



Ежедневный мониторинг СМИ

12 ИЮЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.07.11; ВРЕМЯ СНОВА ГУДИТ НА ПРОСТОРАХ КРУТЫХ — БАМ!.....	5
RNS; 2019.07.11; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛ О ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВКИ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21 НА РАЗЛИЧНЫЕ САМОЛЕТЫ.....	6
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.07.11; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ПЕРМИ ВЕДЕТСЯ С ОПОЗДАНИЕМ	7
ГРОЗНЫЙ ИНФОРМ; 2019.07.11; А.ТУМХАДЖИЕВ И РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЧР	7
РБК; АГЕЕВА ОЛЬГА, ТКАЧЕВ ИВАН; 2019.07.12; ОПЕРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ О РАСХОДАХ НА НАЦПРОЕКТЫ ОКАЗАЛИСЬ НЕДОСТУПНЫ ОБЩЕСТВУ	8
ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.07.12; ПОЧЕМУ ГОСУДАРСТВО НЕ МОЖЕТ ОТКАЗАТЬ НЕФТЯНИКАМ; «РОСНЕФТЬ» ПРОСИТ НОВЫЕ ЛЬГОТЫ НА НОВЫЕ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ЗАДАЧИ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ПЕСКОВ: ОКОНЧАТЕЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ ПО ПОВОДУ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ РОСНЕФТИ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ АРКТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ НЕ ПРИНИМАЛОСЬ	11
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.07.11; ВАЖНЫЙ ОПЫТ «КОНЦЕПЦИИ 0».....	11
ТАСС; 2019.07.11; ЧИСЛО ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧИЛИ ЗА СЧЕТ ЭКОНОМИИ НА ТОРГАХ	13
ТАСС; 2019.07.11; В ГОРОДЕ СЕВЕРСК НА СРЕДСТВА НАЦПРОЕКТА ПОЧИНИЛИ ДОРОГИ, НЕ ВИДЕВШИЕ КАПРЕМОНТА 15 ЛЕТ	14
ТАСС; 2019.07.11; ДОРОЖНЫЙ ФОНД ОМСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019 ГОД ВЫРОС ДО РЕКОРДНЫХ 10,2 МЛРД РУБЛЕЙ	15
ТАСС; 2019.07.11; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ УВЕЛИЧИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ПОЧТИ В 2,5 РАЗА	15
ТАСС; 2019.07.11; НА ИННОПРОМЕ ПРЕДСТАВИЛИ «СИСТЕМУ АНТИСОН» ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ	16
ТАСС; 2019.07.11; «ЯНДЕКС» И HYUNDAI MOBIS ГОТОВЯТ ПЕРВЫЙ СОВМЕСТНЫЙ БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ ТЕСТА НА ДОРОГАХ МОСКВЫ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.07.11; ЛОЖНЫЕ ДАННЫЕ ОСТАВИЛИ РЕГИОНЫ ДФО БЕЗ ДЕНЕГ НА РЕМОНТ ДОРОГ	17
ТАСС; 2019.07.11; МУТКО НАЗВАЛ СИНХРОНИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ ЦЕЛЬЮ РАБОТЫ КОМИССИИ ПО ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.07.11; ЦЕЛЬ – ЭФФЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ.....	19
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.07.12; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЧАСТО СТАЛКИВАЮТСЯ С ОБЩЕСТВЕННЫМ НЕДОВОЛЬСТВОМ; ПРОБЛЕМА – НЕ В НЕУМЕНИИ ОБЪЯСНИТЬ, А В СИСТЕМНОМ КРИЗИСЕ ДОВЕРИЯ	23
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.11; МЕЖБЮДЖЕТНЫМ ТРАНСФЕРТАМ МОГУТ ПРИСВОИТЬ КОДЫ КЛАССИФИКАЦИИ.....	25

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2019.07.11; БЕЗУМИЕ С ОТЧЁТНОСТЬЮ ПО НАЦПРОЕКТАМ ПОРА ОСТАНОВИТЬ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО НАЛОГОВОГО ВЫЧЕТА	27
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОВТОРНО ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОРРЕКТИРОВКЕ ДЕМПФЕРА НА ТОПЛИВО.....	28
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2019.07.12; ПОМЕХА ПРАВА: ВОДИТЕЛИ СТАЛИ ЧАЩЕ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ОПЛАТЫ ШТРАФОВ ГИБДД; КОЛИЧЕСТВО НЕПОГАШЕННЫХ «ПИСЕМ СЧАСТЬЯ» УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 3,5 МЛН	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.07.12; ЗА РУЛЬ - ПО ПАСПОРТУ; ПОЯВЯТСЯ ЛИ В РОССИИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ	30
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.07.11; КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ.....	31
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.07.11; ОПОРА СЕТИ – МАГИСТРАЛЬ	35
ТАСС; 2019.07.11; КАБМИН ПРИОСТАНОВИЛ ПРАВИЛА ПО ОСНАЩЕНИЮ ГЛОНАСС ГРУЗОВИКОВ ПОД ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ И АВТОБУСОВ	40
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.11; ГОСДУМА УТОЧНИЛА, КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ РЕКЛАМА НА АВТОМОБИЛЯХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ	41
ТАСС; 2019.07.11; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕГИОНОВ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО	41
РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; ОНФ: СТРОИТЕЛЬСТВО ТУРБОПЕРЕКРЕСТКО СЛИШКОМ ЗАТРАТНО	42
РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ СЛАБЫЕ МЕСТА ПЕРЕХОДА НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА	43
ТАСС; 2019.07.11; ВОЛОНТЕРЫ ВЫЯВИЛИ СОТНИ НАРУШЕНИЙ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ВЕСОВЫХ НОРМ НА ТРАССАХ ЮГА РОССИИ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; МОСТОТРЕСТ ОТРЕМОНТИРУЕТ РЯД УЧАСТКОВ «АЛЬТЕРНАТИВНОГО» НАПРАВЛЕНИЯ ТРАССЫ М-4, ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ - 8,4 МЛРД РУБ.....	44
ТАСС; 2019.07.11; РЕКОНСТРУКЦИЮ СВЯЗЫВАЮЩЕГО ТОРГОВЫЙ ПОРТ С МАГАДАНОМ ШОССЕ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ В 2019 ГОДУ	45
ТАСС; 2019.07.11; ПЕРМСКИЙ КРАЙ РАССЧИТЫВАЕТ НА ДОПОДДЕРЖКУ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА	45
ТРК 7 КАНАЛ # КРАСНОЯРСК; 2019.07.11; КРАСНОЯРСКОЕ МЕТРО МОЖЕТ СТАТЬ ПЕРВЫМ В РОССИИ С БЕСПИЛОТНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ	46
ТАСС; 2019.07.11; ПЕРВЫЕ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЭЛЕКТРОБУСЫ МОГУТ ВЫЙТИ НА УЛИЦЫ ВЛАДИВОСТОКА К КОНЦУ ГОДА.....	47
РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; СЕВЕРО-ВОСТОЧНУЮ ХОРДУ ПРОДЛЯТ ЗА МКАД	47
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ЭКОЛОГИ ПОТРЕБОВАЛИ ОГРАНИЧИТЬ ДОСТУП К МОГИЛЬНИКУ С РАДИОАКТИВНЫМ ГРУНТОМ ВОЗЛЕ МОСКОВСКОГО ЗАВОДА ПОЛИМЕТАЛЛОВ	48
RNS; 2019.07.11; НА ОСТАНОВКАХ МОСКВЫ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ БИЛЕТНЫЕ АВТОМАТЫ.....	49
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.11; НАЧАЛИСЬ ОТДЕЛОЧНЫЕ РАБОТЫ ТОННЕЛЬНОЙ ЧАСТИ ПОДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДА К СТАНЦИИ МЕТРО «ФОНВИЗИНСКАЯ»	49

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; УРАЛТРАНСМАШ ПЛАНИРУЕТ В 2019Г УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТИ ПО ВЫПУСКУ ТРАМВАЕВ В 1,7 РАЗА.....	50
ТАСС; 2019.07.11; ГЕНДИРЕКТОР УВЗ: ПРЕДПРИЯТИЯМ ОПК НУЖНЫ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ.....	50
РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.07.11; СУД ОТКАЗАЛСЯ ВЗЫСКАТЬ С «ТРАНССТРОЯ» 6,4 МЛРД РУБ ПО ПРОЕКТУ «МАЛОГО БАМА».....	55
ТАСС; 2019.07.11; ДУМА ВВЕЛА ЗАПРЕТ НА УПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДАМИ ДЛЯ ПОДОЗРЕВАЕМЫХ В ЭКСТРЕМИЗМЕ И ТЕРРОРИЗМЕ.....	55
ТАСС; 2019.07.11; СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЯ, КОТОРУЮ МОГУТ УСТАНОВИТЬ НА ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР», СОЗДАДУТ К 2022 ГОДУ	56
РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; В КРЕМЛЕ ПРИЗВАЛИ ОБЕСПЕЧИТЬ СВОБОДУ СУДОХОДСТВА В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ	56
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.07.12; ДРОНЫ ПОЛЕТЯТ ТОЛЬКО ПО ЗАКОНУ; ЗА НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫЙ ЗАПУСК КВАДРОКОПТЕРА «ПИЛОТА» МОГУТ ОШТРАФОВАТЬ	57
ТАСС; 2019.07.11; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ УСИЛИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРОТИВ РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ	58
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВОЗВРАТЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНОГО ОБОСНОВАНИЯ - ВОЛОДИН.....	59
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.07.11; БОЯРСКИЙ РАССКАЗАЛ, ЗАЧЕМ НУЖНО ВОЗВРАЩАТЬ КУРИЛКИ В АЭРОПОРТЫ	60
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ГОРСКАЯ; 2019.07.11; ЖИРИНОВСКИЙ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ВОЗВРАЩЕНИЯ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ	60
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; В МОСКВЕ НАПОМНИЛИ: УСЛОВИЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ЧЕТКО ПРОПИСАНЫ РФ	61
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; РЕШЕНИЕ РОССИИ О ПРИОСТАНОВКЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ БЫЛО НЕОПРАВДАНЫМ - ТУСК	61
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; НОВАПОРТ ВЛОЖИТ ДО 120 МЛН РУБ. В РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА НОВОГО ТЕРМИНАЛА ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ В КЕМЕРОВО	62
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; «АЭРОФЛОТ» ДУМАЕТ НАД ОТКРЫТИЕМ ЦЕНТРА ПОДДЕРЖКИ ПассажиРОВ В КИТАЕ	62
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; «ПОБЕДА» ОТМЕНИЛА 2%-НЫЙ СБОР ЗА ОПЛАТУ БИЛЕТОВ И ДОПУСЛУГ БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ НА САЙТЕ.....	63
РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОГРАММЫ BOEING 737 MAX УХОДИТ В ОТСТАВКУ	63
РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ В КРЫМ ИЗ ГОРОДОВ РОССИИ СНИЖАЕТСЯ	63
ТАСС; 2019.07.11; АВИАКОМПАНИЯ "ЯКУТИЯ" ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ ЧАРТЕРЫ В АТР ДО 30% В ДОЛЕ ПОЛЕТОВ	64
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ИЮНЕ НА 9,5%, ДО 12,6 МЛН ЧЕЛОВЕК	64
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ПАССАЖИРОПОТОК ТЮМЕНСКОГО АЭРОПОРТА «РОЩИНО» В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 4,6%	65
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; «ЮТЭЙР» В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 2,3%, ЗАГРУЗКУ КРЕСЕЛ - НА 4 П.П.....	65
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В ИЮНЕ ВЫРОС НА 7,7%, ДО 2,351 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	65
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АЭРОПОРТ МИНВОД В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 5%.....	66

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АЭРОПОРТ СОЧИ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 10%.....	66
ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 13,8%.....	67

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.07.11; ВРЕМЯ СНОВА ГУДИТ НА ПРОСТОРАХ КРУТЫХ — БАМ!

В Тынде прошли юбилейные торжества, посвященные 45-летию магистрали.

Участие в праздничных мероприятиях приняли помощник Президента России **Игорь Левитин**, заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов**, министр транспорта РФ **Евгений Дитрих**, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, губернатор Амурской области Василий Орлов, глава Бурятии Алексей Цыденов, глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев, ветераны БАМа и другие почетные гости.

В ходе видеотрансляции, организованной на главной площади города, Президент РФ **Владимир Путин** поздравил россиян со знаменательной датой, отметив исторический вклад людей, участвовавших в грандиозной стройке. Глава государства напомнил о том, что строители трассы, новых городов и поселков, изыскатели, железнодорожники, мостовики и проходчики тоннелей, добровольцы, вдохновленные общей идеей, работали ради будущего, день за днем совершали настоящий подвиг. БАМ стал всенародным проектом. За всю историю строительства в нем приняли участие около 2 млн человек. И сегодня созданный в 70–80-е годы XX века инфраструктурный задел открыл для отечественных компаний быстрорастущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, стал надежным транзитным маршрутом, связывающим всю Евразию.

«Перед нами стоит задача нового уровня. Необходимо в ближайшие годы совершить настоящий прорыв в развитии транспортной инфраструктуры страны», – подчеркнул **Владимир Путин**. Он напомнил о том, что одной из приоритетных задач является масштабная модернизация БАМа и Транссиба, увеличение их пропускной способности в 2025 году до объемов свыше 200 млн тонн грузов в год. Президент выразил уверенность в том, что нынешнее поколение железнодорожников, строителей, рабочих, инженеров успешно справится с этими задачами, достойно продолжит дело, начатое первопроходцами БАМа.

По словам Максима **Акимова**, БАМ – это живой организм, который работает на экономику страны, решает важные народно-хозяйственные задачи и, самое главное, развивается. В решении задачи по увеличению провозной способности БАМа и Транссиба необходимо опираться на накопленные знания и на яркий пример мужества, таланта, упорства и воли, который показали ветераны грандиозной стройки. Благодаря самоотверженному труду и инженерному таланту бамовцев всего через 10 лет было открыто сквозное движение по Байкало-Амурской магистрали, напомнил **Максим Акимов**.

В тот же день в Тынде состоялась символическая встреча двух эстафетных поездов, одновременно прибывших из Иркутска и Хабаровска. Так же, как и эти поезда, двигались навстречу друг другу строители западного и восточного направлений БАМа, встретившиеся 29 сентября 1984 года на разъезде Балбухта в Читинской области. Этого события люди ждали 10 лет. Вечная мерзлота, дремучая тайга, стужа и непроходимые болота не помешали строителям достичь заветной цели. В тяжелейших условиях люди строили промышленные предприятия, создавали целые поселки. Одним из них была ТYNда, получившая статус города в 1975 году и неофициальный статус столицы БАМа. Здесь разместилось главное управление строительства БАМа, построены первые высокоэтажные дома и промышленные предприятия железнодорожного транспорта.

Сегодня БАМ – это почти 4 тыс. километров. Магистраль пересекает 11 крупных рек и семь горных хребтов. На БАМе возведены больше 2 тыс. мостов, построены 10 тоннелей, в том числе уже в XXI веке – Северомуйский – самый длинный в России (15 с лишним километров). На БАМе – около 200 станций и разъездов. Строительство магистрали действительно было всенародным подвигом.

Немало теплых слов в адрес ветеранов магистрали высказали **Игорь Левитин, Евгений Дитрих**, Олег Белозеров. Почетные гости приняли участие в церемонии возложения цветов к памятнику Герою Советского Союза Виктору Мирошниченко, после чего вручили ветеранам–бамовцам памятные медали.

В тот же день состоялся запуск сортировочной горки на станции Тынды. Ее реконструкция длилась несколько лет. В присутствии зампреда Правительства РФ, министра транспорта РФ и главы ОАО «РЖД» состоялся первый роспуск грузового состава. Сегодня возможности станции позволяют сортировать порядка 840 вагонов в сутки. После завершения реконструкции станции к 2021 году ее перерабатывающая способность возрастет более чем в 2,5 раза.

Кульминацией праздника стала трансляция по телемосту с городом Усть-Кутом открытия рабочего движения по второму железнодорожному мосту через р. Лена на перегоне Лена–Восточная – Предленский. Таким образом, данный участок протяженностью 2,5 км стал двухпутным. Разрешение на начало движения дал Олег Белозеров. Он отметил, что второй мост через Лену – один из стратегических объектов в реализации программы модернизации Байкало–Амурской магистрали. Наряду с укладкой вторых путей, разъездов, проходкой второго Байкальского тоннеля он существенно повлияет на развитие пропускных и провозных возможностей БАМа.

Выступая на торжественном митинге, **Евгений Дитрих** подчеркнул: важно двигаться вперед, продолжать стройку, развивать БАМ и Транссиб. Это придаст отечественной экономике новый импульс, открывая людям новые возможности и предоставляя им новые рабочие места.

<http://transportrussia.ru/item/5040-vremya-snova-gudit-na-prostorakh-krutykh-bam.html>

RNS; 2019.07.11; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛ О ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВКИ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21 НА РАЗЛИЧНЫЕ САМОЛЕТЫ

Глава Росавиации Александр Нерадько не исключил, что российский авиадвигатель ПД-14 может быть установлен и на другие самолеты, помимо МС-21, следует из официального сообщения ведомства.

«Мы рассчитываем, что этот двигатель (ПД-14 – RNS.) будет использоваться не только в составе самолета МС-21, а станет основным для целой линейки двигателей различной тяговооруженности», — заявил **Нерадько** по итогам деловой поездки в Пермь и совещания с управляющим директором АО «ОДК-Авиадвигатель» Александром Иноземцевым.

В пресс-службе ведомства RNS подтвердили, что ПД-14 может быть использован на других самолетах, кроме МС-21.

Ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров рассказал о судьбе линейки двигателей на базе генератора ПД-14.

По его словам, сейчас осуществляется разработка ПД-35, сверхтяжелого двигателя на 35 тонн тяги.

«Такого двигателя и в советское время не разрабатывалось. Он пойдет как на широкофюзеляжные и дальнемагистральные самолеты, так и на военно-транспортную авиацию», — объяснил глава Минпромторга в интервью телеканалу «Звезда».

Испытания самолета МС-21 с российским двигателем ПД-14 начнутся в следующем году. Двигатель ПД-14 производится «Объединенной двигателестроительной корпорацией» (входит в госкорпорацию «Ростех»). Он был представлен на международном авиационно-

космическом салоне Paris Air Show 2019. Двигатель создавался непосредственно под пассажирский авиалайнер МС-21. В 2018 году на двигатель был выдан сертификат Росавиации. Сейчас продолжается работа по признанию этого документа Европейским агентством авиационной безопасности (EASA). Производство ПД-14 также планируется сертифицировать по требованиям Росавиации и EASA.

<https://rns.online/industry/Glava-Rosaviatsii-zayavil-o-vozmozhnosti-ustanovki-dvigatelya-dlya-MS-21-na-razlichnie-samoleti-2019-07-11/>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.07.11; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ПЕРМИ ВЕДЕТСЯ С ОПОЗДАНИЕМ

Вчера глава Росавиации с рабочим визитом посетил международный аэропорт «Пермь» («Большое Савино») и ознакомился с ходом строительных работ на территории аэровокзала. В воздушной гавани продолжается реализация проекта по реконструкции инженерных сооружений, сообщила пресс-служба Федерального агентства воздушного транспорта.

На данный момент рабочие проводят реконструкцию рулежной дорожки, аванперрона и перрона для стоянки самолетов, после этого планируется установить пять телетрапов. Однако, как выяснилось в ходе совещания, строительные работы ведутся с опозданием в полтора месяца.

«Отставание связано с изменением проектного решения, а также с негативными погодными условиями, - объяснил представитель компании-подрядчика АО «Стройтрансгаз». - Завершить работы планируем в ноябре 2019 года».

Александр Нерадько по итогам совещания поставил задачу завершить работы по реконструкции инженерных сооружений в аэропорту в полном объеме в 2019 году и принять все необходимые меры для скорейшего ввода в эксплуатацию телетрапов.

Напомним, реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта «Большое Савино» началась в апреле прошлого года. Новый пассажирский терминал введен в эксплуатацию в конце 2017 года. Государственный заказчик работ на объекте - **Федеральное агентство воздушного транспорта**; заказчик-застройщик - ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)»; генеральный подрядчик - АО «Стройтрансгаз».

https://www.securitymedia.ru/news_one_9545.html

ГРОЗНЫЙ ИНФОРМ; 2019.07.11; А.ТУМХАДЖИЕВ И РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЧР

Заместитель Председателя Правительства Чеченской Республики - министр автомобильных дорог ЧР Абубакар Тумхаджиев и Руководитель Федерального дорожного агентства **Андрей Костюк** обсудили вопросы состояния и развития региональной дорожной сети республики.

Также в ходе встречи говорили об увеличении федеральной дорожной сети на территории региона, как за счет строительства, так и за счет передачи части дорог регионального значения в федеральную сеть.

«Состоялся очень продуктивный диалог, в ходе которого определены направления дальнейшего взаимодействия по развитию автомобильных дорог на территории республики», - написал на своей странице в социальной сети Инстаграм А.Тумхаджиев.

<http://www.grozny-inform.ru/news/economic/110449/>

РБК; АГЕЕВА ОЛЬГА, ТКАЧЕВ ИВАН; 2019.07.12; ОПЕРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ О РАСХОДАХ НА НАЦПРОЕКТЫ ОКАЗАЛИСЬ НЕДОСТУПНЫ ОБЩЕСТВУ

Национальные проекты - главная идея президентского срока до 2024 года, но до сих пор власти не публикуют регулярных данных об их исполнении. Формально ход затрат можно вывести из данных Казначейства, но это сложно и долго

Оперативный контроль за финансовым исполнением **нацпроектов** на сегодняшний день практически недоступен для общественности. РБК не обнаружил публичной ежемесячной информации о кассовом исполнении **нацпроектов** на сайте Минфина (minfin.ru), Счетной палаты (audit.gov.ru), Едином портале бюджетной системы (budget.gov.ru) или профильном портале **нацпроектов** (futurerussia.gov.ru). Формально только Федеральное казначейство публикует ежемесячные отчеты, но получить ясное представление о выполнении масштабных задач майского указа президента практически невозможно.

Низкая прозрачность

Лишь 7% россиян понимают, что из себя представляют национальные проекты, приводила результаты общественного опроса глава Совета Федерации Валентина Матвиенко. Граждане пока слабо представляют их смысл, соглашался президент **Владимир Путин** во время «Прямой линии».

Правительство не предоставляет оперативных данных о кассовом исполнении национальных проектов в удобном виде. Представление об уровне расходования средств можно получить из публичных заявлений членов кабинета министров или отдельных документов. Например, в марте министр экономического развития Максим Орешкин сообщил, что фактическое расходование на реализацию **нацпроектов** находится на уровне ниже 10%. В июне в заключениях на поправки в бюджет 2019 года Счетная палата и комитет Госдумы по бюджету приводили данные по исполнению **нацпроектов** на 1 мая и 22 мая соответственно.

«Информация о кассовом исполнении расходов по всему федеральному бюджету в открытом доступе публикуется на Едином портале бюджетной системы, а также Федеральным казначейством. Доступ к этой информации есть у всех», - не согласны в Минфине. «Публикация информации об исполнении федерального бюджета в части бюджетных ассигнований на реализацию национальных проектов на Едином портале бюджетной системы планируется осенью текущего года, мы уже работаем над этим. В настоящее время Минфином России прорабатывается вопрос состава информации, подлежащей публикации, а также периодичности ее актуализации», - указала пресс-служба министерства.

Счетная палата ведет ежемесячный оперативный контроль за каждым **нацпроектом**, сообщила РБК пресс-служба ведомства. Однако данные публикуются лишь раз в квартал, и на настоящий момент доступна информация лишь на 1 апреля. Вопрос об оперативном докладе об исполнении федерального бюджета, включая **нацпроекты**, за первое полугодие аудиторы рассмотрят в середине августа. «Материалы после их утверждения коллегией будут опубликованы на официальном сайте Счетной палаты», - заверили в ведомстве.

Национальные проекты и **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»** определяют российскую экономическую и социальную политику на ближайшие шесть лет. На их реализацию потратят 25,7 трлн руб. с 2019 до 2024 год. Одним из источников средств на финансирование **нацпроектов** стали дополнительные доходы бюджета от повышения НДС с 18 до 20%.

Свыше половины расходов (13,2 трлн руб.) обеспечит федеральный бюджет, 19% (4,9 трлн руб.) возьмут на себя регионы. При этом около 95% региональных обязательств будет обеспечено федеральными субсидиями.

Расчет вручную

Казначейство включает расходы на **нацпроекты** в ежемесячные отчеты об исполнении федерального бюджета, сообщила РБК пресс-служба ведомства. Однако оперативно узнать, сколько денег на данный момент выделено на тот или иной проект, невозможно. Для этого требуется вручную вычленять расходы на каждый **нацпроект** по кодам бюджетной классификации и складывать значения отдельных статей. Такая процедура по одному **нацпроекту** занимает до получаса. Напрямую увидеть кассовое исполнение по **нацпроектам** невозможно.

Информация о расходовании средств на **нацпроекты** достаточно закрыта, хотя публичный контроль, на что потрачены бюджетные средства, очень важен, прокомментировала РБК руководитель направления фискальной политики Экономической экспертной группы Александра Суслина. Послужить оправданием может только то, что реализация **нацпроектов** только началась. «Сам маховик работы над **нацпроектами** не вполне раскачался», - отмечает руководитель программы «Российская внутренняя политика и политические институты» Московского центра Карнеги Андрей Колесников.

Сколько средств уже освоено

Основным доступным ориентиром остается информация, которую иногда озвучивают Счетная палата и депутаты. Счетная палата опубликовала данные по всем **нацпроектам** на 1 мая (. pdf) Последние актуальные цифры на конец мая раскрыл комитет по бюджету и налогам Госдумы (. pdf):

всего по состоянию на 22 мая исполнение **нацпроектов** составило 25,6%, или 440,5 млрд руб.;

на более чем половину **нацпроектов** освоено менее 20% бюджета;

«критически низкий» уровень исполнения (менее 1%) у **нацпроекта** «Цифровая экономика»;

в группе отстающих также «Безопасные и качественные автодороги» (2,9%), «Производительность труда и поддержка занятости» (4,0%), «Экология» (7,5%), «Образование» (15,8%), «Культура» (17,7%) и инфраструктурный план (12%);

приняты бюджетные обязательства на чуть более 85% бюджета - 1,4 трлн из 1,6 трлн руб. Основные причины - нет соглашений с юрлицами, госконтрактов на товары и услуги, соглашений о предоставлении субсидий госучреждениям.

Важен результат, а не сумма расходов

Исполнение национальных проектов отражает государственные приоритеты, считает Колесников. «Реализация **нацпроектов** «Здравоохранение» и «Жилье», на которые уже освоено больше всего средств, наиболее важна для погашения социальной напряженности», - отметил он. А низкое исполнение по ряду **нацпроектов** говорит о неопределенности и продолжающихся спорах внутри того или иного **нацпроекта**.

Нужно учитывать специфику разных сфер, подчеркивает Суслина. «Не все проекты требуют равномерного финансирования. Лишь часть проектов требует крупных вложений уже на начальной стадии», - пояснила она. При этом формально судить об исполнении **нацпроектов** только по расходам - некорректно, отмечает эксперт. «Можно потратить всю сумму, но не достичь результатов. Оценивать необходимо не количественно, а качественно, достигнут ли результат, а не сколько потрачено средств», - подчеркнула Суслина.

В правительстве тем временем предложили отказаться от промежуточных результатов национальных проектов. В таком случае промежуточные задачи на каждый год исчезнут и останутся только итоговые цели на 2024 год.

<https://www.rbc.ru/economics/11/07/2019/5d25d3849a79477eb62dd724>

ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2019.07.12; ПОЧЕМУ ГОСУДАРСТВО НЕ МОЖЕТ ОТКАЗАТЬ НЕФТЯНИКАМ; «РОСНЕФТЬ» ПРОСИТ НОВЫЕ ЛЬГОТЫ НА НОВЫЕ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ЗАДАЧИ

У «Роснефти» новая большая цель – увеличить грузопоток Северного морского пути в 10 раз до 100 млн т нефти. Задача важная, государственная, ее поставил президент **Владимир Путин**. Главный исполнительный директор «Роснефти» Игорь Сечин пообещал помочь в ее решении.

Нефть для этого у компании есть. «Роснефть» хочет объединить свои новые месторождения (Тагульское, Сузунское, Лодочное) с крупным Пайяхским месторождением «Нефтегазхолдинга» (принадлежит экс-президенту «Роснефти» Эдуарду Худайнатову) в один арктический кластер. Нефть будет поставляться в Европу и Азию.

Очевидно, что проект потребует миллиардов долларов инвестиций. Компании считают, что самостоятельно не потянут этот проект, поэтому весной попросили **Путина** о поддержке. Обсуждается несколько вариантов, в том числе снижение НДС. Окончательного решения нет, сообщил в четверг пресс-секретарь президента Дмитрий Песков: «Компания («Роснефть». – «Ведомости») очень часто иницирует сложные по выполнению проекты, трудновыполнимые в связи со стандартной налоговой нагрузкой. И иногда речь заходит о тех или иных льготах» (цитата по «Интерфаксу»).

Поддержка нефтяников различными льготами стала распространенной практикой – например, проектов в Западной Сибири. Аргумент компаний простой: месторождения там истощаются, добыча падает, а себестоимость растет. «Роснефть» уже получила льготы по НДС для Самотлорского месторождения (экономия – 350 млрд руб. за 10 лет). Скорее всего скоро получит и для Приобского.

Сечин полагает, что у «Роснефти» меньше льгот, чем у других компаний. «Если считать экспортные льготы, то это всего 3% от общего объема. Значительно больше – под 30% – получает «Газпром нефть», ее догоняет «Лукойл» и даже «Сургутнефтегаз», который пробил отдельные льготы по тюменской свите. А тюменская свита, кстати говоря, с точки зрения проницаемости коллектора значительно лучше, чем Приобка. А это все в одном регионе находится. Почему я не должен ставить вопрос об одинаковом отношении ко всем компаниям?» – говорил в июле Сечин (цитата по «Интерфаксу»).

Сечин умеет убеждать чиновников. Сейчас его главный аргумент – Россия должна сохранить свою долю на мировом нефтяном рынке. Сделка с ОПЕК об ограничении добычи нефти нам только мешает. Этим пользуются американские добытчики, увеличивая производство, теснят российскую нефть на рынке, рассказывал Сечин. Добыча в США уже превышает 12 млн барр./сутки, Россия в июне добывала 11,15 млн барр./сутки.

Усугубил ситуацию инцидент с грязной нефтью в экспортном нефтепроводе «Дружба», считает Сечин. По его словам, это повлияло на поставку российской нефти в Западную Европу. В начале июля «Роснефть» даже была вынуждена сократить добычу на крупнейшем проекте – «Юганскнефтегазе», из-за того что «Транснефть» ограничила прием нефти, так как в трубе по-прежнему остается грязная нефть.

В этих условиях государство должно защищать отрасль, полагает Сечин.

Нефтянка совсем не бедная отрасль, но пока она остается основным источником доходов бюджета, государство не откажется от ее поддержки, а по мере перехода к освоению более дорогих запасов налоговая система все больше будет подстраиваться под нее. Это неизбежно. Ведь российская нефть должна оставаться конкурентной на мировом рынке. Это тоже важная государственная задача.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/07/11/806427-pochemu-gosudarstvo-ne-mozhet-otkazat-neftyanikam>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ПЕСКОВ: ОКОНЧАТЕЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ ПО ПОВОДУ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ РОСНЕФТИ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ АРКТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ НЕ ПРИНИМАЛОСЬ

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков не стал комментировать информацию об обращении «Роснефти» (MOEX: ROSN) к президенту за предоставлением крупных налоговых льгот для арктических проектов, добавив, что никаких решений на этот счет нет.

«Компания, действительно, очень часто инициирует сложные по выполнению проекты, трудно выполняемые в связи со стандартной налоговой нагрузкой. И иногда речь заходит о тех или иных льготах. Что касается этой конкретной ситуации, то каких-либо окончательных решений не принималось, поэтому комментировать служебную переписку я традиционно не буду», - сказал Песков журналистам.

Накануне газета «Ведомости» со ссылкой на собственные источники сообщила, что глава «Роснефти» Игорь Сечин просит крупные налоговые льготы для своих арктических проектов.

Газета напомнила, что 1 апреля Сечин сообщал президенту РФ Владимиру **Путину**, что арктический кластер «Роснефти» к 2030 г. может обеспечить добычу до 100 млн т нефти в год, что позволит загрузить Северный морской путь.

«Но делать это «Роснефть» готова с помощью бюджета. Чтобы к 2025 г. доставлять через Северный Ледовитый океан нефть в Европу и Азию, «Роснефти» и участвующему в проекте «Нефтегазхолдингу» Эдуарда Худайнатова нужны крупные налоговые льготы», - пишет газета.

По данным газеты, «Роснефть» и «Нефтегазхолдинг» готовы создать единый арктический кластер из четырех месторождений с общими ресурсами 1,9 млрд т нефти - принадлежащих «Роснефти» Тагульского, Сузунского, Лодочного месторождений и Пайяхского месторождения «Нефтегазхолдинга».

Компании хотят связать их нефтепроводом и построить за счет государства порт, из которого будет отправляться Северным морским путем до 100 млн т нефти в год, сказали несколько собеседников «Ведомостей». О таком проекте писала ранее газета «Коммерсантъ».

С просьбой о льготах компании обратились к **Путину** весной, тот одобрил поддержку их совместного проекта, сообщили четыре собеседника «Ведомостей». «Поручил проработать механизмы», - сказал еще один чиновник. Песков не ответил на вопросы «Ведомостей», но ранее заявлял, что Кремль не комментирует внутреннюю переписку.

В пресс-службе «Роснефти» «Интерфаксу» не комментируют информацию.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.07.11; ВАЖНЫЙ ОПЫТ «КОНЦЕПЦИИ 0»

Сокращение смертности на дорогах – задача общая для всех.

В Вологде и Архангельске прошли практические российско–шведские семинары по обмену опытом реализации программ снижения смертности на автомобильных дорогах общего пользования.

Семинары были подготовлены Ассоциацией «РАДОР» в рамках программы инженерно–технического сотрудничества дорожных и транспортных администраций стран Баренцева региона с учетом запроса, активной профессиональной заинтересованности и поддержки федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами Вологодской и Архангельской областей.

В работе семинара приняли участие представители широкого круга причастных к реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» сторон – Федерального дорожного агентства и подведомственных ему организаций, органов исполнительной и законодательной власти регионов, территориальных органов управления автомобильными дорогами и специализированных

дорожных проектных, научных и образовательных организаций, ГК «Автодор», ГИБДД МВД России, МЧС России, администраций муниципальных образований, общественных организаций. Шведскую сторону представляли руководитель направления безопасности дорожного движения Шведской транспортной администрации Стефан Юнсон и старший советник по БДД Шведской транспортной администрации Ларс Экман.

Модератором мероприятий выступил генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин, отметивший особую значимость семинара, в рамках которого всем участникам была предоставлена уникальная возможность ознакомиться с честной и профессиональной оценкой шведскими коллегами результатов 20-летней работы и тех трудностей, с которыми они столкнулись на пути реализации «Концепции 0».

Игорь Старыгин также напомнил, что одной из целей национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** является снижение смертности в результате ДТП к 2024 году в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения.

Как известно, принятая в 1997 году правительством Швеции Концепция нулевой смертности декларировала неприемлемость смертности людей на дорогах. Принятие этого решения привело к корректировке политики по безопасности дорожного движения и традиционных методов работы в этом направлении. Работа по обеспечению БДД на основе «Концепции 0» предусматривала принципиально новый, целостный подход к развитию дорожно-транспортной системы как единого целого, компоненты которого – дорога, транспортное средство и человек во взаимодействии с друг другом гарантируют и несут ответственность за безопасность на дороге.

Двадцать лет работы в этом направлении привели к достижению на рубеже 2016–2017 годов лучшего в мире показателя – 2,6 погибших на 100 тыс. населения (в 60-х годах смертность на дорогах Швеции составляла до 17 человек на 100 тыс. человек).

Основными мерами, давшими максимальный эффект в рамках фактически неизменных бюджетов, были признаны устройство дорог по типу 2+1 с разделением встречных потоков движения (обеспечивает свыше 90% снижения лобовых столкновений), устройство круговых развязок, нарезка шумовых полос, применение ремней безопасности, установка камер контроля дорожного движения, скоростных режимов на всех дорогах (до 80 км/час) и в городской черте – до 50 км/час, а также снижение нештрафуемого порога превышения скоростного режима. Исследования специалистов Шведской транспортной администрации по изучению каждого ДТП со смертельным исходом и тяжелыми последствиями, направленные на анализ возможных причин ДТП и подготовку предложений, выделяют скорость как один из критических факторов, влияющих на БДД. В частности, шведы не обустраивают пешеходные переходы на автодорогах вне населенных пунктов, если они не оборудованы искусственными неровностями и знаками, снижающими скорость, ввиду того, что у пешехода возникает «ложное чувство защищенности», не гарантированное поведением водителя на дороге.

Как было особо отмечено, важнейшая роль принадлежит формированию в обществе социального неприятия нарушения участниками дорожного движения правил дорожного движения, таких как вождение в состоянии алкогольного опьянения, превышение скорости. Большую проблему для общества представляют собой и типичные для России ДТП с участием диких животных.

Как отметили шведские коллеги, очень важно также и грамотное планирование территориального развития, позволяющее управлять транспортными потоками и избегать рисков возникновения новых ДТП.

За прошедший период была сформирована база данных по ДТП Шведской транспортной администрации STRADA, которая включает в том числе информацию и от полиции, и от органов здравоохранения, которая позволяет всесторонне анализировать и классифицировать ДТП с последующей подготовкой комплекса конкретных мер.

Тем не менее, несмотря на такие ощутимые успешные результаты реализации «Концепции 0», целевой показатель нулевой смертности в Швеции пока не достигнут. К числу основных причин было отнесено четкое понимание того, что человек несовершенен, и ввиду этого недостаточны принимаемые на разных уровнях меры, необходимо выстраивать комплексную систему, которая должна быть технически подготовлена и могла бы оперативно реагировать и компенсировать (предотвращать) человеческие ошибки на дороге. Также государство признало ошибочным сокращение информационных социальных кампаний на телевидении, в школах, детских учреждениях, трудовых коллективах, через рекламу направленных на формирование соответствующего ответственного поведения всех участников дорожного движения.

Правительство Швеции приняло решение о «перезагрузке» программы. Достижение целевого показателя отнесено на 2030 год. Краткосрочная программа на период 2019–2022 годов предполагает реализацию плана действий, содержащего 100 обязательств от 15 заинтересованных сторон, направленных прежде всего на решение вопросов скоростных режимов, поведенческих особенностей водителя (трезвость, суицид), движения велосипедистов. При этом план мероприятий предусматривает, что каждый участник несет ответственность за реализацию своих собственных обязательств относительно обеспечения БДД. Важная роль отводится и автопроизводителям.

Ожидаемые результаты: 50 спасенных человеческих жизней в год, сокращение на 500 человек тяжелораненых в результате ДТП. Вклад Шведской транспортной администрации в достижение этих промежуточных результатов оценивается в 65%.

В качестве заключительного этапа семинара организаторы предложили участникам интерактивное обсуждение потенциально интересных с точки зрения соотношения затрат и эффекта мероприятий по снижению аварийности на дорогах.

Бесспорно, важным и положительным результатом прошедших семинаров при имеющихся место некоторых культурных, ментальных, социально-экономических и нормативно-технических различиях, влияющих на причины и структуру ДТП в России и Швеции, является констатация того факта, что обе страны во главу угла ставят задачу сохранения человеческой жизни, и нельзя переоценить важность обмена опытом, всестороннего углубленного изучения наилучших практик, откровенного разговора профессионалов об анализе ошибок и совместного поиска новых эффективных решений, обеспечивающих снижение смертности на дорогах.

19–20 февраля 2020 года Швеция готовится принимать 3–ю Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения. Напомним, что 1–я Всемирная министерская конференция по БДД состоялась в Москве в 2009 году. В ее работе приняли участие 1500 делегатов из 150 стран. Результатом работы конференции стало принятие Московской декларации, направленной на согласование усилий в борьбе за безопасность дорожного движения при активном участии в этом процессе правительств всех стран мира.

<http://transportrussia.ru/item/5045-vazhnyj-opyt-kontseptsii-0.html>

ТАСС; 2019.07.11; ЧИСЛО ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧИЛИ ЗА СЧЕТ ЭКОНОМИИ НА ТОРГАХ

Власти Нижегородской области расширили список дорог, которые отремонтируют в 2019 году по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», за счет того, что региону удалось сэкономить на торгах более 200 млн рублей. Об этом в четверг сообщает пресс-служба правительства области.

«Дополнительные участки региональных дорог включены в план реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Нижегородской области. Ремонтную программу удалось увеличить за счет экономии

средств, сложившейся по результатам проведенных торгов - она составила 204,6 млн руб.», - говорится в сообщении.

В план ремонта дополнительно включено 6 км автодороги Шопша - Иваново - Нижний Новгород в Чкаловском районе и участки дороги Лысково - Княгинино общей протяженностью 6,3 км.

Общее финансирование **нацпроекта** в Нижегородской области на 2019 год составляет 6,7 млрд руб., работы уже выполнены на треть.

«Мы идем в графике, критических замечаний к подрядчикам нет. Все работы по укладке асфальта должны завершиться к 1 октября», - цитирует пресс-служба министра транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Вадим Власов.

Как отметили в региональном правительстве, жители могут внести свои предложения или оставить отзывы по ремонту, заявки принимаются на сайте министерства транспорта и автомобильных дорог области, а также в социальной сети «ВКонтакте» в группе проекта «Дороги Нижегородской области».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/686313>

ТАСС; 2019.07.11; В ГОРОДЕ СЕВЕРСК НА СРЕДСТВА НАЦПРОЕКТА ПОЧИНИЛИ ДОРОГИ, НЕ ВИДЕВШИЕ КАПРЕМОНТА 15 ЛЕТ

Атомград Северск (закрытый город-спутник Томска) на средства **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** капитально отремонтировал четыре дороги в черте города, на которых не было ремонта 15-17 лет, сообщил ТАСС мэр Северска Григорий Шамин.

Как сообщила в четверг пресс-служба областной администрации, крупнейший в России закрытый город Северск Томской области первым в регионе завершил ремонтные работы в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, причем с опережением графика - работы планировалось выполнить до августа. Бюджет проекта в закрытом городе в этом году составил 160 млн рублей, на эти средства отремонтировали 86 тысяч кв. м дорожного покрытия на проезжей части от центрального контрольно-пропускного пункта до путепровода (1,14 км), на транспортном кольце проспекта Коммунистический (1,49 км), улице Славского (0,69 км) и участке Северной автомагистрали (0,8 км).

«Какой метод определения дорог, которые нужно отремонтировать в этом году - мы анализируем загруженность этих дорог, учитываем, ходит ли общественный транспорт, опрашиваем людей, какими дорогами больше всего недовольны<...> Эти (отремонтированные на средства **нацпроекта**) дороги не ремонтировались лет 15-17. Ямочный ремонт, конечно, проводился, по ним проехать-то можно, но это была просто стиральная доска, а не дорога», - сказал Шамин.

Он добавил, что Северску удалось сделать работу раньше остальных муниципалитетов, потому что подготовку перечня дорог к ремонту и составлением проектной документации власти города начали заниматься сразу после завершения дорожной компании прошлого года. Таким образом, в Северске ремонт начался не летом, а в конце апреля. Собеседник агентства отметил, что на средства национального проекта Северск планирует завершить капитальный ремонт всех городских дорог в ближайшие четыре года.

Также Шамин сообщил, что до начала мероприятий программы «Безопасных и качественных автомобильных дорог» администрация планировала брать кредиты, чтобы починить городские магистрали, на которые не хватало средств ранее и даже предусмотрела средства в бюджете, однако эти меры не понадобились.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/685899>

ТАСС; 2019.07.11; ДОРОЖНЫЙ ФОНД ОМСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019 ГОД ВЫРОС ДО РЕКОРДНЫХ 10,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Законодательное собрание Омской области приняло третьи поправки в бюджет региона, благодаря которым дорожный фонд на 2019 год вырос на 503 млн рублей до рекордных 10,2 млрд рублей.

"Третьими изменениями в бюджет на 2019 год распределяется дополнительный объем ресурсов в объеме 3 млрд 244 млн рублей. Средства предлагается направить на увеличение ассигнований дорожного фонда на 503 млн рублей", - сказал на заседании Законодательного собрания министр финансов Омской области Вадим Чеченко.

Он пояснил ТАСС, что с внесенными изменениями дорожный фонд региона составил 10,2 млрд рублей. "Впервые такой объем средств направлен на формирование дорожного фонда, это рекордный показатель для нашего региона. Из этой суммы 3,2 млрд рублей пойдут на реализацию мероприятий национального проекта **"Безопасные и качественные автодороги"**", - сказал Чеченко.

В пресс-службе регионального Минстроя добавили, что из 502 млн рублей 340 млн планируется направить на ремонт трасс межмуниципального значения, 157 млн рублей - на содержание дорог местного значения. "Еще 5 млн рублей будут направлены на реконструкцию местных дорог, которые будут определены по результатам отбора", - сказал представитель министерства.

Ремонт омских дорог активизировался в 2016 году после того, как жительница города в ходе прямой линии пожаловалась президенту РФ Владимиру Путину на плохое состояние дорог и бездействие местных властей. В тот же год дорожный фонд Омской области за счет федеральной поддержки составил 7,7 млрд рублей - это в полтора раза больше, чем выделялось на эти цели в предыдущие годы.

Национальный проект **"Безопасные и качественные автодороги"** охватывает 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, требуется устранить 50% мест концентрации ДТП, вдвое увеличить (до 85%) долю протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии и снизить на 10% долю федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

В новость внесена правка (14:09 мск) - добавлен четвертый абзац с информацией о распределении средств.

<https://tass.ru/sibir-news/6654296>

ТАСС; 2019.07.11; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ УВЕЛИЧИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ПОЧТИ В 2,5 РАЗА

Омская область увеличит финансирование мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** на 2020-2021 годы на 6,1 млрд рублей или почти в 2,5 раза, сообщил в четверг ТАСС министр финансов региона Вадим Чеченко. Всего на эти цели за два года будет направлено с 10,5 млрд рублей.

Ремонт омских дорог активизировался в 2016 году после того, как жительница города в ходе «Прямой линии» пожаловалась президенту РФ Владимиру Путину на плохое состояние дорог и бездействие местных властей. В тот же год дорожный фонд Омской области за счет федеральной поддержки составил 7,7 млрд рублей это в полтора раза больше, чем выделялось на эти цели в предыдущие годы.

«Мы приняли изменения в бюджет, согласно которым на финансирование мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** в 2020 году дополнительно выделено 1,6 млрд рублей, в 2021 году - 4,5 млрд рублей. Благодаря этому

финансирование в 2020 году составит 3,8 млрд рублей, в 2021 - 6,7 млрд рублей. Всего за ближайшие три года на этот **нацпроект** будет направлено 13,7 млрд рублей», - сказал Чеченко.

Он добавил, что увеличение финансирования стало возможным благодаря новой системе распределения акцизов на нефтепродукты между региональными и федеральными бюджетами, цель которой - обеспечить регионы ресурсами для финансирования «дорожного» **нацпроекта**. «Если сейчас от общего объема собираемых на территории страны акцизов на ГСМ в федеральный бюджет поступает 41,9%, а остальное распределяется между регионами, то в 2023 году федерации останется только 8,4%», - пояснил министр.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/684877>

ТАСС; 2019.07.11; НА ИННОПРОМЕ ПРЕДСТАВИЛИ «СИСТЕМУ АНТИСОН» ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Компания «ЭЛВИС-НеоТек» представила на выставке ИННОПРОМ устройство, которое не позволит уснуть водителям за рулем. «Система антисон» срабатывает, как только водитель прикрывает глаза, и подает соответствующий сигнал.

Собирается она в Зеленограде. При помощи системы разработчики надеются снизить количество ДТП в России.

На видео - Евгений Лапшов, руководитель департамента маркетинга и PR «ЭЛВИС-НеоТек».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/683695>

ТАСС; 2019.07.11; «ЯНДЕКС» И HYUNDAI MOBIS ГОТОВЯТ ПЕРВЫЙ СОВМЕСТНЫЙ БЕСПИЛОТНИК ДЛЯ ТЕСТА НА ДОРОГАХ МОСКВЫ

«Яндекс» и входящий в мировой топ-10 производитель автомобильных компонентов Hyundai Mobis (часть южнокорейского автоконцерна Hyundai) представили первый совместный прототип беспилотного автомобиля, созданного на базе Hyundai Sonata 2020. Сейчас «Яндекс» завершает тестирование прототипа и готовит выпустить беспилотник для теста на дорогах Москвы, говорится в сообщении компании в четверг.

В марте компании подписали соглашение, в котором договорились о создании программно-аппаратного комплекса для беспилотников на базе технологий российской интернет-компании. В рамках сотрудничества «Яндекс» планировал предоставить свою экспертизу в области машинного обучения (machine learning) и компьютерного зрения (computer vision), а Hyundai Mobis - опыт создания компонентной базы для беспилотников и обеспечения работы соответствующего софта.

Как отмечают в «Яндексе», взятая за основу беспилотника модель Sonata 2020 построена на платформе, разработанной при активном участии инженеров Mobis, она позволяет встраивать в машину систему автономного управления. «Мы получили первую машину в конце мая и сразу приступили к работе над прототипом. В данный момент первая автономная Sonata завершает этап тестирования на закрытом полигоне и готовится к выходу на дороги Москвы. Мы продолжим работу и с другими моделями новой линейки автомобилей Hyundai и Kia», - пояснил руководитель направления беспилотных автомобилей «Яндекса» Дмитрий Полищук, чьи слова приводятся в сообщении.

В пресс-службе «Яндекса» уточнили ТАСС, что в компании планируют вывод беспилотного автомобиля на дороги общего пользования уже летом, когда будет пройдена соответствующая сертификация.

В июне «Яндекс» вывел на дороги общего пользования Москвы первые пять беспилотных автомобилей четвертого уровня автономности (предполагает высокую степень автоматизации, когда система способна взять управление автомобилем на себя и участие водителя не требуется, за исключением особых обстоятельств). До конца 2019 года

компания планирует вывести на дороги общего пользования более сотни беспилотных автомобилей.

Планируется, что беспилотные автомобили будут протестированы по четырем основным локациям: вылетные магистрали, МКАД и ТТК, спальные районы Ясенево и Бутово, Коммунарка, а также центр столицы, заявляли ранее в пресс-службе НТИ «Автонет». В свою очередь рабочая группа НТИ «Автонет» предлагала увеличить число регионов, где будут тестировать беспилотные авто, до десяти. К Москве и Казани, которыми сейчас ограничивается эксперимент, предлагалось добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край. Кроме того, также обсуждался вопрос о включении в зону тестирования беспилотных авто маршрута Москва - Хельсинки.

Об эксперименте

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

Акимов также сообщал, что сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6654662>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.07.11; ЛОЖНЫЕ ДАННЫЕ ОСТАВИЛИ РЕГИОНЫ ДФО БЕЗ ДЕНЕГ НА РЕМОНТ ДОРОГ

У разбитой дороги

Власти трех регионов Дальнего Востока почти одновременно инициировали ревизию дорожного хозяйства, рассчитывая получить от федерального центра дополнительное финансирование на приведение в порядок автотрасс. Выглядит эта работа весьма запоздалой, ведь средства, предусмотренные национальным проектом «Безопасные и качественные дороги», давно распределены. Причем каждому субъекту деньги были выделены в зависимости от состояния дорог, а его уровень оценивали те самые региональные власти, которые сейчас засомневались в достоверности представленных в Москву сведений.

В Магаданской области качество дорожной сети на бумаге неуклонно росло из года в год. К моменту, когда федеральный центр начал распределять средства в рамках **нацпроекта**, в **Росавтодоре** лежали данные о том, что дороги на Колыме - одни из лучших в стране. Поскольку область успешно справлялась с бездорожьем своими силами, из федерального бюджета она получила минимальное финансирование, достаточное разве только для того, чтобы поправить покосившиеся знаки «Ухабы». И это было справедливо: другим регионам за шесть лет надо довести до нормативного состояния хотя бы половину дорог, а здесь 70 процентов уже готовы!

Однако новый губернатор Колымы Сергей Носов, поездив по местным трассам, пришел в недоумение:

- Какие 70 процентов? В лучшем случае 17. Остальные надо срочно ремонтировать!

А ремонтировать не на что. И вот, надеясь запрыгнуть в уходящий поезд, областные власти приступили к работе, которую надо было делать год-два назад: заказали комплексную диагностику состояния региональных трасс. Не на глазок, а с инструментальным обследованием водопропускных и иных сооружений, сканированием дорожного полотна, замерами и прочим. В регионе рассчитывают, что наличие реальной картины позволит получить дополнительные средства.

- В «Росавтодор» направлено соответствующее письмо. Мы предлагаем представителям федерального ведомства принять участие в работе комиссии, чтобы результаты были объективны и не вызывали ни у кого сомнения, - отмечает министр дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области Алексей Шуганцев.

В Хабаровском крае после смены персоналий во властных и управленческих структурах тоже схватились за головы, сравнив реалии с отчетами предшественников. По словам руководителя регионального управления автодорог Олега Федорова, сейчас приходится надеяться только на то, что удастся задним числом включить местные трассы в какую-либо федеральную программу.

- До этого были просто дутые цифры, будто у нас 60 процентов дорог находятся в нормативном состоянии. Сейчас мы стоим перед выбором: или продолжать лгать, будто у нас дороги хорошие, или сказать так, как оно есть на самом деле. Понимаю: озвучивая реальные цифры, мы удивим «Росавтодор». Но от этого зависит величина выделяемых федеральным центром денег по национальному проекту, - заявил он.

Федоров утверждает, что стандартам соответствует не более 24 процентов региональных трасс. Сколько в точности - покажет запланированное детальное обследование. А пока...

- Пока нам на краевые дороги выделено лишь 89 миллионов рублей. До заявленных по программе 550 миллионов мы из краевого бюджета вносим 80 процентов этой суммы.

А доля софинансирования соседнего Приморья по этой же программе составляет всего два процента, - сокрушается руководитель управления.

Ну а лучше всего дела с дорогами, судя по отчетности предыдущих лет, обстоят в Амурской области.

- По расчетам, мы должны были получать на региональные дороги по два миллиарда рублей ежегодно в течение шести лет. Но не получаем их, так как статистика говорит о том, что у нас 75 процентов дорог соответствует требованиям безопасности. Фактически же таких - менее 30 процентов, - констатирует губернатор Приамурья Василий Орлов.

В отличие от Колымы и Хабаровского края здесь нашли уважительные причины такой огромной разницы между бумажным и реальным состоянием дел. Главные из них - это разрушительные паводки последних лет и возросшая нагрузка на трассы от использования тяжелой техники строителями и недропользователями. Истинный процент разбитых дорог здесь тоже вычисляют с помощью запоздалой инструментальной диагностики, организованной местными властями.

...Регионы Дальнего Востока весьма специфичны, что нередко оставляет их за бортом федеральных программ и соответствующего финансирования. Несколько лет назад Якутию не включили в одну из жилищных программ из-за очень высокой стоимости квадратного метра жилья. С этим ничего нельзя было поделать - строительство в северном регионе действительно очень дорого.

Больше всех не везет Магаданской области. В 2017-м она не попала в программу ремонта кинотеатров в малых городах, потому что там лишь два города, а все остальное - поселки и села. В прошлом году Колыма выпала из программы финансирования дорожного строительства в городских агломерациях, поскольку население Магадана не дотягивает до требуемых 100 тысяч человек. В 2014-м этот регион остался вне программы строительства перинатальных центров - опять-таки из-за малочисленности населения.

Все это объективные причины, и их можно преодолевать. К примеру, местные власти недавно добились строительства в Магадане современного перинатального центра, и его стоимость за несколько месяцев даже успела подорожать с 3,8 до 4,2 миллиарда рублей. И совсем другое дело, когда регион выпадает из программы или недополучает федеральные деньги на решение реальных проблем из-за желания чиновников показать жизнь лучше, чем она есть. Раньше это называли незаслуженно забытым словом «очковтирательство».

<https://rg.ru/2019/07/11/reg-dfo/lozhnye-dannye-ostavili-regiony-dfo-bez-deneg-na-remont-dorog.html>

ТАСС; 2019.07.11; МУТКО НАЗВАЛ СИНХРОНИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ ЦЕЛЬЮ РАБОТЫ КОМИССИИ ПО ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ

Вице-премьер РФ Виталий Мутко назвал синхронизацию национальных проектов целью работы комиссии по комфортной городской среде.

«На площадке комиссии мы намерены синхронизировать мероприятия федерального проекта «Формирование комфортной городской среды» с теми мерами, которые реализуются в рамках **нацпроектов** «Демография», «Образование», «Здравоохранение», «Экология», **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, «Культура», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной инициативы»», - рассказал вице-премьер ТАСС.

Он напомнил, что решение о создании правительственной комиссии по комфортной городской среде принято, положения о ее работе утверждены. Проект постановления прошел все необходимые согласования, получены согласия членов правительственной комиссии войти в ее состав. Образование правительственной комиссии одобрено председателем правительства РФ Дмитрием **Медведевым**. По словам Мутко, цель новой структуры - координация работы федеральных, региональных и муниципальных органов власти, а также научных и общественных организаций по вопросам улучшения городских пространств. В состав правительственной комиссии войдут представители ФОИВ, участвующие в реализации национальных и федеральных проектов, Совета Федерации, Госдумы, Агентства стратегических инициатив, ДОМ.РФ, Фонда содействия реформированию ЖКХ и др. «Ну и, разумеется, руководители субъектов федерации. В отношении них и мэров городов, которые также станут участниками комиссии, предлагается установить механизм ежегодной ротации», - сказал вице-премьер.

Проект «Формирование комфортной городской среды», направленный на благоустройство общественных пространств и дворов, стартовал в 2017 году по поручению президента РФ Владимира **Путина**. В настоящее время он входит в состав национального проекта «Жилье и городская среда» в статусе федерального проекта. Согласно паспорту **нацпроекта**, одним из ключевых показателей станет кардинальное повышение комфортности городской среды, повышение соответствующего индекса на 30% и сокращение числа городов с неблагоприятной средой вдвое. В **нацпроекте** говорится, что доля городов с благоприятной средой в 2024 году должна составить 60%. Индекс из 36 показателей был утвержден в 2019 году, его показатели будут рассчитаны впервые.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/687721>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.07.11; ЦЕЛЬ – ЭФФЕКТИВНОЕ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ

В среднесрочной перспективе нужно обеспечить наличие не менее трех готовых кандидатов на каждую целевую позицию.

Железнодорожные профессии стабильно востребованы на рынке труда. По данным мониторинга трудоустройства выпускников отраслевых вузов, более 70% выпускников, которые получили профильное образование и специальность инженера путей сообщения, успешно трудоустраиваются. В то же время по отдельным отраслям доля выпускников вузов, которые трудоустраиваются не по специальности, составляет более 40%. Высокий уровень вовлеченности выпускников – инженеров путей сообщения обеспечивается исторически налаженными связями между профильными вузами и предприятиями железнодорожного транспорта. О том, как функционирует программа целевой подготовки кадров для работы на железнодорожном транспорте и какие усилия для привлечения

нового поколения транспорт-ников предпринимают работодатели, корреспонденту «ТР» рассказал заместитель начальника Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам Дмитрий БЕРСЕНЕВ.

– Насколько важно в настоящее время развивать программы целевой подготовки и со сколькими вузами уже налажено сотрудничество?

– Организация целевой подготовки молодых кадров – это один из основных каналов кадрового обеспечения структурных подразделений Центральной дирекции инфраструктуры. Поэтому степень важности дальнейшего развития и свое-временного обновления программ целевой подготовки максимально высока. С помощью таких программ работодатель получает возможность практически сразу отобрать лучших кандидатов на ту или иную позицию в компании. Это объясняется тем, что абитуриенты, желающие поступить в университет в рамках целевого приема, как правило, мотивированы на получение профессионального образования по железнодорожным специальностям и по смежным техническим направлениям подготовки. Они хотят, чтобы их отметили, поэтому проявляют целеустремленность и главной задачей ставят достижение лучшего результата как в учебе, так и в последующей работе.

Что же касается подготовки специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, то по заказу Центральной дирекции инфраструктуры в настоящий момент обучение осуществляется в 9 университетах путей сообщения, 52 техникумах и колледжах железнодорожного транспорта. На условиях целевой подготовки в отраслевых вузах России обучаются 11 946 человек, в том числе 8622 человека по очной форме и 3324 человека по заочной форме обучения (по программам высшего образования – 7415 человек, по программам среднего профессионального образования – 4531 человек).

– Каков механизм привлечения абитуриента в программу целевого обучения через вашу компанию?

– Привлечение целевиков осуществляется посредством профориентационной работы с детьми, проводимой работниками кадрового блока, а также на совместных мероприятиях с университетскими комплексами железнодорожного транспорта. При этом необходимо иметь в виду, что в современных условиях привлечение выпускников школ для поступления на обучение по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования затрудняется рядом факторов, среди которых демографические тенденции, потенциальный дисбаланс рынка труда, рост активности работодателей в отношении конкурентной борьбы за молодых людей.

Действующий в ОАО «РЖД» порядок отбора и направления кандидатов на целевое обучение, система взаимодействия с вузами железнодорожного транспорта подтверждают наличие отработанного механизма, предусматривающего сбалансированные действия и удовлетворение интересов всех причастных сторон: студент – вуз – работодатель.

Одним из эффективных инструментов поиска молодых талантов, в том числе среди действующих работников, является организация и ежегодное проведение слетов молодежи. В ходе их проведения мы преследуем несколько основных целей. Во–первых, это формирование комплексного представления о приоритетных задачах, стоящих перед железнодорожной отраслью в части повышения эффективности, развития новых клиентских сервисов, совершенствования межфункционального взаимодействия и внедрения инноваций. Во–вторых, это погружение в решение актуальных задач инновационного развития производства, что помогает молодому человеку осознать свою роль и роль команды в данных процессах. В частности, ближайший слет, который станет юбилейным, пройдет со 2 по 6 сентября 2019 года на базе Приволжской дирекции инфраструктуры. Ожидаем, что участниками станут 128 молодых людей и 32 команды. Им предстоит побороться за лидерство в области создания проектов на заданные темы, а лучшие смогут пройти курсы повышения квалификации, попасть в молодежный кадровый резерв компании.

В частности, перспективным проектом, направленным на развитие и создание мотивационной среды для молодых работников, является дополнительная подготовка студентов старших курсов отраслевых вузов по технологии «авторский класс». Руководители служб и управлений дирекций вовлечены в учебный процесс, курирование курсовых и дипломных работ. Личное участие руководителей в программе для студентов является устойчивой мотивацией и инструментом профориентации. Уже на этапе обучения в вузе студенты знакомятся со спецификой будущей работы, становятся непосредственными участниками производственных процессов и получают реальную практическую помощь в профессиональном становлении и адаптации.

– Существует ли у вас система возвращения кадров внутри самой компании, а не в рамках организации обучения в университете?

– Да, существует, и, на наш взгляд, вполне успешная. Мы внедряем новые подходы к работе с кадровым резервом, начиная с момента подбора и заканчивая управлением карьерой. Наша цель – в среднесрочной перспективе обеспечить наличие не менее трех готовых кандидатов на каждую целевую позицию, начиная с уровня среднего звена.

Для этого разработан и реализуется **комплексный план** по привлечению, закреплению и развитию персонала, утвержденный на период до 2022 года. Мероприятия плана предусматривают повышение доли сотрудников, отвечающих базовым критериям отбора по возрасту и уровню профессионального образования, замещающих ключевые должности – от руководителей среднего звена до мастеров. В частности, утверждены такие основные направления, как трудоустройство выпускников образовательных организаций железнодорожного транспорта и успешное продвижение по карьерной лестнице молодых специалистов. Также мы направляем уже работающих перспективных специалистов на дополнительное образование по программам магистратуры.

Помимо этого в 2018 году была сформирована основа системы управления талантами, которая базируется на программе поиска, отбора и развития высокопотенциальных сотрудников – «Опора Центральной дирекции инфраструктуры». В рамках этой программы уже проведена оценка по системе единых корпоративных требований к персоналу ОАО «РЖД» среди почти 6000 сотрудников. Одна треть из них – 1855 человек были приглашены на комиссионные собеседования, по результатам которых 868 человек были отобраны в так называемый пул кандидатов высшей готовности. По их профессиональному развитию мы работаем с Корпоративным университетом ОАО «РЖД», оттачиваем новые направления, ориентируясь на фактическую оценку уровня компетенций и требования, которые определены в компании. Именно благодаря этому нам удалось выстроить эффективную систему подготовки руководителей среднего звена, результаты работы которой уже видны. Отзывы получаем положительные, так что будем работать дальше.

– Какими навыками должен обладать кандидат для успешного попадания в программу в рамках осуществления целевого приема на обучение в профильный вуз?

– Кандидаты на прием по целевой квоте и кандидаты на целевое обучение по образовательным программам высшего образования должны отвечать определенным требованиям. Они должны быть гражданами РФ; иметь среднее общее или среднее профессиональное образование (при поступлении на бакалавриат и специалитет), а при поступлении в магистратуру, ординатуру и аспирантуру – высшее образование. Помимо этого они должны дать согласие на работу в подразделении в соответствии с полученной во время обучения квалификацией, а при поступлении на заочную форму обучения – предоставить заключенный трудовой договор с ОАО «РЖД».

Относительно личных качеств – наши молодые специалисты инициативные, целеустремленные, готовые к обучению новым технологиям, которые внедряются на железнодорожном транспорте и в компании в целом. Главное – они готовы постоянно получать новые знания и эффективно использовать их, адаптировать к своей работе.

В связи со стремительным развитием скоростей, инноваций и необходимостью выполнения задач, поставленных перед инфраструктурным блоком государством и руководством компании, мы испытываем острую потребность в высококомпетентных и ответственных профессионалах, молодых работниках, нацеленных на постоянное саморазвитие.

– По вашим наблюдениям, как проходит процесс адаптации для молодого специалиста в ОАО «РЖД»?

– Адаптация выпускника вуза или техникума на производстве – это период его становления на определенной должности. Как правило, этот процесс занимает до трех лет и требует дополнительных усилий со стороны молодого специалиста. Однако мы как работодатель всегда готовы помочь, включая дополнительные расходы на его профессиональное обучение, повышение квалификации.

Судя по нашему опыту, для снижения рисков оттока молодых специалистов в первый год их работы, когда адаптация наиболее сложна, нам нужно заранее заботиться о наличии у них опыта практической работы. Как раз те мероприятия и **комплексный план** по привлечению, закреплению и развитию персонала, о котором мы говорили, помогают нам развивать практические навыки среди молодых кадров. С этими знаниями процесс адаптации к работе и коллективу в целом проходит легче и быстрее. Это позволяет нам ожидать определенных результатов и через 5 лет работы практически гарантировать получение успешного руководителя среднего звена, обладающего достаточным уровнем профессиональных и корпоративных компетенций.

– Относительно знаний: через сколько лет они устаревают, и работнику требуется заняться их актуализацией, прохождением курсов повышения квалификации?

– Если говорить о плановом обучении, то в ОАО «РЖД» нормативными документами для каждой категории персонала установлена разная периодичность повышения квалификации. Для руководителей и специалистов – 1 раз в 5 лет, для служащих, связанных с движением поездов и маневровой работой, – 1 раз в 3 года, для других категорий рабочих – 1 раз в 5 лет. Актуализация программ повышения квалификации проводится компанией регулярно.

Однако сейчас мы видим, что технологии и технические профессии постоянно обновляются, видоизменяются. Соответственно, планка ожиданий клиентов повышается, и конкуренция на рынке оказания транспортных услуг постоянно растет. Поэтому процесс обновления знаний специалистов опирается уже не на плановую периодичность, а на фактический спрос, необходимость в знакомстве с новыми методами работы на транспорте. Для своевременной оценки проводятся ряд мероприятий: в частности, в этом году организовано проведение оценки уровня развития профессиональных компетенций работников путевого хозяйства всех категорий. Планируется, что это поможет внедрить систему адресного развития компетенций: при составлении тематического плана программы акцент будет сделан на конкретной компетенции, требующей развития. Это новое направление в нашей работе по актуализации знаний работников.

– Расскажите подробнее о социальном пакете, который может привлечь выпускника к работе в компании.

– Молодой специалист может быть уверен: для компании он и его профессиональные навыки – главная ценность. Поэтому уже при трудоустройстве выплачивается единовременное пособие в размере месячного должностного оклада. Однако большая часть социальных выплат положена тем работникам, которые по направлению организации отправляются на работу, связанную с переездом в другую местность. В случае согласия сотрудника ему оплачиваются расходы на переезд, в том числе и для членов семьи, и фактические расходы на провоз имущества. Помимо этого молодому специалисту выплачиваются суточные за каждый день нахождения в пути до места работы, должностной оклад (за один или два месяца в зависимости от района, в котором

будет проживать работник), предоставляется оплачиваемый отпуск для обустройства на новом месте жительства и возмещается оплата за снимаемое сотрудником жилье. В этот перечень можно включить еще несколько социальных выплат, однако их характер зависит от конкретного случая и оформляется посредством заключения дополнительного соглашения к трудовому договору.

Отдельную категорию выплат составляют те, что положены молодому специалисту. Если на иждивении работника находятся дети, то ему выплачивается: 50% от минимальной заработной платы, установленной ОАО «РЖД», на воспитание ребенка в возрасте от 3 до 7 лет (в случае, если второй родитель не работает из-за отсутствия предложений на рынке труда), ежемесячная плата за содержание ребенка в дошкольных образовательных организациях и общеобразовательных школах–интернатах. Также предоставляется безвозмездная субсидия на погашение ипотечного кредита, размер которой зависит от количества детей.

Что же касается студентов–целевиков, то в 2018 году 41 из них компанией были присуждены именные стипендии ОАО «РЖД». Грантов ОАО «РЖД» на разработку дипломных проектов были удостоены 113 студентов–целевиков (32% от общего количества студентов компании – 350), получивших при защите оценку «отлично».

– Вы можете поделиться опытом по успешному выстраиванию должностной карьеры выпускником главного транспортного вуза страны – РУТа?

– Конечно, таких примеров достаточно, и каждый выпускник любого транспортного вуза страны может стать гордостью организации. В частности, Сергей Кобзев – заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – главный инженер. Сейчас он курирует вопросы развития скоростного и высокоскоростного движения, а после окончания МИИТа в 1986 году начал свою трудовую деятельность в должности помощника машиниста электровоза локомотивного депо «Рязань» Московской железной дороги.

Еще один выдающийся пример – Александр Борецкий – первый заместитель начальника Центральной дирекции инфраструктуры. Он окончил МИИТ в 1988 году и также начал с работы помощником машиниста электровоза. Уже через несколько лет он занял пост заместителя начальника Северной железной дороги по путевому хозяйству, а затем возглавил Северную дирекцию инфраструктуры.

На мой взгляд, успешную карьеру удалось выстроить и Михаилу Старовойтову – начальнику Московской дирекции инфраструктуры. Он окончил МИИТ в 1999 году и начал работать монтером пути Московско–Рязанской дистанции пути Московской железной дороги. Пройдя путь от дорожного мастера, он стал одним из специалистов, пример которого способен вдохновить молодые кадры на достижение профессиональных высот. И таких профессиональных судеб немало, основная часть наших топ–менеджеров – это в прошлом выпускники железнодорожных вузов.

Компания заинтересована в том, чтобы таких примеров было еще больше. Поэтому, абитуриенты, сегодняшние студенты – те, кто хочет попасть в целевую программу подготовки специалистов или работать в ОАО «РЖД» после самостоятельного окончания вуза, – всегда вам рады! Нам важно, чтобы будущее отрасли, в особенности железнодорожного транспорта, находилось в руках высококвалифицированных специалистов.

<http://transportrussia.ru/item/5044-tsel-effektivnoe-razvitie-otrasli.html>

**ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.07.12;
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЧАСТО СТАЛКИВАЮТСЯ С
ОБЩЕСТВЕННЫМ НЕДОВОЛЬСТВОМ; ПРОБЛЕМА – НЕ В НЕУМЕНИИ
ОБЪЯСНИТЬ, А В СИСТЕМНОМ КРИЗИСЕ ДОВЕРИЯ**

Число судебных споров, попыток расторгнуть концессионные соглашения или просто заморозить инфраструктурные проекты государственно-частного партнерства (ГЧП)

растет. Это связано с информационными рисками из-за распространения, утаивания или искажения информации о проекте, говорится в обзоре «Гипериона» и You & Partners при поддержке «Инфраструктурного клуба» и Высшей школы экономики.

Такие риски в последние годы реализовывались в проектах с общими инвестициями более чем 250 млрд руб., оценивает координатор «Инфраструктурного клуба» Артур Щеглов.

Одни из самых громких протестов вызвал еще в 2007 г. проект строительства трассы Москва – Санкт-Петербург через Химкинский лес (концессионером была Северо-Западная концессионная компания, на тот момент на 50% принадлежавшая Vinci, на 50% – акционерам группы «Н-транс»). Позже концессия на создание системы взимания платы за проезд грузовиков по федеральным трассам «Платон» (концессионер – «РТ-инвест транспортные системы», его представитель не ответил на запрос) вызвала несколько акций протеста, напоминают авторы обзора. Сложности возникали со строительством автодороги Виноградово – Болтино – Тарасовка в Московской области (общие инвестиции – 53,9 млрд руб.). Некоторые сделки были даже сорваны, например концессия по обращению с отходами в Новосибирске, напоминает Щеглов, были случаи, когда интересные проекты из-за информационно-коммуникационных рисков умирали на уровне обсуждения в регионе.

За большинство коммуникационных рисков отвечает публичная сторона – обоснование необходимости проекта, расчет социально-экономических эффектов проводится до выбора частного партнера, говорит представитель группы ВИС (концессионер в проекте дороги Виноградово – Болтино – Тарасовка). Проектом были недовольны люди, проживающие рядом с будущей трассой, а также на землях, где она должна была пройти. Также граждане опасались экологических рисков для леса, связанных со строительством дороги. С общественным мнением можно работать, чем больше публичной информации о проекте, тем меньше рисков, уверен представитель ВИС.

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) явной тенденции роста негативной реакции людей на проекты не видит. Любой крупный проект в дорожной отрасли затрагивает интересы населения, но большинство спорных моментов решается на стадии общественного обсуждения, говорит он.

Нужно заниматься информационной поддержкой, считает руководитель InfraOne Research Александра Галактионова, иначе одобрение сначала превратится в нейтральную оценку, а затем в активное отрицание. Но от качества структурирования сделки общественные риски не зависят, полагает она. Возникают они, как правило, когда у проектов с самого начала нет ответа на вопрос: «А кому и зачем этот проект в принципе нужен?», считает вице-президент Газпромбанка Павел Бруссер. Если решить вопрос предоставления качественной услуги населению, проблем не будет, уверен он.

Риски коммуникации – далеко не главные нефинансовые риски инфраструктурных проектов, замечает исполнительный директор Национальной ассоциации концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру (НАКДИ) Светлана Бик. Инвестор не может повлиять на тарифы, которые могут изменяться по решению властей, претензии силовиков, противодействие черного рынка, перечисляет она. Также нужно учитывать экологические риски, замечает аналитик КPMG Иван Барсола. Рисков так много, что предприниматели не всегда готовы их брать на себя, например, инвестиций в сфере ЖКХ, по прогнозам НАКДИ, будет становиться все меньше.

Проблема доверия стоит остро, полагает управляющий партнер «Пионеров ГЧП» Дарья Годунова: чиновники не доверяют частному бизнесу, а бизнес – государству. Даже в самых прозаичных решениях региональные проекты зависят от настроения федеральных властей, сами регионы стараются решения не принимать, чтобы не нести ответственности, рассказывает она.

Это не рост коммуникационных рисков, а рост системного недоверия к власти и недовольства всем, что она делает, считает Бик. Нужно не лучше объяснять, а лучше

делать, инфраструктура, особенно коммунальная, касается каждого и на эти проекты выплескивается накопившееся недовольство населения, отмечает она. А включить в условиях, когда в тарифных концессиях ужимают даже инвестиционные части, еще и затраты на коммуникации невозможно, заключает Бик.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/07/12/806418-infrastrukturnie-proekti>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.11; МЕЖБЮДЖЕТНЫМ ТРАНСФЕРТАМ МОГУТ ПРИСВОИТЬ КОДЫ КЛАССИФИКАЦИИ

В России хотят присваивать коды классификации межбюджетным трансфертам, что позволит более тщательно следить за их расходованием. Соответствующий законопроект Госдума приняла во втором чтении.

Законопроект уточняет полномочия участников бюджетного процесса, в том числе Правительства и внебюджетных фондов.

«Из полномочий госфинконтроля исключаются санкционирование операций по расходам бюджета, но он наделяется дополнительным контролем в сфере закупок», — пояснила зампред Комитета Госдумы по бюджету и налогам Надежда Максимова.

Устанавливается разграничение между «предписаниями» и «представлениями» контрольных органов. На основе предписаний будет возмещаться ущерб, нанесённый при нарушениях бюджетного законодательства. А на основе представлений объект контроля обязан принять меры по устранению бюджетных нарушений.

Уточняются понятия внутреннего финансового аудита и контроля. По словам Максимовой, межбюджетным трансфертам предлагается присваивать коды классификации, что даст возможность более тщательно контролировать бюджетные расходы, прежде всего по реализации национальных проектов.

<https://www.pnp.ru/economics/mezhbyudzhetyim-transfertam-mogut-prisvoit-kody-klassifikacii.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2019.07.11; БЕЗУМИЕ С ОТЧЁТНОСТЬЮ ПО НАЦПРОЕКТАМ ПОРА ОСТАНОВИТЬ

Выполнение **нацпроектов** в формате, определённом Правительством, излишне забюрократизировано, регионы из-за этого тратят много времени и сил на составление отчётности в бумажном виде в различные структуры, что в XXI веке кажется анахронизмом. Для снижения такой необоснованной нагрузки на субъекты председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко предложила создать общероссийскую электронную платформу для исполнителей **нацпроектов**. Такое заявление она сделала на пленарном заседании в ходе «правительственного часа» с участием первого вице-премьера - министра финансов Антона Силуанова 10 июля.

Инвестиций не хватает, поможет золото

Основная проблема экономического роста страны кроется в отсутствии достаточного количества инвестиций, считает глава Минфина. Вместо необходимых 25 процентов от уровня ВВП сегодня показатель находится на отметке 20,6 процента. Этого явно недостаточно для рывка до темпов роста выше среднемировых с тем, чтобы через шесть лет оказаться в пятёрке ведущих экономически развитых держав.

Правительство решает эту проблему несколькими способами, в том числе за счёт улучшения общего предпринимательского климата в стране, создания доверительной атмосферы и стимулирования прихода в экономику частных денег. Кроме того, вопрос пытаются урегулировать и с помощью повышения производительности труда, которая до 2024 года должна вырасти на пять процентов. В рамках соответствующего **нацпроекта** уже 500 российских предприятий внедряют у себя инновационные производственные и управленческие методики.

«Производительность труда на некоторых предприятиях уже повысили от двух до 10 процентов, что приводит к улучшению логистики, оптимизации расходов, расширению производства, увеличению загрузки предприятий и расширению участия в бизнес-цепочках», — поделился Антон Силуанов подробностями реализации единого плана кабинета по достижению национальных целей в области экономики.

И всё-таки инвестиции — это главное. Отчасти решить проблему их нехватки можно за счёт повышения инвестиционной привлекательности золота. В отличие от доллара, который печатается за океаном, «эмиссионные центры» драгоценного металла находятся здесь, под боком — в Магаданской области и на Чукотке, считает вице-спикер палаты регионов Евгений Бушмин.

«Сегодня у россиян хранятся средства в размере 30 миллиардов долларов. Люди используют их в качестве инвестиций и сохранения денежных средств», — подчеркнул парламентарий. Сенатор считает, что есть смысл уравнивать в налогообложении доллар и золото, дав людям возможность свободного выбора инвестиционного инструмента.

По мнению Бушмина, граждане выберут тот инструмент, который наша страна может производить (золото в слитках. — Прим. ред.). В качестве примера он привёл Казахстан, который уже освободил граждан от необходимости оплачивать НДС при покупке золотых слитков.

ДОМ.РФ пора проверить

Помимо отсутствия должного количества инвестиций, есть у экономики страны ещё одно серьёзное препятствие — излишняя забюрократизированность выполнения **нацпроектов**, за счёт которых предполагается в конечном счёте снизить уровень бедности в стране и повысить благосостояние россиян, чья средняя продолжительность жизни через шесть лет должна составить 80 лет.

Валентина Матвиенко напомнила, что на недавнем совещании в Ставропольском крае, где обсуждалась реализация **нацпроектов**, общей темой стали упрёки в адрес кабинета о превышении всех допустимых мер контроля и мониторинга в этой сфере. Отчётность по выполнению программ в разные инстанции отнимает много времени и сил и отвлекает от созидательной деятельности, снижая её эффективность.

«Эта многоуровневая система мониторинга исполнения **нацпроектов** — это какое-то безумие. С этим надо заканчивать. По сорок страниц в письменном виде, а не электронном, посылаются в Минфин, профильные министерства, Общественную палату и Торгово-промышленную палату... Я понимаю, что у нас больше желающих проверять, чем работать, но в процессе реализации **нацпроектов** регионы сильно забюрократизированы. Они все сидят и пишут вот эти многостраничные отчёты. Для чего? Освободите регионы от этого», — обратилась председатель палаты регионов к Антону Силуанову.

Она предложила не превращать **нацпроекты** в систему бесконечной отчётности, а создать общую электронную платформу по тому перечню вопросов, которые нуждаются в контроле, и подключить к ней регионы.

А вот в другой сфере контроль необходимо, наоборот, усилить, убеждена Валентина Матвиенко. Речь идёт о повышении внимания к расходованию государственных средств Единым институтом развития в жилищной сфере ДОМ.РФ, куда в соответствии с ранее принятыми бюджетными поправками предполагается направить дополнительно 43 миллиарда рублей.

«Основная идея поддержки ипотеки и строительства жилья, конечно, хорошая. Но я попрошу дать протокольное поручение Комитету по федеративному устройству и Комитету по бюджету установить жёсткий контроль за расходованием этих средств. Потому что пока у меня нет понимания, кто контролирует и как расходуются бюджетные средства», — заявила спикер, предложив Счётной палате в следующем году провести тщательную проверку госкомпаний.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО НАЛОГОВОГО ВЫЧЕТА

Госдума приняла во втором чтении законопроект, который меняет правила предоставления компаниям инвестиционного налогового вычета, в частности, предлагается разрешить применять вычет консолидированной группе налогоплательщиков, также расширить перечень оборудования, покупку которого можно возместить.

Соответствующие поправки были внесены в Госдуму в начале недели рядом депутатов во главе с первым вице-спикером Госдумы Александром Жуковым и лидером думской фракции «Единая Россия» Сергеем Неверовым. Поправки были представлены ко второму чтению законопроекта о совершенствовании налогообложения ТООР.

Согласно действующей редакции Налогового кодекса (статья 286.1), компании могут уменьшить часть налога на прибыль (авансового платежа), которую они перечисляют в региональные бюджеты в рамках инвестиционного налогового вычета. В принятых поправках данный вычет можно получить только в случае принятия соответствующего закона региональными законодательными властями.

Сейчас списать можно не более 90% расходов текущего периода на приобретение и создание основных средств и 90% расходов текущего периода на достройку, дооборудование, реконструкцию, модернизацию и техническое перевооружение основных средств. Предлагается разрешить списывать расходы, составляющие не более 90% первоначальной стоимости основных средств.

Закон дополняется положением, по которому 100% расходов на создание объектов транспортной и коммунальной инфраструктуры, а также не более 80% расходов на создание объектов социальной инфраструктуры могут подпасть под инвестиционную льготу. При этом создание указанных объектов должно вестись в рамках комплексного освоения территорий в целях жилищного строительства.

Сейчас налог на прибыль, зачисляемый в федеральный бюджет, может быть уменьшен на 10% от суммы расходов на приобретение и реконструкцию основных средств, если компания воспользовалась правом на инвестиционный налоговый вычет. Уточняется, что данное уменьшение должно быть произведено только в налоговом периоде, в котором введены в эксплуатацию объекты основных средств или изменена их первоначальная стоимость.

Инвестиционный налоговый вычет в части расходов на покупку и реконструкцию основных средств применяется к оборудованию из третьей-седьмой амортизационных групп: машины и оборудование, транспортные средства, здания, производственный инвентарь со сроком использования до 20 лет включительно. Предлагается включить в данный перечень восьмую-десятую амортизационные группы (со сроком использования свыше 30 лет включительно) за исключением групп зданий, сооружений, передаточных устройств.

Согласно действующему закону, сумма налога (авансового платежа), исчисленная в отношении консолидированной группы налогоплательщиков, не подлежит уменьшению на сумму инвестиционного налогового вычета. Поправками предлагается разрешить консолидированной группе налогоплательщиков пользоваться инвестиционной льготой при соблюдении ряда положений. Так, решение об использовании права на применение инвестиционного налогового вычета должно приниматься ответственным участником консолидированной группы отдельно по каждому субъекту РФ, на территории которого расположены участники этой группы, и применяться ко всем участникам группы, расположенным на территории соответствующих регионов.

В случае принятия закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по налогу на прибыль. Нормы применяются по 31 декабря 2027 года включительно.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОВТОРНО ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОРРЕКТИРОВКЕ ДЕМПФЕРА НА ТОПЛИВО

Комитет Госдумы по бюджету на заседании в четверг проголосовал за то, чтобы не возвращаться к сущностному обсуждению законопроекта, который вводит механизм сдерживания роста цен на бензин, но до 16 июля планирует решить процедурные вопросы. Накануне Госдума отложила на 16 июля рассмотрение поправок о корректировке демпфирующего механизма на бензин и дизель, введении «восточных надбавок» и демпфера на авиакеросин, а также об изменении формулы НДС из-за концептуального нарушения процедуры принятия - Минфин включил поправки ко второму чтению законопроекта «О редкоземельных металлах». Согласно регламенту Госдумы, в первом чтении идет подробное обсуждение концепции законопроекта, он принимается без поправок. Во втором чтении возможно внесение поправок, корректирующих законопроект, но изначальная принятая концепция не может быть изменена. В третьем, окончательном, чтении возможны только юридико-технические и стилистические правки.

Замминистра финансов Илья Трунин на заседании думского комитета по бюджету в четверг напомнил, что проект поправок о демпфере рассматривался на заседании правительства, по всей необходимой процедуре. «Эта позиция не поменялась, никаких мне известных изменений о том, что решение, принятое на прошлом заседании правительства в отношении этих поправок, было пересмотрено, у меня нет», - сказал он.

«Конечно, факт внесения такого законопроекта не самостоятельным законом, а поправками он и у комитета, как вы помните, и у Думы вызывает очень серьезную озабоченность», - отметил глава думского комитета Андрей Макаров. По его словам, задача комитета сейчас - обеспечить исполнение регламентных процедур в соответствии с поручением председателя Госдумы Вячеслава Володина.

В ходе заседания комитета было принято решение об отсутствии необходимости возвращаться к обсуждению данного законопроекта по существу. При этом Макаров сообщил, что в электронной базе данных законодательной деятельности таблица поправок будет размещена заново с примечанием о том, что данные поправки не были предметом рассмотрения в первом чтении. «Чтобы все было с открытыми глазами. И будем до вторника искать различные возможности и варианты решения данного вопроса», - сказал он.

Кроме того, комитет Госдумы проголосовал за вынесение на пленарное заседание вопроса о наделении Счетной палаты (СП) РФ полномочиями по проверке нефтяных компаний при расходовании ими средств, полученных из бюджета от демпфера. «Я вношу на рассмотрение комитета вопрос (...) предложить Государственной Думе поручить СП в полугодовом режиме представлять нам свои аналитические материалы и выводы по эффективности механизма, предложенного правительством и использованию бюджетных средств нефтяными компаниями, которые идут на демпфер», - сказал Макаров. «Я хочу напомнить, что вопрос, что проверять и какие мониторинги проводить, определяется постановлением Госдумы», - добавил он.

Спорная 13-я поправка в законопроект «О редкоземельных металлах» предполагает изменение формулы демпфирующей компоненты в обратном акцизе на нефть. Предлагается сделать ее линейной без выноса поправочных коэффициентов за скобки. Демпфер будет рассчитываться как экспортная альтернатива на бензин, умноженная на объемы его производства и коэффициент, равный доли бюджетной компенсации 0,75 (с 1 июля и до конца 2019 года) или 0,68 (с 2020 года), плюс экспортная альтернатива на

дизельное топливо, умноженная на объемы его производства и коэффициент 0,7 (с 1 июля и до конца 2019 года) или 0,65 (с 2020 года).

Поправки также предполагают механизм компенсации бюджету изменений формулы демпфера в 2019 и 2020 годах за счет корректировок переменных в формуле НДС. Кроме того, поправки вводят демпфирующую компоненту к обратному акцизу на авиакеросин и предполагают отказ от фиксированного размера акциза на средние дистилляты, вместо него вводится формула расчета на данный продукт.

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2019.07.12; ПОМЕХА ПРАВА: ВОДИТЕЛИ СТАЛИ ЧАЩЕ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ОПЛАТЫ ШТРАФОВ ГИБДД; КОЛИЧЕСТВО НЕПОГАШЕННЫХ «ПИСЕМ СЧАСТЬЯ» УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 3,5 МЛН

Количество постановлений о неоплаченных штрафах ГИБДД увеличилось за пять месяцев 2019 года на 3,5 млн по сравнению с аналогичным периодом 2018-го и достигло 22,4 млн. Соответственно, выросло и число неплательщиков. Об этом «Известиям» рассказали в Федеральной службе судебных приставов (ФССП) России. Эксперты уверены, что на статистику повлияла массовая установка камер фотовидеофиксации. Вот только автовладельцы не стремятся оплачивать такие штрафы даже с 50-процентной скидкой, а спешат обжаловать их в судах. При этом в настоящее время рассматривается еще одна потенциальная возможность давления на должников — им могут ограничить доступ к определенным госуслугам.

С квитанцией — в суд

Согласно данным ФССП, в январе–мае этого года количество постановлений о неоплаченных штрафах ГИБДД увеличилось почти на 20% — до 22,4 млн.

Больше всего неплательщиков по-прежнему в Москве и Подмосковье — на исполнении у судебных приставов столицы за 12 месяцев 2018 года находилось 3,2 млн документов о взыскании штрафов, у их областных коллег — 2,5 млн.

Опрошенные «Известиями» эксперты отметили, что главным образом на статистику приставов повлияло постоянное увеличение количества дорожных камер. С одной стороны, стало фиксироваться больше правонарушений, с другой — выписанные штрафы начали чаще оспаривать в суде.

По данным ГИБДД, в 2018-м с помощью камер было выписано 106 млн штрафов. За год количество стационарных комплексов фотовидеофиксации выросло на 20%.

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков отметил, что количество штрафов увеличивается, на это влияет в том числе расширение автопарка — ежегодный прирост составляет примерно 2 млн транспортных средств.

— Сейчас появилась еще одна глобальная проблема — отсутствие неотвратимости наказания для должников, которые принципиально не оплачивают штрафы ГИБДД, а через два года задолженность сгорает и человек вновь чист перед законом. Проблема усугубляется еще и тем, что на дорогах становится всё меньше сотрудников Госавтоинспекции. Ведь поймать должника можно только на дороге, остановив его и проверив по базе данных, — сказал «Известиям» депутат.

По его словам, эффективными стимулами платить штрафы стали временное лишение водительского удостоверения и ограничение выезда из России. Это подтверждается и данными ФССП — с начала 2019 года 28,4 тыс. должников ограничили в праве управления транспортным средством (на 5,8 тыс. меньше по сравнению с 2018-м), а выехать за границу не смогли 167,4 тыс. водителей (меньше на 21,7 тыс.).

— Система ограничений в случае, если накопился долг в размере более 10 тыс. рублей, показала свою эффективность. В настоящее время рассматривается еще одна потенциальная возможность давления на должников. Если автовладелец не оплачивает

штрафы и сумма по ним превысила критическую отметку, предлагается ограничить доступ к определенным госуслугам, например, обмен паспорта, получение справки. Если речь не идет о здоровье либо интересах третьих лиц, — сказал Вячеслав Лысаков.

Неплательщиков могло быть еще больше, если бы не закон о 50-процентной скидке за быструю оплату штрафов ГИБДД. Вячеслав Лысаков заметил, что мера оказалась эффективной, поэтому правительство решило распространить ее на все пункты КоАП.

Ловушка для автомобилиста

Между тем, по мнению руководителя Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергея Канаева, негативно на статистике судебных приставов сказалась нерегламентируемая установка камер фотовидеофиксации правонарушений, которая привела к тому, что водители стали избегать оплаты штрафов до их обжалования.

— Большинство постановлений выносится за счет камер видеофиксации, а они устанавливаются не по ГОСТу, что вызывает в обществе автомобилистов негодование. И они не желают оплачивать такие штрафы. Социальное возмущение привело к тому, что прежде чем оплатить такие штрафы, их обжалуют в суде, — сказал «Известиям» Сергей Канаев.

Он уверен, что на ситуации положительно не отразится даже недавняя публикация Центром организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы адресного списка установленных камер в столице.

— Адреса опубликованы, да, а паспорта дислокации — нет. Необходимо, чтобы были паспорта дислокации, устанавливались соответствующие дорожные знаки и отсутствовали ловушки. Для решения проблемы необходимо сделать обязательной установку камер по ГОСТу, запретить региональным властям заключать соглашения с частными структурами, по которым с каждого штрафа коммерсанты будут получать средства, — заявил руководитель ФАР.

О выявлении нарушений, связанных с установкой камер фотовидеофиксации, еще в начале июля заявили в Генпрокуратуре. Со ссылкой на первого заместителя генпрокурора Александра Буксмана сообщалось, что надзорное ведомство выступило с предложением ввести административную ответственность за эксплуатацию камер, установленных с нарушениями.

Например, комплексы фотовидеофиксации часто ставятся без оформления документации об организации дорожного движения. Нет и предупреждающих знаков, а места выбираются без учета аварийности. Бывали случаи, когда камеры фиксировали неправильную парковку в момент, когда машина стояла в пробке.

<https://iz.ru/898025/elena-sidorenko/pomekha-prava-voditeli-stali-chashche-otkazyvatsia-ot-oplaty-shtrafov-gibdd>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.07.12; ЗА РУЛЬ - ПО ПАСПОРТУ; ПОЯВЯТСЯ ЛИ В РОССИИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ

В России может появиться электронное водительское удостоверение. То есть водителям не потребуется возить с собой заламинированный бумажный вариант прав.

Об этом сообщил ТАСС председатель Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев. По его словам, права скоро будут электронными, над этим уже работают. Депутат пояснил, что в рамках национального проекта «Цифровая экономика» будет реализована ведомственная подпрограмма по цифровизации на транспорте.

Однако на самом деле речи о создании такого электронного документа, как водительское удостоверение, пока не идет. Накануне вице-премьер **Максим Акимов** заявил о разработке электронного паспорта. Ранее, при обсуждении данных, которые могут быть включены в этот документ, предлагалось внести туда и данные водительского удостоверения. МВД против такой новации не возражало.

То есть если действительно электронный паспорт появится в скором будущем, то водителям не потребуется возить с собой бумажный аналог прав. Однако это потребует довольно серьезного изменения в законодательстве. Причем менять придется не только Закон «О безопасности дорожного движения» и Правила дорожного движения, утверждаемые правительством, но и такие глобальные документы, как кодексы.

А именно, Кодекс об административных правонарушениях, Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы. Ведь в них также указана привязка к водительскому удостоверению.

Надо сказать, что речь об отмене необходимости возить с собой права идет давно. Этот вопрос первым озвучил глава Госавтоинспекции Михаил Черников. Сейчас технологии позволяют определить не только данные этого документа и того, кому он выдавался, но и человека, управляющего машиной. Достаточно сфотографировать водителя на планшет и система сама найдет его портрет в базе данных, а также установит данные его прав. Увы, пока такими планшетами обеспечены далеко не все сотрудники ГИБДД. Но это - дело будущего. Ведь чтобы запустить всю эту систему, потребуется довольно основательно пересмотреть действующие законы и подзаконные акты. Процесс этот - не быстрый.

Напомним также, что была идея ввести в эксплуатацию права с чипом, на котором бы содержалась вся информация о водителе. Под такое дело даже поправили Бюджетный кодекс, в котором прописали, что за получение водительского удостоверения нового образца придется заплатить вместо 2 тысяч рублей 3 тысячи. Однако и этот электронный проект пока не реализован. И правда, гораздо эффективнее вносить информацию не в чип, а в информационные системы, доступные через интернет.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.07.11; КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Вопросов как с выводом из эксплуатации неэффективных объектов транспортной инфраструктуры, так и с вводом новых хватает.

Объекты транспортной инфраструктуры, несмотря на всю их долговечность и фундаментальность, с течением времени могут терять свое значение. И более того: из необходимых и значимых превратятся в ненужные и даже... опасные.

Происходит это по разным причинам: закрываются и выводятся производства, которые обслуживались этими коммуникациями, появляются новые виды транспорта, меняются направления грузо- и пассажиропотоков. Наконец, меняются концепции градостроительства, и прежние планы развития транспортных систем в них не вписываются. С другой стороны, в своем развитии транспортная инфраструктура предъявляет требования к уже существующим коммуникациям. Это касается газовых сетей, электрических, водоснабжения, канализации и

т. д. Наконец, транспортная инфраструктура требует земли и немалой площади. А это означает ее изъятие у собственников, как юридических, так и физических лиц. А перевод земель из категории сельскохозяйственных или лесных угодий – это вообще тема отдельного разговора, юридически трудная, долгая, но которой все равно приходится заниматься. Вот и получается, что, с одной стороны, время бросает вызов неэффективной транспортной инфраструктуре, требуя ее ликвидации, а с другой – транспорт предъявляет требования к субъектам хозяйствования, которые мешают его развитию. И в больших городах с уже сложившейся архитектурной средой, с развитыми системами коммуникаций эти противоречия проявляются все сильнее. Характерным примером является Московский регион, о проблемах развития транспортной инфраструктуры которого и поговорим.

Де-факто есть, а де-юре нет

Есть ли в Москве, таком густонаселенном и застроенном городе, дороги в никуда? Есть, и оказывается немало. Недействующие железнодорожные ветки, как правило, расположены

на территориях бывших промышленных зон. Производства на них прекратились, помещения используются по другому назначению (склады, шиномонтажи, автомойки). Рельсы и прочее оборудование, если их не демонтировали и не сдали в свое время во вторчермет, поросли травой. Многие недействующие уже предприятия преобразованы в культурные объекты (территория ЗИЛа, арт-хаус «Флакон», «Винзавод», «Гараж» и т. д.). Часть промзон уже ушла или уйдет под жилищное строительство. Особенно активизировался этот процесс в связи с принятием программы реновации.

Но есть транспортные коммуникации, в основном железнодорожные, которые де-факто есть, а де-юре их нет. Точнее, непонятно, кому принадлежат. Такая ничейная дорога есть в парке «Лосиный остров», недалеко от станции МЦК «Белокаменная». Кроме путей, там сохранились объекты инфраструктуры. Находятся даже любители прогуляться по заросшим путям. А кто-то предпочитает прогуляться от бывшего Московского электролампового завода до МЦК «Локомотив», а это почти 4 км. О вкусах, точнее, о выборе места прогулок не спорят, хотя занятие это небезопасное. Так, на Электрозаводской, где ветка была электрифицирована, обрывы проводов представляют опасность.

Но нас интересуют эти дороги в никуда прежде всего с точки зрения их легитимности.

По данным пресс-службы Московской железной дороги, таких объектов немало, однако официальное ведомство к ним отношения не имеет. На территории города есть ветки, которые не принадлежат и не обслуживаются ОАО «РЖД».

Эти железнодорожные пути находятся на балансе различных предприятий. Нет сведений, сколько их, где они расположены и т. п. Судьба этих веток – в руках владельцев. А вот владельцев найти не так просто.

Если бы железнодорожные пути находились под юрисдикцией ОАО «РЖД», то проблем с их ликвидацией было бы меньше. В частности, по инициативе **Минтранса** России предлагается упростить закрытие железнодорожных путей общего пользования, в том числе малоинтенсивных линий. И решение о закрытии смогут принимать непосредственно подразделения ОАО «РЖД».

Для справки: под малоинтенсивными линиями в ОАО «РЖД» понимаются участки железных дорог, по которым проходят менее восьми пар поездов в сутки.

Дело в том, что ФАС не обладает полнотой базы, чтобы при согласовании давать объективную оценку происходящему. Кроме того, сама процедура закрытия линий должна быть оперативной, и поэтому законодательная инициатива оправдана.

При этом в случае, если права отдельных потребителей услуг будут нарушены, территориальные органы ФАС рассмотрят обращения по конкретным фактам.

При этом согласует ФАС закрытие линий или не согласует, если будут основания возбудить антимонопольное дело, то его возбудят.

Разработан план деятельности по сокращению затрат на содержание и эксплуатацию малоинтенсивных линий. Он предполагает разделение линий на три группы в соответствии с перспективами их использования. В частности, участки, деятельность которых нельзя оптимизировать, можно продать или передать тем предприятиям, которым они нужны.

С принятием Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года РЖД совместно с **Минтрансом** России активизировали работу над законопроектом, который упростит оформление документации и изъятия земель для реализации национальных проектов комплексного плана. Сейчас дорабатывается отдельный нормативный акт, который позволит упростить процедуру, в том числе изъятия, оформления документации, планировки территории именно в рамках проектов, которые относятся к магистральному плану развития.

Речь идет о нормативном акте, который позволит упростить все процедуры железнодорожного строительства (по аналогии с тем законом, который был принят по

Олимпиаде в Сочи) и регулировать процессы организации строительства по проектам магистрального плана. Это и земельно–правовые вопросы, и вопросы выдачи разрешений на начало производства работы, экологического регулирования.

Таким образом, если у инфраструктуры есть реальный хозяин, то вопросы с ее изъятием решаются проще.

Для территории больших городов и Москвы в первую очередь актуальной проблемой являются грузовые дворы РЖД, точнее, площади, которые они занимают.

Целесообразность завоза груза в Москву с последующим распределением его по России – это тема отдельного исследования. А вот вопрос о громадных территориях под путевым хозяйством – практически около каждого вокзала, да и еще и в центре Москвы, – стоит на повестке дня с начала 2000–х годов, когда город начал испытывать острый дефицит земель под застройку. Генеральная схема развития московского железнодорожного узла, принятая в 2008 году, предусматривала вывод из столицы шести дворов РЖД: Москва–Товарная Рижская, Москва–Товарная Смоленская, Москва–Товарная Киевская, Москва–Товарная Ярославская, Москва–Товарная Бутырская и Москва–Товарная Октябрьская, – с последующим строительством на освободившихся площадках жилья и коммерческой недвижимости.

На тот момент НИиПИ Генплана оценивал потенциал застройки подлежащих ликвидации грузовых дворов и прилегающих к ним участков промышленных и санитарно–защитных зон от 3 до 5 млн кв. метров недвижимости. Правительство Сергея Собянина договорилось с РЖД, что дворы будут выводиться с территории города поэтапно, по мере создания «грузового каркаса», состоящего из четырех терминально–логистических центров (ТЛЦ). Они должны принять на себя все грузы, поступающие по железной дороге для нужд Москвы (это ТЛЦ «Ховрино», «Люблино», «Кунцево–2» и «Северянин»). Что касается транзитных грузопотоков, то их могли бы принять на себя логистические мощности других регионов – прежде всего Московской и Калужской областей. В среднем доля транзита, обслуживаемого столичным железнодорожным узлом, составляет 45–50%. А, например, на крупнейшем дворе Павелецкая–Товарная транзитными являются 65% грузов. Все они потом вывозятся из центра Москвы автомобилями: по оценкам столичного департамента транспорта, в рабочий день с Павелецкой выезжают примерно 600 грузовиков, более 70% – с 12 до 24 часов, что приводит к существенной нагрузке на дорожную сеть центральной части города.

Означенные проекты рассматривались на заседании рабочей группы стройкомплекса с участием представителей РЖД. После трехсторонних переговоров за основу был принят компромиссный вариант: грузовые дворы пока не закрываются, однако полностью переориентируются на обработку грузов, поступающих для нужд столицы. Как известно, Москва ежедневно потребляет более 30 тыс. тонн продовольствия, а также нуждается в большом количестве строительных материалов. Цель проекта мэрии и РЖД – максимально разгрузить улично–дорожную сеть Москвы, переключив транзитный грузопоток с автомобильного транспорта на железнодорожный. Это высвободит мощности товарных станций и поможет монополии и властям принять взвешенное решение о дальнейшей судьбе каждой из них.

Первыми под закрытие попадают практически не работающие грузовой двор Люблино и Рижский грузовой двор на Третьем транспортном кольце.

И вот здесь хотелось бы остановиться на таком важном моменте, как переход от генплана к мастер–плану, когда речь идет о развивающихся территориях.

Так, согласно генплану предусматривалась реорганизация всех девяти железнодорожных дворов. Под это формировался весь пакет документов, все согласования и т. д. Изменились исходные данные, в частности, предполагается закрытие всего двух дворов. Если следовать обычным процедурам, то пришлось бы выходить на новый круг административных процедур и снова ждать. И в результате получить решение, которое

может не учитывать уже новую ситуацию. Вот почему в отдельных случаях необходимо отказываться от детализированного пространственного видения развития города, как требует того сегодняшнее законодательство, и переходить к мастер-плану. И уже внутри мастер-плана детализировать решения, которые также будут проходить публичные слушания, но при этом будет экономиться время.

Обратная ситуация: когда известен хозяин неиспользуемой транспортной инфраструктуры, то действующее законодательство позволяет ее демонтировать, перепрофилировать, передать другому собственнику и т. д.

Изъять нельзя оставить

А как решаются вопросы изъятия территорий, переноса действующих коммуникаций в том случае, если это необходимо для строительства, расширения, модернизации транспортной инфраструктуры?

Начнем с проблем изъятия земли, со случая почти анекдотического. В 2012 году при строительстве метро в Котельниках больше года велись переговоры с владельцем сарая и участка земли. Независимая оценка в 3 млн руб. владельца не устраивала. Он хотел в несколько раз больше. И только применение процедуры ускоренного изъятия земли вопреки желанию собственника помогло сдвинуть дело с мертвой точки.

Из-за этого незначительного, на первый взгляд, спорного строения нарушение сроков ввода в эксплуатацию серьезного объекта было бы весьма значительным.

Но случай с так называемым сараем – это частность, а вот ситуация с предварительным выкупом земли для дальнейшей продажи под нужды транспорта приводит к существенному удорожанию строительства. Изменения, внесенные в земельное законодательство, позволяют дорожникам при строительстве новой дороги или расширении уже существующей резервировать эти земли под свои нужды, запрещая тем самым их выкуп.

Но изъятие земельных участков под строящуюся или реконструируемую транспортную инфраструктуру – это не единственная проблема. Переустройство и перенос инженерных дорог при строительстве коммуникаций – в этом процессе сходятся интересы транспортников (чаще всего, дорожных строителей), владельцев газовых сетей, электросетей, коммунальщиков и т. д.

Правовое поле для сопровождения процедуры переноса инженерных коммуникаций при строительстве транспортной инфраструктуры разработано и представлено в ст. 8 ФЗ–221 от 13.07.2015, где четко прописано, какая организация и в каком объеме платит за операцию переноса. Причем затраты определяются с учетом результатов проведенной госэкспертизы проектной документации. Казалось бы, есть закон, и в его рамках споры между строителями, газовиками, электриками должны разрешаться просто. Но к закону необходимы подзаконные акты. И с этим дело обстоит сложнее.

В первую очередь речь идет о получении технических условий у компании – собственника сетей на их перенос.

Владельцы инженерных коммуникаций при заключении соглашений на переустройство и выдачу технической документации указывают на необходимость внесения изменений в правоустанавливающие и правоудостоверяющие документы. Учитывая, что после переустройства инженерных коммуникаций их протяженность, местоположение и категория изменяются, приходится заново регистрировать право собственности. Основанием для внесения сведений в единый реестр недвижимости (ЕРН) о переустройстве сетей является кадастровый учет объекта недвижимости.

Процедура эта, как известно, далеко не проста. Для проведения кадастрового учета в соответствии с российским законодательством собственник должен подать заявление, к которому прилагается пакет документов, в том числе разрешение на ввод объекта капитального строительства в эксплуатацию.

Но разрешение на ввод выдается застройщику, который не является собственником, так как именно застройщик в соответствии с Градостроительным кодексом должен обращаться за разрешительными документами в государственные органы власти. И выдается оно на ввод всего объекта целиком. Получить отдельное разрешение на ввод перенесенных инженерных коммуникаций по ныне действующему законодательству невозможно.

В ходе заключения соглашения о порядке переустройства инженерных коммуникаций собственник требует компенсировать ему расходы по уплате налога на прибыль, который он обязан внести в отчетный период как разницу в стоимости нового объекта и остаточной стоимости списанного участка переустроенных сетей. Затраты на возмещение составляют значительную сумму. Более того, расходы на компенсацию прибыли надзорными органами признаются в качестве нецелевого расхода бюджетных средств.

Обращение в Главгосэкспертизу России по поводу включения расходов на компенсацию ничего не дало – эти затраты невозможно включить ни в одну статью расходов. Вот такой ответ.

Кроме того, направлять заявление на получение технических условий, например, от «ПАО «Газпром», приходится в главный офис – в Санкт-Петербург. При этом сроки этой процедуры тоже велики: на получение техусловий на перенос небольшого газопровода уходит не менее двух месяцев, а если строится магистральный, ожидание может растянуться и до восьми месяцев.

И еще. Перенос коммуникаций, как известно, проводится в начале строительства, а отсутствие разрешения на ввод в эксплуатацию переустроенных сетей до сдачи объекта влечет за собой их незаконную эксплуатацию. От завершения работ по переустройству инженерных сетей до ввода всего объекта проходит не менее двух лет. В течение всего периода Ростехнадзор выставляет штрафы владельцу в связи с незаконной эксплуатацией объектов, так как нет гарантий промышленной безопасности вновь введенных, но не оформленных как полагается коммуникаций.

Нестыковки в законодательстве, точнее, отсутствие обязательной процедуры передачи технических условий, приводят к серьезным проблемам.

Именно сложности с переносом газовых коммуникаций остаются главным риском срыва сроков ввода ЦКАД. Так считает заместитель председателя правления ГК «Автодор» Игорь Зубарев. По словам Игоря Зубарева, владельцы сетей настаивают на выполнении работ их подрядчиками, на полной предоплате, а также завышают стоимость работ. И это цена объекта, который уже прошел Главгосэкспертизу. В конце апреля 2019 года Счетная палата РФ отметила, что срывы сроков строительства ЦКАД могут потребовать от бюджета дополнительно 19,8 млрд руб. на возмещение концессионерам.

* * *

Так что проблем как с выводом неэффективных объектов транспортной инфраструктуры, так и с вводом новых хватает. Но они решаются, если удастся пре-одолеть конфликт интересов всех заинтересованных сторон.

<http://transportrussia.ru/item/5043-konflikt-interesov.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.07.11; ОПОРА СЕТИ – МАГИСТРАЛЬ

10 лет назад была создана Госкомпания «Автодор».

В доверительном управлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги» находятся федеральные трассы М–1 «Беларусь», М–4 «Дон», М–3 «Украина». Компания осуществляет их комплексную реконструкцию. Автодор также является ответственным исполнителем строительства новой скоростной автодороги М–11 Москва – Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автодороги в Московской области. М–1 «Беларусь»

Трасса М–1 «Беларусь» стала первой дорогой, которую передали госкомпаниям в доверительное управление. Дорога берет начало на пересечении Можайского шоссе и МКАДа и доходит до госграницы с Белоруссией, обходя древние русские города Можайск, Гагарин (ранее Гжатск), Вязьму, Дорогобуж, Ярцево и Смоленск. Сегодня эта магистраль является частью европейского маршрута Е30 и азиатского маршрута АН6.

В пору царствования Ивана Грозного гужевая дорога от Москвы до Смоленска именовалась Смоленским трактом, по которому шли караваны русских купцов. Немного осталось от старой смоленской дороги в наши дни. Лишь до станции Уваровка с ее направлением совпадает автомагистраль М–1. Дальше Смоленский тракт вьется то справа, то слева, пересекая «Беларусь» в нескольких местах.

Современная история дороги ведет отсчет с постановления советского правительства в 1934 году, которое предписывало построить автомагистраль, связывающую Москву с Минском. Проектирование трассы продолжалось около двух лет. Поначалу автодорога должна была иметь 18-метровую ширину проезжей части плюс трехметровую разделительную полосу. Уже по тому проекту все пересечения с железными дорогами и крупными автотрассами должны были осуществляться в разных уровнях. Однако проект трассы получился слишком дорогим. После долгих переработок был принят упрощенный вариант. Началось строительство.

Возведение автомагистрали было приостановлено весной 1941 года. К октябрю того года почти вся дорога оказалась в руках врага, рвавшего к Москве. Затем, отступая, он нанес огромные разрушения дороге. Почти все искусственные сооружения были взорваны, подходы к ним заминированы. Дорогу уничтожали умело, с холодным инженерным расчетом.

Восстановительные работы на трассе начались уже в 1942 году и продолжались вплоть до 1955 года. Были вновь построены мосты через реки Ока и Бобр, проведены масштабные работы по асфальтированию дорожного полотна. В итоге к 1956 году вся автомагистраль и подъезды к ней имели асфальтобетонное покрытие.

В 1986 году Минавтодором РСФСР было принято решение о реконструкции автодороги Москва – Минск. В результате модернизации дорога должна была стать современной, способной принять большой поток автомобилей. Но проекту не суждено было сбыться. Наступили 90-е годы, возникли серьезные финансовые трудности. С началом в нашей стране экономических реформ международная автомагистраль первой приняла нагрузку. По дороге устремился поток автомобилей до 30 тыс. единиц в сутки. Из Европы хлынули тысячи тяжеловесных автопоездов с нагрузкой 12–13 тонн на ось.

Новая жизнь дороги М–1 «Беларусь» началась в двухтысячных. В конце 2007 года было принято решение о реконструкции трассы. В июле 2009 года заключено концессионное соглашение относительно строительства и последующей эксплуатации на платной основе новой автодороги протяженностью 18,5 км от МКАДа в районе Молодогвардейской транспортной развязки до 33-го км федеральной автодороги М–1. К этому моменту история дороги была напрямую связана с Госкомпанией «Автодор».

Дальнейшее развитие трассы М–1 «Беларусь» – дело будущего. В год десятилетия госкомпания перед Голицынским филиалом Автодора, в сфере ответственности которого находится дорога, стоит задача повышения безопасности движения. В числе мероприятий – установка тросового и металлического барьерного ограждения, светофорных объектов, устройство левоповоротных карманов, шумовых полос. Любимая дорога россиян должна соответствовать высоким требованиям безопасности уже сейчас, пока она еще не вошла в стадию активной реконструкции.

А реконструкция предвидится. Первый на очереди – участок с 33-го по 84-й км на территории Одинцовского и Рузского районов Московской области, его протяженность составит 51 км.

М–3 «Украина»

Автодорога М–3 «Украина» Москва – Калуга – Брянск – граница с Украиной (454 км), находящаяся в доверительном управлении Госкомпании «Автодор», проходит через Московскую, Калужскую, Брянскую и Курскую области.

Проектирование автодороги, получившей предварительное название Москва – Севск, началось в 1938 году. Но война вынудила отложить воплощение проекта в жизнь. Актуальность строительства трассы вернулась в повестку дня лишь к середине 50–х годов. Первый из новых участков – от пересечения Ленинского проспекта столицы и МКАДа до 180–го км – был сдан в эксплуатацию в 1959 году.

Достроили трассу М–3 весьма быстро: в 1963 году для движения транспорта открылись участки 180–300–й км и 425–507–й км, а на следующий год был введен последний участок: 300–425–й км. Вот только довоенный проект к завершению строительства утратил актуальность, так что дорогу сразу же пришлось модернизировать. На ряде участков поверх бетонных плит в два слоя был уложен асфальтобетон, проезжую часть расширили с 6 до 7,5 м.

В постсоветской России роль автодороги М–3 изменилась, у нее появились новые задачи, потребовавшие нового этапа развития. С начала второго десятилетия XXI века трасса «Украина» является стратегической магистралью, обеспечивающей транспортную доступность интенсивно развивающихся в Калужской области крупных промышленных кластеров.

В октябре 2011 года участки дороги М–3 «Украина» с 65–го км были переданы в доверительное управление Госкомпании «Автодор». Сейчас идет поэтапная комплексная реконструкция этой важной транспортной артерии. В конце 2017 года была завершена реконструкция участка 173–194–й км, который стал продолжением участка 124–173–й км. В результате 70,5 км трассы М–3 стали соответствовать первой технической категории.

На очереди – реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе участка с 65–го по 124–й км. Она позволит ликвидировать пересечения в одном уровне, обеспечить безопасный режим движения, а также увеличить пропускную способность автодороги и среднюю скорость движения на ней.

М–11 Москва – Санкт–Петербург

Трасса М–11 – беспрецедентный в современной истории России проект строительства новой скоростной автодороги большой протяженности. Во–первых, это более 600 км трассы высшей технической категории, построенной в обход населенных пунктов. Во–вторых, это путь между двумя столицами, одно из самых востребованных направлений в Центральной России как для автомобилистов, так и для грузоперевозчиков, часть международного транспортного коридора из Европы в Китай.

Идея строительства магистрали в обход населенных пунктов, дублирующей федеральную трассу М–10 «Россия», родилась еще в 1971 году. Вот только дальше благих намерений дело тогда так и не пошло.

Проект обрел актуальность лишь в двухтысячных: в апреле 2004 года вышло поручение Президента РФ «Об организации работ по строительству скоростной автодороги Москва – Санкт–Петербург», а в декабре за ним последовало распоряжение Правительства РФ, ознаменовавшее начало разработки проектной документации. Но поставленные задачи были масштабными. Надо было принимать во внимание массу факторов – начиная с оформления прав собственности на землю и заканчивая экологией. Быстро такие вопросы решаются не всегда. Поэтому строительство магистрали началось только в 2010 году.

Строительство автодороги М–11 велось в несколько этапов, каждый из которых являлся отдельным инвестиционным проектом. Участок в обход Химок в Химкинском и Солнечногорском районах Московской области (15–58–й км) стал наиболее дорогостоящим и сложным. Только общественные обсуждения проекта с целью выбора приемлемого маршрута и последующее проведение различных экспертиз заняли без малого три года. Для движения транспорта головной участок будущей автодороги М–11

открылся в самом конце 2014 года. Лишь немного по срокам ввода обогнал его обход Вышнего Волочка (258–334-й км) в Тверской области, который был запущен в тестовую эксплуатацию на год раньше запланированного.

Долгосрочное инвестиционное соглашение в отношении следующего участка строительства в Тверской области – четвертого этапа (208–258-й км) – было подписано 22 декабря 2014 года. Движение автотранспорта по данному участку было открыто в декабре 2017 года.

Строительство первого и второго этапов (58–149-й км) началось с подписания долгосрочного соглашения в ноябре 2016 года. Пуск первого этапа состоялся в сентябре 2018 года. Были введены в эксплуатацию автодорога протяженностью 38,1 км категории IА, четыре транспортные развязки с путепроводами и пунктами взимания платы, 26 мостов и путепроводов, 4 площадки отдыха, а также подъезд к автодороге М–10 длиной 5,6 км.

Строительство трассы М–11 в Тверской и Новгородской областях имело свои особенности. С одной стороны, не столь остро стояли вопросы собственности на выделяемые земельные участки, не нужно было лавировать между соседствующими друг с другом многочисленными населенными пунктами. С другой – строителям пришлось буквально пробиваться через болота и леса, потребовалось сооружать свайные поля большой площади.

6 июня 2018 года открылся самый протяженный участок новой автодороги – 6-й этап строительства (334–543-й км) трассы М–11 в Тверской и Новгородской областях. Этот участок огибает Валдайский национальный парк и позволяет обойти Бологое и Окуловку. Характеристики участка трассы и объемы работ на нем впечатляют: разработка выемки – 3,5 млн куб. м, устройство насыпи – 16,3 млн куб. м, подстилающий слой из песка – 3,5 млн куб. м. Построены шесть транспортных развязок в разных уровнях и новый мост длиной 740 м через реку Волхов.

А–113 ЦКАД

Строительство Центральной кольцевой автодороги является одним из приоритетных инфраструктурных проектов, реализуемых Госкомпанией «Автодор».

Новая кольцевая трасса протяженностью 339 км (МКАД – около 109 км) на дальних подступах к столице перехватит большегрузный транспорт, что позволит разгрузить городские радиальные магистрали. Для Москвы это будет означать улучшение экологической обстановки, уменьшение количества проезжающего иногороднего транспорта. Новая Москва и Московская область получают дополнительный стимул для экономического роста: на прилегающих к ЦКАДу территориях развернется строительство транспортно–логистических комплексов, технопарков, офисных зданий, сервисных центров, АЗС и других объектов придорожной инфраструктуры, что обернется созданием десятков тысяч новых рабочих мест.

Проект строительства

ЦКАДа состоит из пусковых комплексов, которые являются отдельными инвестиционными проектами и обладают самостоятельным транспортным значением, начинаясь и заканчиваясь транспортными развязками на пересечениях с существующими федеральными трассами. Скоростная автодорога первой технической категории будет оснащена современной АСУДД, станциями метеонаблюдения, вертолетными площадками, средствами экстренной связи, стоянками для отдыха водителей и зонами дорожного сервиса.

Маршрут ЦКАДа пролегает в обход населенных пунктов параллельно автодороге А–107 ММК, известной как «малая бетонка». Кстати, эта дорога тоже находится в управлении Автодора, и она останется альтернативой на трех из четырех участков, где была возможность выделить собственный маршрут для прохождения новой дороги. Поэтому

движение по ЦКАДу будет платным не везде, а за исключением пятого пускового комплекса, проходящего к западу от столицы.

Фаза активного строительства ЦКАДа началась в 2014 году. По состоянию на начало этого года первый пусковой комплекс (49,5 км), пролегающий вдоль «малой бетонки» к югу от столицы, находился в высокой стадии готовности.

Запуск в эксплуатацию третьего пускового комплекса на севере ЦКАДа намечен на конец 2020 года. На этом 105-километровом участке между автодорогами М–7 «Волга», М–8 «Холмогоры» и М–11 Москва – Санкт-Петербург будут 45 путепроводов, 17 мостов, 4 много-

уровневые развязки и 5 экодуков. Гордостью комплекса ЦКАД–3 станет мост через канал имени Москвы суммарной длиной почти 1,5 км. Он расположен над Дмитровским шоссе, автодорогой местного значения, каналом и железной дорогой – в этом его транспортное значение.

Как ожидается, высокоскоростной третий пусковой комплекс ЦКАДа возьмет на себя важнейшую роль связующего звена между дорожными сетями на западе и востоке России и станет участком международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Четвертый пусковой комплекс протяженностью 96,5 км соединяет автодороги М–7 «Волга», М–5 «Урал» и М–4 «Дон» в юго-восточном секторе ЦКАДа. Здесь запроектировано строительство 49 путепроводов и эстакад, 17 мостов и экодуков, 6 многоуровневых развязок с трассами федерального и регионального значения.

Длина пятого пускового комплекса составляет 76,4 км, из которых 48 км приходится на реконструируемую «малую бетонку» А–107. В соответствии с проектом пятый комплекс соединяет магистраль М–10 «Россия» с трассой М–1 «Беларусь», в его состав входят 12 путепроводов, 9 мостов и 5 развязок – как новых, так и реконструированных.

После завершения строительства ЦКАД ляжет в основу опорной сети скоростных магистральных автодорог России, став частью межрегиональных маршрутов и международных транспортных коридоров.

М–4 «Дон»

Федеральная магистральная автодорога М–4 «Дон» пересекает территорию семи субъектов РФ. Основная часть трассы от Москвы до Краснодара является составной частью европейского маршрута E115. Участок от Краснодара до Джубги образует маршрут E592, от Джубги до Новороссийска входит в состав E97.

Эта дорога обеспечивает без пересечения государственных границ транспортные связи Центрального, Северо-Западного, значительной части Приволжского федеральных округов с Югом России, морскими портами Черного и Азовского морей, крупнейшими курортными районами. Дорога входит в состав международного Критского транспортного коридора «Север – Юг», соединяющего страны Скандинавии и Балтии с Закавказьем, Ближним и Средним Востоком.

Трасса М–4 «Дон» была передана в доверительное управление Госкомпании «Автодор» в мае 2010 года. По состоянию на 2019 год на автомагистрали действуют более десятка платных участков. Введены в эксплуатацию новые скоростные обходы Воронежа, поселка Тарасовский, сел Новая Усмань и Рогачевка.

В 2010–2018 годах госкомпанией осуществлена реконструкция 435,5 км трассы «Дон». Объем инвестиционных проектов на М–4 составляет 94,7 млрд руб. К 2021 году вся магистраль станет 4–6–8-полосной, с разделенными встречными потоками и развязками в разных уровнях.

М–4 «Дон» – трасса с самой большой протяженностью платных участков, которая по состоянию на начало 2019 года превысила 560 км. Это как вновь построенные и реконструированные участки, так и оборудованные системами взимания платы по операторским соглашениям, которые позволяют содержать и эксплуатировать дорогу, снизив нагрузку на госбюджет.

Кроме того, в стадии реализации находятся три проекта обходов крупных населенных пунктов, которые позволят вывести из них транзитный поток, значительно ускорив движение транспорта. Обход села Лосево и города Павловск в Воронежской области, на участке 633–715-й км, строится опережающими темпами. Новый участок трассы М–4 «Дон» пройдет по территории трех районов Воронежской области. Срок окончания строительства дороги – декабрь 2020 года.

Город Аксай Ростовской области – еще один населенный пункт, который должна обогнуть автодорога «Дон». Торжественная церемония закладки памятной капсулы, символизирующей старт реализации проекта, состоялась 27 февраля 2018 года. Обход Аксая станет дорогой первой технической категории, ее построят по немецким технологиям с гарантийным сроком службы в 30 лет.

Значимый перспективный проект – строительство дальнего западного обхода Краснодара. Документация по планировке территории ДЗОК была утверждена распоряжением **Росавтодора** в сентябре 2018 года. К началу 2019 года госкомпания в сжатые сроки разработала проектную документацию. В феврале было получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Маршрут ДЗОК выбран таким образом, чтобы выйти из городской черты самого Краснодара, не затрагивая зону Краснодарской агломерации.

Дальний западный обход Краснодара – это строительство новой 51-километровой скоростной автодороги технической категории IB с разделенными встречными потоками и четырьмя полосами движения. ДЗОК поможет развязать регио-нальный транспортный узел, вывести транзитный трафик из городской черты Краснодара, существенно сократит время в пути к транспортному переходу через Керченский пролив.

<http://transportrussia.ru/item/5042-opora-seti-magistral.html>

ТАСС; 2019.07.11; КАБМИН ПРИОСТАНОВИЛ ПРАВИЛА ПО ОСНАЩЕНИЮ ГЛОНАСС ГРУЗОВИКОВ ПОД ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ И АВТОБУСОВ

Правительство РФ приостановило действие правил оснащения автобусов и троллейбусов, а также грузовиков, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS до конца мая 2020 года. Это следует из постановления, опубликованного на официальном портале правовой информации.

В феврале 2018 года премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение, обязывающее перевозчиков опасных грузов и операторов пассажирского извоза оборудовать транспортные средства системой навигации ГЛОНАСС. Затем в конце 2018 года правительство разрешило не оснащать пассажирский автотранспорт системами ГЛОНАСС до 1 июля 2019 года.

Аппаратура должна обеспечивать передачу в **Ространснадзор** данных о перемещении машин через ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС». Требования к ней установлены техрегламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», который предусматривает обязательную сертификацию. Но, как отмечали в **Минтрансе**, в настоящее время отсутствует возможность оснащения транспортных средств спутниковой аппаратурой, отвечающей установленным требованиям.

<https://tass.ru/ekonomika/6655241>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-vremenno-otmenili-ustanovku-GLONaSS-na-avtobusi-2019-07-11>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.11; ГОСДУМА УТОЧНИЛА, КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ РЕКЛАМА НА АВТОМОБИЛЯХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

Размещение на транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, товарных знаков для обозначения соответствующих услуг не будет считаться рекламой. Такой законопроект Госдума приняла в первом чтении.

Авторами инициативы выступили члены Совета Федерации Геннадий Орденков, Виктор Назаров и Юрий Важенин. Они отметили, что нормы действующего законодательства позволяют размещать на автомобилях, перевозящих опасные грузы, только отличительные знаки, а возможность размещать товарные знаки отсутствует.

В то же время лица, которым принадлежат такие транспортные средства, могут выступать не только под фирменным наименованием, но также могут пользоваться товарными знаками. А потому наличие запрета сегодня не позволяет эффективно идентифицировать того, кому принадлежит автомобиль, что создаёт сложности для реагирования при выявлении нарушений,

<https://www.pnp.ru/social/gosduma-utochnila-kakoy-dolzha-byt-reklama-na-avtomobilyakh-s-opasnymi-gruzami.html>

ТАСС; 2019.07.11; МИНПРОМТОРГ ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕГИОНОВ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО

Минпромторг РФ предложил увеличить до 11 число регионов, где будут проходить эксперименты по тестированию беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Соответствующий проект постановления правительства РФ размещен на портале проектов нормативно-правовых актов.

Ранее с инициативой расширить число регионов для эксперимента тестирования беспилотных авто на дорогах выступала НТИ «Автонет». Тогда было предложено к опытным зонам в Москве и Республике Татарстан добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край.

Согласно проекту постановления, Минпромторг предлагает дополнить список регионов из инициативы «Автонета» еще одним - Новгородской областью. Как отмечается в пояснительной записке, проект разработан с учетом предложений компании «Яндекс», представленных на рассмотрение рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях реализации плана мероприятий НТИ «Автонет».

В документе поясняется, что расширение территории проведения эксперимента направлено на создание благоприятных условий для совершенствования технологий автономного вождения разработчиками беспилотных автомобилей. «На основе данных, полученных в результате проведения эксперимента, предполагается сформировать требования для высокоавтоматизированных транспортных средств, применяемых при проведении оценки соответствия», - отмечается в пояснительной записке к проекту.

Внедрение технологических продуктов и платформенных решений преимущественно на основе отечественных технологий, в том числе для развития беспилотного транспорта, является частью мероприятий по реализации национального проекта «Цифровая экономика».

В июне «Яндекс» вывел на дороги общего пользования Москвы первые пять беспилотных автомобилей четвертого уровня автономности (предполагает высокую степень автоматизации, когда система способна взять управление автомобилем на себя и участие водителя не требуется, за исключением особых обстоятельств). Планируется, что беспилотные автомобили будут протестированы по четырем основным локациям: вылетные магистрали, МКАД и ТТК, спальные районы Ясенево и Бутово, Коммунарка, а также центр столицы, заявляли ранее в пресс-службе НТИ «Автонет». До конца 2019 года

«Яндекс» планирует вывести на дороги общего пользования более сотни беспилотных автомобилей.

Об эксперименте

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

Акимов также сообщал, что сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 года.

Все о национальных проектах - на портале «Будущее России. Национальные проекты»

<https://tass.ru/ekonomika/6656111>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; ОНФ: СТРОИТЕЛЬСТВО ТУРБОПЕРЕКРЕСТКОВ СЛИШКОМ ЗАТРАТНО

Строительство турбоперекрестков может оказаться слишком затратным из-за необходимости использования дополнительных земельных площадей и переноса подземных коммуникаций, поэтому принимать подобные решения надо исходя из каждой конкретной дорожной ситуации, считает эксперт тематической площадки ОНФ **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"** Александр Стефанов.

Ранее "Известия" сообщили, что в России могут появиться скоростные турбоперекрестки и светофоры с квадратными секциями вместо круглых, их планируется предусмотреть в предварительном национальном стандарте. Первый такой перекресток в 2019 году может появиться в Москве.

Как отмечается в пресс-релизе ОНФ, турбоперекрестки позволят автомобилистам меньше перестраиваться при круговом движении; на них наносится специальная разметка, которая подсказывает водителю максимально удобную траекторию движения по кольцу. За счет нововведения предполагается снизить аварийность и повысить пропускную способность на 20-30%.

"Для турбоперекрестка необходимы дополнительные сглаживания дороги, чтобы въезд на турбоперекресток был с максимальным радиусом. Это требует большей площади земли, что в условиях плотной застройки и множества подземных коммуникаций может оказаться проблематичным или чрезмерно дорогим решением", - приводит пресс-служба ОНФ слова Стефанова.

Эксперт ОНФ добавил, что турбоперекресток "действительно позволяет повысить пропускную способность и безопасность", но его оправданность надо определять "индивидуально в зависимости от территориальных особенностей".

По словам Стефанова, идея строительства турбоперекрестка уже не раз отвергалась при реконструкции крупных дорог из-за "ограничений по отведению земли" и "выносу коммуникаций", что может "в разы увеличить стоимость реконструкции перекрестка". При этом может возникнуть и необходимость выкупа земли, что является "очень длительной и сложной процедурой", отметил он.

"С нашими ограниченными бюджетами и комплексом дорожных проблем для регионов строительство турбоперекрестков вряд ли может являться приоритетной задачей. В первую очередь региональные дороги надо привести в нормативное техническое состояние, которое важно для безопасности, а потом уже думать об улучшениях и развитии", - заключил Стефанов.

<https://realty.ria.ru/20190711/1556411834.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ СЛАБЫЕ МЕСТА ПЕРЕХОДА НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА

Переход на электронные водительские права облегчит жизнь водителей, но необходимо защитить базы данных от взлома, считает председатель общероссийского движения «Сильная Россия» Антон **Цветков**.

Глава ГИБДД Михаил Черников ранее рассказал РИА Новости, что электронные водительские удостоверения появятся в России в 2020 году.

«Переход на электронные водительские права, безусловно, облегчит жизнь водителей, ведь можно будет избежать ситуаций, когда человек забывает удостоверение дома. Сегодня при отсутствии прав машину эвакуируют на штрафстоянку, которую оплачивает водитель. А это немалая сумма, это несколько тысяч рублей», - считает **Цветков**.

По его словам, главное, что нужно сделать, - это «защитить базы данных от взлома к моменту перехода на электронный вид водительского удостоверения, чтобы хакеры не смогли внести туда изменения».

«В противном случае мы опять получим целое поле для злоупотреблений, когда включение в базу будет продаваться всем, включая тех, кому водительское удостоверение не положено» - сказал **Цветков**.

<https://ria.ru/20190711/1556426540.html>

ТАСС; 2019.07.11; ВОЛОНТЕРЫ ВЫЯВИЛИ СОТНИ НАРУШЕНИЙ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ВЕСОВЫХ НОРМ НА ТРАССАХ ЮГА РОССИИ

Волонтеры выявили на трассах в Ростовской области и Краснодарском крае сотни нарушений перевозчиками весовых и габаритных норм при транспортировке грузов в порты, что негативно влияет на безопасность дорожного движения в пик курортного сезона. По выявленным нарушениям направлены обращения в администрацию президента РФ, сообщил ТАСС президент Национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс» Владимир Матягин.

В начале 2019 года работники автотранспортных предприятий в Ростовской области, Дагестане, Краснодарском и Ставропольском краях устроили забастовки, выражая недовольство низкими тарифами на перевозку зерна. Владельцы партий превышают ее допустимый вес при перевозках, перевозчиков вынуждают подписывать договоры о добровольном согласии на перегруз, это делается для минимизации расходов на транспортировку. Движение перегруженных автомобилей по трассам особо опасно в период курортного сезона, перегруз влияет на качество дорог.

Как сообщил Матягин, волонтеры ежедневно с начала уборочного сезона фиксируют в Краснодарском крае и Ростовской области сотни нарушений в день. «У нас работают две группы волонтеров в Ростовской области и в Краснодарском крае, они мобильные, перемещаются по трассам между пунктами весогабаритного контроля. С 1 июля мы начали направлять обращения в администрацию президента о выявленных нарушениях и прилагаем видеоролики, на которых зафиксированы данные нарушения, ежедневно направляем по одному обращению по выявленным нарушениям в Краснодарском крае и Ростовской области», - пояснил он.

Президент ассоциации отметил, что общественный контроль на трассах ведется еще с марта текущего года. Информацию о выявленных нарушениях ранее направляли в органы полиции и краевое управление **Ространснадзора**. «Нам приходят ответы, в которых **Ространснадзор** говорит, что у них нет возможности проконтролировать эти грузовые потоки, а ГИБДД сообщает, что не занимаются контролем весогабаритного транспорта.

Таким образом, выявленные правонарушения остаются безнаказанными, административные дела по ним не возбуждаются», - сказал Матягин.

Он добавил, что волонтерам удастся фиксировать агропромышленные предприятия, из которых выезжают перегруженные транспортные средства, а также терминалы, где принимают груз. «Это все терминалы Новороссийские, Азовские, Таманские. Груза везут в три-четыре раза больше, чем положено. На днях зафиксировали уникальный инцидент: к большегрузу с полуприцепом присоединили не только второй, но и третий прицеп - это нарушение не только массы, но и габаритов автомобиля в разы», - резюмировал президент Национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс».

Контроль за большегрузами

На сегодняшний день в Краснодарском крае ведется активная работа по установке пунктов весогабаритного контроля, до конца года будет оборудовано шесть таких пунктов, в 2020 - еще девять. Все это делается для того, чтобы обеспечить безопасность участников дорожного движения на трассах в регионе, ведущих к морю, и не допустить преждевременного износа дорожного полотна на них. Также власти Краснодарского края ограничили движение большегрузов на региональных и межмуниципальных трассах, запрет действует при температуре воздуха выше 32 градусов в светлое время суток.

<https://tass.ru/obschestvo/6655278>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; МОСТОТРЕСТ ОТРЕМОНТИРУЕТ РЯД УЧАСТКОВ «АЛЬТЕРНАТИВНОГО» НАПРАВЛЕНИЯ ТРАССЫ М-4, ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ - 8,4 МЛРД РУБ.

ПАО «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT) по заказу ГК «Автодор» проведет капитальный ремонт ряда участков «альтернативного» (бесплатного) участка автодороги М-4 «Дон» в Липецкой области.

Как говорится в сообщениях компании, речь идет об участке с км 354+500 по км 401 (цена контракта - 4,613 млрд руб. с НДС) и участке км 414+700 - км 463+850 (цена контракта - 3,8 млрд руб. с НДС).

В «Мостотресте» отмечают, что в обоих конкурсах компания стала единственным участником.

Реконструируемый участок км 354+500 - км 401 находится между транспортными развязками, расположенными на примыкании трассы М-4 «Дон» к обходу Ельца. Участок начинается после транспортной развязки в Становлянском районе, имеет несколько выходов на федеральную платную трассу М-4 «Дон» и служит для связи населенных пунктов с районными центрами Липецкой области. Сроки выполнения работ - с даты заключения контракта до ноября 2021 г.

«В рамках контракта будет проведен капитальный ремонт существующей дороги альтернативного направления протяженностью свыше 44 км с полным восстановлением и повышением работоспособности дорожной одежды, земляного полотна и дорожных сооружений. С учетом роста интенсивности движения и осевых нагрузок автомобилей геометрические параметры дороги будут повышены в пределах норм, соответствующих категории II и III, по четыре полосы в каждом направлении. Вид капитального покрытия - щебеночно-мастичный асфальтобетон, показавший отличные эксплуатационные характеристики (в частности, используется при строительстве взлетных полос). Ремонтные работы на участке будут производиться поэтапно», - отмечает «Мостотрест».

При этом в компании подчеркивают, что «особенностью строительства станет прохождение реконструируемой трассы по населенным пунктам Становлянского и Елецкого районов Липецкой области - н.п. Становое, Тростное, Хмелинец, г. Елец, н.п. Бувка и Екатериновка (44% от общей протяженности)». «Кроме того, на контрактном участке находятся 143 пересечения и примыкания дорог местного значения. При этом расположенные на реконструируемом участке относящиеся к платному участку

транспортные развязки на км 357+527 и км 397+083 были отремонтированы ранее в текущем году и исключены из состава работ по данному контракту», - говорится в сообщении.

Работы на втором участке (км 414+700 - км 463+850) разбиты на четыре этапа и будут полностью завершены к концу октября 2020 г. Как отмечает «Мостотрест», реконструируемый участок относится к дорогам федерального значения и соединяет две развязки в местах слияния платной дороги М-4 и альтернативного направления. Объект расположен в Задонском и Хлебенском муниципальных районах и проходит по территории 11 населенных пунктов, включая г. Задонск.

«В рамках проекта специалисты компании «Мостотрест» проведут капитальный ремонт существующей дороги альтернативного направления с усилением и повышением работоспособности дорожной одежды, покрытия, земляного полотна и дорожных сооружений. В результате геометрические параметры дороги будут доведены до норм, соответствующих категории II и III. В рамках контракта также будут построены 549 съездов в одном уровне, в том числе 393 - к частным домам в населенных пунктах. Проект не предусматривает увеличение количества полос движения и ширины земляного полотна на основном протяжении дороги», - перечисляют в компании.

ТАСС; 2019.07.11; РЕКОНСТРУКЦИЮ СВЯЗЫВАЮЩЕГО ТОРГОВЫЙ ПОРТ С МАГАДАНОМ ШОССЕ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ В 2019 ГОДУ

Работы на обрушающемся участке Портового шоссе - единственной дороге, связывающий морской торговый порт с Магаданом - планируется закончить к концу года, сообщила в четверг пресс-служба Минвостокразвития.

По Портовому шоссе в регион доставляется около 80% грузов. Участок этой дороги после ливней в 2014 году стал активно обрушаться. К его ремонту приступили только в этом году.

«Достигнуты соглашения с банками, через которые работает подрядчик, обеспечен контроль расходования денег. Готовы к подходу финансирования. Я думаю, до конца августа подрядчик сможет закончить опорную стенку. Мы можем выйти на то, чтобы площадку сделать в этом году», - приводят в пресс-службе слова главы региона Сергея Носова.

Проект включает устройство новой подпорной стенки, асфальтового покрытия дороги, барьерного ограждения и пешеходной дорожки. Сейчас уже завершена отсыпка береговой линии длиной 370 м, начинается строительство пирса. Берегоукрепление и полное благоустройство набережной бухты Нагаево планируется завершить к 2021 году.

В конце декабря 2018 года правительство региона заключило трехлетний контракт на проведение ремонтных работ с компанией ООО «Больверк». Сумма заключенного контракта составила более 800 млн рублей, из них 403 млн рублей предоставило Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, 403 млн рублей поступили через **Минтранс РФ**.

<https://tass.ru/v-strane/6655715>

ТАСС; 2019.07.11; ПЕРМСКИЙ КРАЙ РАССЧИТЫВАЕТ НА ДОПОДДЕРЖКУ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА

Власти Пермского края рассчитывают получить дополнительное финансирование правительства РФ на строительство нового моста через реку Чусовая, изначально из федерального бюджета предполагалось выделить 9,6 млрд рублей при общей стоимости проекта в 13 млрд рублей. Об этом журналистам в ходе инспектирования строительства сообщил глава региона Максим Решетников.

«Сейчас выйдет итоговая экспертиза, объект будет существенно дороже. 9,6 млрд рублей - это размер гранта, изначальная цена - 13 млрд рублей. Есть график финансирования, правительство финансирует этот объект, на сегодняшний момент уже выделено 600 млн рублей - это меньше, чем по графику, у нас есть предварительные договоренности, но есть возможность увеличить объем финансирования до 3 млрд рублей дополнительно», - сказал он.

По словам Решетникова, на сколько точно увеличится стоимость объекта, станет понятно после завершения экспертизы. Он отметил, что повышение стоимости связано с появлением новых развязок, которые изначально не предполагались, включением в проект ремонта существующего моста. Сейчас идет строительство первой опоры нового моста, завозятся материалы.

«Есть договоренности с **Министерством транспорта РФ**, с **Росавтодором**, что коллеги готовы опережающими темпами финансировать эту стройку, это такой приоритет для них. Очень важно, чтобы подрядчик вовремя и качественно делал все работы. Основная задача - увеличить темпы строительства», - добавил губернатор Пермского края.

Как указано в паспорте объекта, протяженность нового моста через реку Чусовая составит 1,5 км, он будет состоять из четырех полос, это в два раза больше, чем на существующем мосту, и иметь три транспортные развязки. Мост должны ввести в эксплуатацию в 2021 году. По информации на сайте правительства региона, строительство ведется в рамках государственно-частного партнерства, объект позволит существенно улучшить транспортную ситуацию в Пермском крае в северном и северо-восточном направлении, а также по направлению в Свердловскую область.

<https://tass.ru/ekonomika/6654870>

ТРК 7 КАНАЛ # КРАСНОЯРСК; 2019.07.11; КРАСНОЯРСКОЕ МЕТРО МОЖЕТ СТАТЬ ПЕРВЫМ В РОССИИ С БЕСПИЛОТНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ

Федеральное агентство железнодорожного транспорта утвердило техзадание на корректировку проектно-сметной документации строительства, сообщает портал администрации края.

Сейчас готовятся документы для проведения аукциона. Такая корректировка необходима, поскольку прежние данные геологоразведки устарели, как и технологические подходы к строительству метро.

Техзадание сформировано на основании концепции красноярского метро, которую глава региона обсуждал в марте этого года с президентом **Путиним**.

Концепция предусматривает строительство линии метро из 9 станций протяженностью 12,6 км. В ней учтена недостроенная инфраструктура первой очереди метрополитена - пять станций и линия 8,2 км, а так же современные тренды метростроительства: сокращение длины станций практически вдвое, уменьшение количества вагонов в составах с пяти до трех, усовершенствованные технологии управления движением. Красноярское метро может стать первым в России метрополитеном с беспилотным управлением.

-В России такого метро еще нет, однако эти подходы широко используются в мировой практике, - пояснил **министр транспорта** края Константин Димитров.

До конца 2019 года компания-проектировщик должна провести геологические изыскания на всех станциях, сделать технико-экономическое обоснование на всю линию и предложить принципиальное решение по способу прокладки.

Губернатор поручил министру транспорта окончательно определиться о способе прокладки линии метро к лету 2020 года.

<http://www.trk7.ru/news/97855.html>

ТАСС; 2019.07.11; ПЕРВЫЕ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЭЛЕКТРОБУСЫ МОГУТ ВЫЙТИ НА УЛИЦЫ ВЛАДИВОСТОКА К КОНЦУ ГОДА

Власти Владивостока объявили аукцион на покупку двух электробусов, которые должны стать первыми на Дальнем Востоке, и ультрабыстрой зарядной станции для них. Автобусы могут встать на центральные маршруты города уже к концу года, стоимость каждого из них составит более 31 млн рублей, сообщила в четверг пресс-служба городской администрации.

"Аукцион на закупку двух электробусов объявила администрация Владивостока. По итогам торгов, которые пройдут 19 июля, в краевой столице появится совершенно новый, современный, максимально экологичный вид общественного транспорта. <...> Начальная цена контракта - 77,8 млн рублей. Стоимость одного автобуса составит 31,4 млн рублей, еще 15 млн рублей стоит зарядная станция", - говорится в сообщении.

Помимо двух электробусов поставщик по условиям аукциона обязан установить ультрабыструю зарядную станцию, для полной зарядки батареи потребуется всего 24 минуты. Средства на покупку электробусов выделены из краевого бюджета. По закону муниципалитет должен приобретать транспорт отечественного производства, при этом федеральный бюджет предоставляет производителю субсидию в размере около 8 млн рублей на каждую проданную машину, таким образом стимулируя развитие общественного электрического инновационного транспорта.

Город покупает низкопольные автобусы большой вместимости с электрическим двигателем. Электробус должен вмещать не менее 85 пассажиров, число мест для сидения - от 30 до 39. Каждая машина должна быть оснащена системами отопления, вентиляции и кондиционирования салона, мониторинга пассажиропотока, терминалами безналичной оплаты проезда, оборудованием для граждан с ограничениями по слуху и зрению, должна иметь низкий пол для людей с ограниченными физическими возможностями, зону Wi-Fi для доступа в интернет и другие современные опции. "Планируется, что первые транспортные средства могут встать на центральные городские маршруты уже до конца текущего года", - говорится в сообщении.

Стоимость таких машин довольно высока по сравнению с дизельными автобусами, однако у них есть ряд преимуществ: они экологичны, работают бесшумно, кроме того, расходы по их эксплуатации ниже, чем для традиционных автобусов. Так, при сопоставимом пробеге стоимость электроэнергии значительно ниже, чем цена топлива, кроме того, электробусу не нужна замена масел, фильтров, ремней, тормозных колодок. Кроме того, по сравнению с трамваями и троллейбусами электробусы работают автономно, независимо от рельсов и контактной сети, способны преодолевать препятствия на дороге, например, при ДТП или при необходимости сменить маршрут.

Модернизация транспорта

Губернатор Приморья Олег Кожемяко назвал одной из приоритетных задач модернизацию транспорта для вступившего в должность в апреле главы Владивостока Олега Гуменюка. По словам губернатора, общественный транспорт должен быть удобным, комфортным и современным. Ранее сообщалось, что президент России Владимир Путин 13 декабря прошлого года подписал указ о переносе столицы ДФО из Хабаровска во Владивосток.

<https://tass.ru/ekonomika/6653601>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; СЕВЕРО-ВОСТОЧНУЮ ХОРДУ ПРОДЛЯТ ЗА МКАД

Московскую Северо-восточную хорду продлят от Косинской развязки МКАД до границ с Подмосковьем, сообщила пресс-служба Москомстройинвеста.

Градостроительно-земельная комиссия города в четверг одобрила соответствующую корректировку проекта планировки улично-дорожной сети в промзоне «Руднево» в районе Косино-Ухтомский.

Как отмечается в сообщении ведомства, новый участок хорды позволит в будущем подключить к восточной части столицы проектируемую автомагистраль Москва - Нижний Новгород - Казань.

Северо-восточная хорда была запланирована от дороги Москва - Санкт-Петербург до развязки на МКАД на пересечении с магистралью Вешняки-Люберцы. Трасса соединит крупные автомобильные магистрали — Измайловское, Щелковское, Дмитровское, Алтуфьевское и Открытое шоссе.

<https://realty.ria.ru/20190711/1556417455.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ЭКОЛОГИ ПОТРЕБОВАЛИ ОГРАНИЧИТЬ ДОСТУП К МОГИЛЬНИКУ С РАДИОАКТИВНЫМ ГРУНТОМ ВОЗЛЕ МОСКОВСКОГО ЗАВОДА ПОЛИМЕТАЛЛОВ

Гринпис России в ходе проверки грунта у Московского завода полиметаллов (входит в структуру «Росатома») выявил превышение почти в 12 раз радиоактивных веществ, которые могут попасть в окружающую среду при строительстве Юго-Восточной хорды, сообщили в организации в четверг.

«Анализ проб почвы близ железнодорожной платформы Москворечье подтвердил, что грунт относится к категории радиоактивных отходов. При строительстве Юго-Восточной хорды на этом участке радиоактивные отходы могут попасть в окружающую среду», - говорится в сообщении.

Уточняется, что сотрудники Гринпис России и представители общественности взяли пробы почвы у Московского завода полиметаллов около железнодорожной платформы Москворечье, где планируется строительство участка Юго-Восточной хорды. Анализ проб провели специалисты кафедры радиохимии химического факультета МГУ.

Экологи утверждают, что проведенный анализ выявил «значительную удельную активность альфа-активных радионуклидов радия-226 (до 8,2 кБк/кг) и тория-232 (2,7 кБк/кг), а также урана-238 (1 кБк/кг)». «Это в 11,9 раз больше необходимого, чтобы, согласно российскому законодательству, отнести грунт к радиоактивным отходам по сумме альфа-радионуклидов (1 кБк/кг)», - говорится в сообщении.

Экологи пояснили, что при попадании альфа-радионуклидов в организм человека с дыханием и пищей происходит внутреннее облучение, которое повышает риски онкологических заболеваний. Строительные работы на этой территории могут привести к подвижкам грунта, обнажению радиоактивных отходов, их вымыванию, выветриванию.

«Российское отделение Greenpeace будет добиваться того, чтобы госорганы перепроверили эти результаты, выполнили отбор проб в присутствии представителей общественности и провели официальную оценку удельной активности значимых радионуклидов (торий-232, уран-238, уран-234 и других), информируя об этом общественность», - заявили в Гринпис.

По итогам проведенного исследования Гринпис России потребовал от московских властей и «Росатома» ограничить доступ на опасную территорию, установить зоны санитарно-защитную и по наблюдению выявленного могильника, а также не допустить проведения строительных работ близ очагов радиоактивного загрязнения.

Ранее в соцсетях появились публикации о том, что в зону прокладки Юго-Восточной хорды попадает могильник радиоактивных веществ - урана и тория, которые из-за строительных работ будут подняты на поверхность. Авторы говорили о возможности возникновения экологической катастрофы городского масштаба.

Со своей стороны в пресс-службе Москомархитектуры 10 июля сообщили, что маршрут Юго-Восточной хорды (ЮВХ) не затрагивает участок со старыми радиоактивными отходами в столичном районе Москворечье-Сабурово.

Представитель комитета подтвердил, что часть площадки «Московского завода полиметаллов» действительно попадает в границы проекта планировки территории, на которой будут вестись строительные работы, и что там действительно есть участки с особыми экологическими условиями.

При этом в Москомархитектуре заверили, что проектируемый участок Юго-Восточной хорды не затрагивает эти участки. Там также сообщили, что при подготовке проектной документации в составе инженерно-экологических изысканий будут выполнены исследования и оценка радиационной обстановки территории.

RNS; 2019.07.11; НА ОСТАНОВКАХ МОСКВЫ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ БИЛЕТНЫЕ АВТОМАТЫ

Новые автоматы по продаже билетов установили на 15 остановках общественного транспорта Москвы. Об этом сообщает пресс-служба мэра столицы Сергея Собянина.

«В Москве появились новые автоматы по продаже билетов. Их установили на 15 остановках общественного транспорта в районах Солнцево, Орехово-Борисово Северное, Зябликово и Метрогородок. Компактные аппараты крепятся на стеклянные павильоны остановок автобусов, троллейбусов, трамваев и электробусов», — говорится в сообщении. С помощью новых автоматов можно не только купить билеты, но и узнать время прибытия транспорта всех маршрутов через данную остановку. Однако через автоматы нельзя будет приобрести «Тройку» или «Единый» билет на одну или две поездки.

При этом через автомат можно пополнить баланс «Тройки», записать на неё поездки, а также пополнить карту москвича. Платить можно с помощью NFC с телефона, через PayPass и PayWave или через удаленный платеж, нажав на кнопку активации удаленного пополнения и поднеся проездной к терминалу.

<https://rns.online/transport/Na-ostanovkah-Moskvi-poyavilis-novie-biletnie-avtomati-2019-07-11/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.11; НАЧАЛИСЬ ОТДЕЛОЧНЫЕ РАБОТЫ ТОННЕЛЬНОЙ ЧАСТИ ПОДЗЕМНОГО ПЕРЕХОДА К СТАНЦИИ МЕТРО «ФОНВИЗИНСКАЯ»

Начались отделочные работы тоннельной части подземного пешеходного перехода к станции метро «Фонвизинская». Об этом сообщили в пресс-службе столичного департамента строительства.

«Мы приступили к отделочным работам тоннельной части пешеходного перехода к станции метро «Фонвизинская» под железнодорожными путями Октябрьского направления МЖД. Кроме этого, ведется устройство гидроизоляции шахты лифта, монтаж гранитной плитки на сходе со стороны станции метро «Фонвизинская», - привели в пресс-службе слова руководителя департамента строительства Москвы Андрея Бочкарева.

Также ведется армирование и бетонирование стен, монтаж опалубки стен сходов №2 и 3. Кроме этого, в тоннельной части ведется армирование стен, монтаж опалубки перекрытий.

В пресс-службе напомнили, что работы ведутся по проекту строительства подземного пешеходного перехода под железнодорожными путями Октябрьского направления Московской железной дороги в районе Марфино. Створ нового подземного пешеходного перехода будет проходить от станции метро «Фонвизинская» до проектируемого проезда №589 в районе д. 30 и 32 по ул. Академика Королева.

Уточняется, что длина проходной части пешеходного перехода составляет 192 м, ширина проходной части - 6 м, высота - 2,5 м. Переход будет иметь три выхода с лестничными

сходами и лифтами. Пешеходный переход оборудуют антивандальными светильниками. Лестничные сходы защитят от атмосферных осадков композитными материалами, и оборудуют автоматизированной системой снегоудаления. Для удобства маломобильных граждан предусмотрена установка напольных тактильных указателей.

«Решение о строительстве пешеходного перехода к станции метро «Фонвизинская» принято мэром Москвы Сергеем Собяниным на основании обращения граждан, жителей Северо-Восточного административного округа», - добавил А.Бочкарев.

<https://www.mskagency.ru/materials/2907485>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; УРАЛТРАНСМАШ ПЛАНИРУЕТ В 2019Г УВЕЛИЧИТЬ МОЩНОСТИ ПО ВЫПУСКУ ТРАМВАЕВ В 1,7 РАЗА

АО «Уральский завод транспортного машиностроения» («Уралтрансмаш», входит в корпорацию «Уралвагонзавод», УВЗ) до 2020 года намерен увеличить мощности по производству трамваев в 1,7 раза, готово при определенных условиях увеличить объемы выпуска трамваев до 200-250 единиц в год, сообщил «Интерфаксу» гендиректор предприятия Владимир Городилов.

В настоящее время мощности предприятия позволяют выпускать до 150 единиц подвижного состава в год в зависимости от модели. По итогам 2018 года завод изготовил 65 трамваев.

Городилов уточнил, что продукция «Уралтрансмаша» эксплуатируется в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Коломне, Перми.

В настоящее время покупку трамваев «Уралтрансмаша» также рассматривает мэрия Екатеринбурга. Как отметил глава города Александр Высокинский, до конца года по данному вопросу будет принято окончательное решение. По его информации, общий парк трамваев Екатеринбурга на сегодня составляет порядка 400 единиц подвижного состава.

Ранее Уралтрансмаш сообщал о планах до 2021 года увеличить выпуск трамваев втрое по сравнению с 2018 годом - до 200 вагонов в год.

Предприятие долгое время не выпускало трамваи, в 2017 году это производство было восстановлено и выпущено 7 единиц.

ТАСС; 2019.07.11; ГЕНДИРЕКТОР УВЗ: ПРЕДПРИЯТИЯМ ОПК НУЖНЫ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ

«Уралвагонзавод» (УВЗ) со следующего месяца вернется к производству инновационных вагонов и уже представил новую модель городского трамвая. Генеральный директор УВЗ Александр Потапов в интервью ТАСС в рамках Международной промышленной выставки ИННОПРОМ рассказал о том, как можно помочь предприятиям ОПК с реализацией гражданской продукции, какие зарубежные рынки компания считает наиболее перспективными и какие решения УВЗ реализовал в сфере городского транспорта.

- Александр Валерьевич, какие новые разработки представил «Уралвагонзавод» на выставке ИННОПРОМ-2019?

- Выставка проходит ежегодно, поэтому частота представления наших новых разработок не всегда, к сожалению, соответствует частоте проведения выставок. Вместе с тем я считаю, что у нас очень успешно развиваются направления, связанные с разработкой производства трамваев новых моделей, и не только самих трамваев как таковых, но и комплектующих.

В этом году мы презентовали новый трехсекционный трамвай модели 418. Во-первых, он от и до разработан конструкторами «Уралтрансмаша». Во-вторых, трамвай полностью укомплектован узлами отечественного производства, большая часть из которых изготавливается на самом «Уралтрансмаше» и на предприятиях Свердловской области. Мы планируем организовать работу следующим образом: будем проводить испытания,

после чего к концу года получим сертификат, который позволит уже в следующем году производить и поставлять данную серию трамваев в российские города.

Стоит отметить, что тележка для этого трамвая разработана силами специалистов-конструкторов «Уралтрансмашина», она универсальна и может быть использована для других трамваев, в том числе для серии 415. Эту полностью низкопольную машину уже можно увидеть на улицах Екатеринбурга.

- Какие преимущества у новой тележки для трамвайных вагонов?

- Тележка имеет свои особенности: во-первых, она полностью российского производства, во-вторых, ее можно эксплуатировать на любых рельсах. Иными словами, она не требовательна к качеству покрытия, а это важно с учетом изношенности транспортной инфраструктуры городов. Фактически минимизирует расходы для муниципалитетов по поддержанию полотна. Конечно, его надо менять, но тем не менее. Третий момент - конструкция тележки такова, что она легко ремонтируется, а также обладает повышенными характеристиками плавности, эксплуатационными и скоростными характеристиками.

Большое преимущество вагонов на такой тележке - самый широкий среди предлагаемых сегодня на рынке трамваев проход в салоне, до 670 мм, что чрезвычайно удобно для малоподвижных людей. Такие посетители выставки на колясках уже опробовали наш трамвай и поставили самые высокие оценки комфорту передвижения по вагону.

Поэтому планируем, что тележка и в перспективе будет лежать в основе новых моделей. И я думаю, что мы ее можем предлагать другим производителям трамваев, таким как «Трансмашхолдинг» и Усть-Катавский завод, но это уже вопрос будущего.

У нас прошли встречи с главами регионов, с главами муниципалитетов - уже по презентации, продвижению нашей продукции в интересах российских городов. С трамваем познакомились представители администраций Башкортостана, Удмуртии, Ульяновской, Новосибирской, Омской областей, конечно же, Свердловской области, Екатеринбурга, Нижнего Тагила и других регионов.

- То есть основная часть новых разработок все-таки относится к городскому транспорту?

- Нет, почему же? Заслуживает внимание и то, что мы в этом году освоили и сейчас локализуем производство харвестерных головок, которые будут востребованы, я думаю, не только крупными лесными хозяйствами, но и компаниями, которые могли бы использовать их для обработки леса. Также мы сейчас разрабатываем технику, гусеничную и колесную, куда можно будет устанавливать оборудование для заготовки леса. В целом у нас порядка 30-40 проектов в гражданской отрасли, которые сейчас отрабатываются и находятся в разной степени готовности.

Сейчас мы разрабатываем и модернизируем дорожно-строительную технику совместно с Челябинским тракторным заводом. Планируем выйти на конкурсы по поставкам российским регионам мусоросортировочных заводов. Рынок мусоропереработки мы считаем перспективным, исходя из политики государства по снижению объемов переработанных отходов. Сейчас на этом рынке преобладают зарубежные технологии, что вызвано отсутствием отечественных аналогов по автоматизации мусоросортировочных комплексов. Наш проект по производству таких комплексов должен решить эту проблему, создавая решения по импортозамещению ключевых компетенций в этой сфере.

Предприятия УВЗ обладают также определенной компетенцией в производстве электроприборов для системы городского освещения. Например, хорошо известен холдинг «Швабе», который специализируется на аналогичном оборудовании, и мы не стремимся создавать конкурентную среду, но вместе с тем и в этом сегменте тоже работаем.

- Какую поддержку, на ваш взгляд, может оказать государство в реализации проектов по диверсификации производства, о которых вы говорите?

- Хотел бы отметить, что диверсификация - одна из наших стратегических задач. Уже по итогам 2018 года корпорация увеличила выпуск гражданской продукции до 38%, а на самом «Уралвагонзаводе» этот показатель достиг 46%. Мы продолжим расширять ассортимент невоенных изделий, например, за счет постоянного обновления линейки подвижного состава, разработки и производства новых продуктов в сегменте тяжеловесного и многоосного движения.

Я думаю, что для реализации поручений президента России по диверсификации нужна система государственной поддержки предприятий ОПК, которая стимулировала бы спрос именно на их гражданскую продукцию, так как есть поручение президента, а неукоснительное выполнение гособоронзаказа - задача номер один.

Если же говорить о том, что представлено на выставке ИННОПРОМ, то, на мой взгляд, преференции предприятиям ОПК по поставкам той же трамвайной техники при прочих равных условиях в тактико-технических характеристиках и цене оказали бы «оборонке» существенную поддержку в отраслях, где представлена продукция и чисто «гражданских» коллег.

- Когда планируется возобновить производство инновационных вагонов и как вы оцениваете потребность рынка в этих вагонах в ближайшие годы?

- Дело в том, что инновационные вагоны потому и называются инновационными, что обладают рядом преимуществ.

Мы со следующего месяца уже переходим на программу выпуска инновационных вагонов. Но, опять же, спрос определяет предложение. Будет спрос - будем делать.

- На ближайшие несколько лет вы спрос, соответственно, видите?

- Прогнозировать достаточно сложно, потому что рынок подвержен определенным колебаниям, но могу сказать, что 2019 год законтрактован, 2020 год - в большей степени законтрактован, 2021 год - частично законтрактован.

- А сколько инновационных вагонов в год планируете производить?

- На сегодняшний день можно сказать, что объем со следующего года составит порядка 12 тыс. Но это еще не завершение контрактной работы, потому перед дивизионом гражданской продукции стоит задача уже к концу года иметь полный портфель заказов на следующий год.

- То есть объем может вырасти?

- Может.

- А 2019 год?

- На 2019 год у нас фактически 50 на 50.

- Если говорить о вагоностроении, то на какие факторы вы опираетесь при ориентировании продукции на экспорт?

- Одно могу сказать - в стратегии нашей корпорации одним из приоритетных направлений является поставка гражданской продукции на экспорт, в том числе и железнодорожных вагонов. Другой вопрос - необходимо рассматривать финансово-экономические показатели, и проекты должны носить определенную рентабельность и быть привлекательными не только с точки зрения проникновения на рынок, но и получения определенных дивидендов. И если ты их видишь, может быть, не сегодня, а завтра, послезавтра, то, конечно, в этом есть определенный смысл.

Другое дело, если одна африканская страна предложила создать совместное производство в количестве 200 вагонов в год, а мы 200 вагонов делаем за несколько дней. Такие проекты, я считаю, носят больше популистский характер, они плохо проработаны и в нашей стратегии не предусмотрены.

Если говорить о том, что действительно представляет интерес, то, например, одна из стран Ближнего Востока говорит о производстве порядка 10 тыс. вагонов - вот это, я считаю, перспективно, это интересно, туда мы и будем перенаправлять свое внимание.

- Вы не про Сирию случайно говорите?

- Нет. Я не буду говорить страну. Но это, по крайней мере, понятно.
- Не так давно как раз были новости об интересе Сирии к вашей продукции. Удалось ли договориться о поставках продукции в Сирию?
- Сирийская сторона заинтересована в нашей продукции, безусловно. Сейчас этот вопрос обсуждается на уровне межправкомиссии. В случае если будет принято положительное решение, а у нас будет понимание, что за нашу продукцию мы получим средства, конечно, мы будем проект вести. Для нас этот рынок интересен, перспективен, да и сама Сирия, я считаю, обладает определенными преимуществами. Поэтому работу в Сирии мы видим как один из приоритетных проектов.
- Какую продукцию планируется поставлять в Сирию?
- Это два направления: дорожно-строительная техника и продукция вагоностроения. Мы находимся в стадии проработки и уточнения потребностей заказчика на поставки бульдозеров и вагонов - это полувагоны, платформы и цистерны на колее 1435.
- В каких зарубежных тендерах сейчас участвует компания? В каких планирует участвовать?
- Буквально накануне на конференции, которая была посвящена диверсификации, был сделан акцент на поддержку государства в экспортно ориентированных товарах, которые отправляются за рубеж. Безусловно, правильное решение. Я говорю с точки зрения производителя, но есть ряд особенностей. Например, если мы сегодня еще не насытили российский рынок, у нас здесь есть реальные потребители и спрос, то, конечно, мы делаем акцент на поставки внутри страны. Если бы цены на тендерах, которые проходят за рубежом, значительно превосходили те, которые сегодня есть на внутреннем рынке, то, наверное, мы бы частично дифференцировали поставки и направляли бы часть своей продукции по тендерам на экспорт. Сейчас таких предложений, которые бы представляли для нас такой серьезный финансово-экономический интерес, нет. Если они будут, мы будем участвовать.
- На какие виды продукции УВЗ есть спрос за рубежом?
- Мы упоминали Ближний Восток - это спрос на дорожно-строительную технику. Также можно говорить о том, что спрос есть на грузовой подвижной состав, который мы традиционно производим, и нас хорошо знают. Мы также заявили о своих планах по производству мусороперерабатывающих заводов, такие предложения мы сделали ряду стран, ждем обратной связи. Наши предложения прорабатываются и в сфере производства трамваев, в том числе для Европы. Потому что цена, качество, надежность и потребительские свойства у нас сегодня на достаточно высоком уровне.
- Вы без конкретики предпочли бы о странах сказать?
- Информация не носит закрытого характера, но я думаю, что она не очень интересна потребителю, потому что это наша повседневная работа, а вот когда у нас будут заключены контракты, тогда мы вас пригласим и скажем: «Вот, мы сделали то-то и с тем-то». Сейчас это пока предконтрактная работа.
- То есть можно сказать, что это Ближний Восток и...
- Да, Ближний Восток, Юго-Восточная Азия, страны Африки и страны Европы. Хорошая география, обширная. И вот теперь надо, чтобы эта география практически реализовалась в контрактах, тогда будет еще лучше.
- «Уралвагонзавод» также выиграл тендер на разработку контейнера российского производства, когда приступите?
- Не секрет, что сегодня производство контейнеров, рефрижераторов, которые могут перевозиться железнодорожным подвижным составом, - это ниша Китая в большей степени. При этом количество и качество оставляют желать лучшего. Много вопросов по этому поводу возникало уже на разных уровнях и прежде всего - у руководства страны. Министерство промышленности и торговли объявило конкурс на разработку такой продукции, мы в нем участвовали и победили. В соответствии с госконтрактом сейчас

выполняем разработку этих контейнеров, производство которых после сертификации запустим на одном из наших предприятий.

- Какие варианты прорабатываются?

- Один из вариантов - это производство в Омске на «Омсктрансмаше». Нужно проработать вопрос исходя из финансовой и экономической обоснованности. Работа ведется, мы ускоряем темпы, привлекаем компании, которые обладают соответствующими компетенциями. Кроме того, у нас есть частные заказы на разработку рефрижераторов, они предполагают немного другое конструкторское решение. Сейчас также завершается разработка, потом будет выпущена опытная партия по результатам сертификации, затем уже серийное производство. Работа ведется в тесном взаимодействии с РЖД.

- О каких компаниях-партнерах идет речь?

- «Уралвагонзавод» под санкциями, да и вообще мы не очень любим говорить, кто наши партнеры. Не потому, что не хотим, а потому, что так будет правильнее.

- То есть опытная партия может уже в ближайший год появиться?

- Давайте говорить про 2020 год, раньше не будем.

- Сколько такой контейнер может стоить?

- Это не совсем правильный вопрос. Контейнер должен стоить столько, сколько он стоит, при этом он должен попадать в конкурентную нишу, которая позволит уверенно войти в рынок. Контейнеры из Юго-Восточной Азии, например, не всегда новые и не всегда нужного качества. Здесь определяющими должны быть все факторы: цена, качество и то, что это российский производитель.

- То есть это будут основные конкурентные преимущества?

- Безусловно. Плюс срок службы. Мы говорим не только о продукции как таковой, мы говорим о полном жизненном цикле. Иными словами, во всю нашу продукцию мы вкладываем идею, которая была заложена нашим Министерством обороны, - это полный жизненный цикл вооружения и военной техники. Мы считаем, что этот подход также должен быть основой при разработке, производстве и поставках и гражданской продукции.

- УВЗ - один из основных потребителей цельнокатаных колес, как вы оцениваете вообще ситуацию на рынке, ощутим ли дефицит?

- На эту тему было много разного сказано. Считаю, что сегодня сложилась достаточно серьезная ситуация с дефицитом колес. Для нас это, как для постоянных потребителей данной продукции, не является хорошим знаком. Мы считаем, что такой спрос вызван недооценкой в свое время тех объемов, которые были необходимы рынку. Через некоторое время этот спрос, естественно, спадет, но сегодня это проблема, и как следствие - цены растут.

В прессе прозвучало, что ряд структур обратились в Федеральную антимонопольную службу по данному вопросу. Не знаю, сколько будет вестись расследование, но мы становимся заложниками ситуации. Мы ни в какие службы не обращались, потому что у нас есть стратегические партнеры, с которыми мы находим общий язык, и они даже в таких условиях нам отчасти помогают. И мы надеемся, что через некоторое время цены стабилизируются, ситуация нормализуется. Конечно, это в любом случае влияет на себестоимость конечной продукции.

- Интересно, что производители колес, как их ни пытай, говорят, что дефицита никакого нет и они ничего не наблюдают.

- Дело в том, что каждый говорит то, что он считает необходимым сказать.

<https://tass.ru/interviews/6651528>

РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.07.11; СУД ОТКАЗАЛСЯ ВЗЫСКАТЬ С «ТРАНССТРОЯ» 6,4 МЛРД РУБ ПО ПРОЕКТУ «МАЛОГО БАМА»

Арбитражный суд Москвы отклонил иск **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор)** о взыскании с АО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой», входящего в крупный российский строительный холдинг «Трансстрой», более 6,4 миллиарда рублей по контракту на строительство так называемого «Малого БАМа».

Как передает корреспондент РИА Новости из зала суда, **Росжелдор** требовал взыскать с ответчика более 1 миллиарда рублей аванса и более 5,4 миллиарда рублей неустойки по госконтракту от 17 ноября 2008 года стоимостью более 33 миллиардов рублей на строительство железнодорожной линии Беркамит-Томмот - Якутск, которую называют Амуро-Якутской магистралью или «Малым БАМом».

Представитель истца сообщил в суде, что неустойка взыскивается ввиду нарушения сроков реализации контракта. По словам ответчика, сроки были нарушены, в том числе, по вине заказчика, который постоянно вносил изменения в техническое задание. Юрист «Трансстрой» также заявил, что ранее в деле о его банкротстве суд назвал надлежащим истцом по данному трехстороннему контракту не госзаказчика **Росжелдор**, а заказчика-застройщика ФГУП «Единая группа заказчика ФАЖТ».

Контракт с «Инжтрансстроем» был расторгнут соглашением сторон от 5 декабря 2017 года, завершал строительство новый генподрядчик. Ветка Беркамит-Томмот-Якутск была запущена в начале июля. Глава Якутии Айсен Николаев 7 июля написал на своей странице в Instagram, что «27 июля, в канун Дня железнодорожника, будет запущено пассажирское сообщение по всей Амуро-Якутской магистрали, которую по праву называют Малым БАМом!».

Арбитраж Москвы в октябре 2018 года ввел в отношении «Инжтрансстрой» начальную процедуру банкротства - наблюдение. В сентябре 2017 года первое дело о банкротстве стройкомпании было прекращено в связи с утверждением мирового соглашения. Ряд кредиторов, в том числе Связь-банк и банк «ФК Открытие», оспаривали прекращение производства по делу, но вышестоящие инстанции, включая Верховный суд, подтвердили его законность.

«Трансстрой» - диверсифицированный холдинг в области инфраструктурного строительства. Специализируется на железнодорожном строительстве, автодорожном строительстве, тоннелестроении, мостостроении, строительстве аэродромов и аэропортов, строительстве гидротехнических сооружений, промышленно-гражданском строительстве. Основным владельцем «Трансстрой» до декабря 2014 года был холдинг «Базовый элемент» Олега Дерипаски. В настоящее время бенефициаром компании называют Егора Андреева. «Инжтрансстрой» являлся крупным подрядчиком Росморпорта, **Росжелдора**, **Росавиации**, Минобороны по реализации важных инфраструктурных проектов.

<https://realty.ria.ru/20190711/1556425659.html>

ТАСС; 2019.07.11; ДУМА ВВЕЛА ЗАПРЕТ НА УПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДАМИ ДЛЯ ПОДОЗРЕВАЕМЫХ В ЭКСТРЕМИЗМЕ И ТЕРРОРИЗМЕ

Госдума в четверг приняла в третьем - окончательном - чтении законопроект, предусматривающий запрет на допуск к управлению поездами и маневровым работам для лиц и структур, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму.

Речь идет о лицах, включенных в предусмотренный законом «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма» перечень. Если же подозреваемый в причастности к терроризму или экстремизму фигурант этого составляемого правительством перечня уже числится

сотрудником, то трудовой договор с ним подлежит расторжению по инициативе работодателя.

Согласно действующему законодательству, основанием для включения лица в перечень может послужить признание его судом виновным в терроризме и экстремизме, подозреваемым в совершении таких преступлений или же предъявление ему официальных обвинений.

Кроме этого, законопроектом предусмотрено введение документа, подтверждающего право на «управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, моторвагонным подвижным составом» или специальным самоходным подвижным составом. Порядок выдачи или аннулирования такого свидетельства будет утверждаться **Министерством транспорта.**

<https://tass.ru/obschestvo/6654240>

ТАСС; 2019.07.11; СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЯ, КОТОРУЮ МОГУТ УСТАНОВИТЬ НА ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР», СОЗДАДУТ К 2022 ГОДУ

ЦНИИ судовой электротехники и технологии (ЦНИИ СЭТ, филиал Крыловского государственного научного центра) ведет разработку принципиально новой сверхмощной системы электродвижения для ледоколов нового поколения, в том числе проекта 10510 («Лидер»). Об сообщил ТАСС в четверг начальник сектора отдела перспективных разработок института Денис Вербицкий.

«В настоящее время для более мощных ледоколов [чем строящиеся сейчас атомные суда проекта 22220] ЦНИИ СЭТ создает более мощную систему электродвижения. В частности, мы работаем над новыми типами гребных электродвигателей. В районе 2022 года мы создадим систему электродвижения, в которую будут входить двигатели, преобразовательная техника и система управления. У нас контракт с министерством промышленности и торговли, эту работу приурочивают к строительству «Лидера». Потенциально система может быть использована на «Лидере», - сказал Вербицкий на полях Международного военно-морского салона.

По его словам, главная сложность, с которой сталкиваются разработчики, - создать сверхмощный гребной электродвигатель, сохранив при этом разумные габариты. «Рост мощности двигателя пропорционален росту его объема. Двигатели для ледокола проекта 22220 - это сооружения размером с трехэтажный дом. Если наращивать мощность, то эти двигатели станут еще больше и тяжелее. Наша сейчас задача состоит в том, чтобы незначительно увеличить вес и объем, но при этом значительно увеличить мощность», - отметил начальник сектора.

В ЦКБ «Айсберг» создается самый мощный в мире атомный ледокол проекта 10510. Мощность ледокола - 120 МВт, максимальная ледопроездимость - 4,3 м, а при толщине льда 2 м ледокол способен проводить транспорты со скоростью больше 11 уз, тем самым обеспечивая экономически эффективную проводку по трассам Северного морского пути. Благодаря «Лидеру» Северный морской путь может быть превращен в постоянно действующую транспортную магистраль. Проводка судов будет обеспечена круглый год по расписанию в независимости от погодных условий и ледовой обстановки. Ледокол-лидер будет незаменим при вывозе углеводородов с ямальных месторождений в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

<https://tass.ru/armiya-i-opk/6655016>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; В КРЕМЛЕ ПРИЗВАЛИ ОБЕСПЕЧИТЬ СВОБОДУ СУДОХОДСТВА В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ

В Кремле в связи с инцидентом с британским танкером в районе Персидского залива призывают обеспечить свободу судоходства в районе залива, это важно для мировой

экономики заявил журналистам в четверг пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

«В любом случае, мы считаем, что безоговорочно должна обеспечиваться свобода судоходства в Персидском заливе и в Ормузском проливе, это чрезвычайно важно и для мировой экономики, и для мировой экономической конъюнктуры. Мы также по-прежнему, как мы и делали это раньше, призываем всех к сдержанному поведению в Персидском заливе, дабы не обострять ситуацию, и к урегулированию всех спорных ситуаций путем диалога», - подчеркнул представитель Кремля.

<https://ria.ru/20190711/1556413965.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.07.12; ДРОНЫ ПОЛЕТЯТ ТОЛЬКО ПО ЗАКОНУ; ЗА НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫЙ ЗАПУСК КВАДРОКОПТЕРА «ПИЛОТА» МОГУТ ОШТРАФОВАТЬ

Чтобы запустить беспилотный летательный аппарат, в скором времени его владельцам может потребоваться разрешительная документация. В противном случае их будет ждать административное наказание в виде штрафа. Комитет Госдумы по госстроительству и законодательству рекомендовал депутатам принять законопроект во втором чтении.

ПОМЕХА С ВОЗДУХА

С развитием технологий принципиально новым вызовом для законодателей стали беспилотные летательные аппараты. Современные дроны могут перевозить до 250 килограммов, чего вполне достаточно для перевозки не только грузов, но и людей.

«С учетом того, что у нас появился новый вид транспорта, необходимо предусматривать и меры ответственности за его использование. Потому что эти летательные аппараты влияют на безопасность эксплуатации других воздушных летательных средств и при неправильной эксплуатации вполне могут нанести ущерб и вред как нашим гражданам, так и различным объектам инфраструктуры», - сказал «Парламентской газете» замглавы думского Комитета по госстроительству и законодательству Рафаэль Марданшин.

Одобренный документ, среди прочего, предусматривает штрафы за управление дроном без надлежащей документации в размере от 1000 до 2000 рублей.

Доказательством необходимости этой меры может послужить ситуация в Иркутской области, где беспилотники блогеров и СМИ активно мешают работать авиации МЧС. «В последнее время пилоты неоднократно сообщали об опасном сближении воздушных судов с беспилотными летательными аппаратами, которые используют как представители средств массовой информации и блогеры, работающие в зоне чрезвычайной ситуации, так и прибывающие на место добровольцы и волонтеры», - сообщил 4 июля глава ГУ МЧС России по Иркутской области Валентин Нелюбов.

ПОРА СТАНОВИТЬСЯ НА УЧЁТ

О том, что использование дронов и беспилотников требует нормативного регулирования, ранее категорично высказывался премьер-министр **Дмитрий Медведев**. «В скором времени потребуются четкое нормативное регулирование и для активного использования дронов на суше и на море», - сказал он на пленарной сессии Петербургского международного юридического форума, проходившего в мае этого года. Премьер отметил, что такую работу ведут профильные ведомства, и ряд документов уже внесен в Правительство.

Около 9,5 миллиарда долларов составит мировой рынок беспилотных летательных аппаратов к 2020 году. В России это значение составит примерно 224 миллиона долларов. В том же месяце **Медведев** подписал разработанное **Минтрансом** постановление Правительства об обязательной регистрации беспилотных летательных аппаратов весом от 250 граммов до 30 килограммов. Владельцев дронов обязали предоставлять информацию в **Росавиацию** в течение 10 дней после покупки дрона. Согласно документу, подать соответствующее заявление можно либо обычной почтой, либо через портал

госуслуг или специализированный ресурс **Росавиации**. На основе информации, содержащейся в обращении, будет сформирована индивидуальная учетная запись о БПЛА. Требования документа не будут распространяться на временно ввозимые иностранцами в Россию аппараты для участия в спортивных мероприятиях.

КАК ПРАВИЛЬНО ОФОРМИТЬ БЕСПИЛОТНИК?

В соответствии с положениями Воздушного кодекса любые беспилотники весом от 250 граммов подлежат государственному учету. Чтобы получить разрешительные документы, пилоту дрона нужно обратиться в **Росавиацию** для регистрации летательного аппарата. Также владельцу БПЛА необходимо иметь разрешение на запуск дрона в конкретной воздушной зоне - для этого нужно направить заявку в единый центр организации воздушного движения.

ТАСС; 2019.07.11; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ УСИЛИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРОТИВ РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Предлагаемых правительством мер будет достаточно для того, чтобы не допустить роста цен на авиабилеты, считают опрошенные ТАСС эксперты.

В настоящий момент Госдума рассматривает законопроект о механизме поддержки авиаперевозчиков, что необходимо из-за сильного роста стоимости авиакеросина в последние годы. По подсчетам аналитика «Финам» Алексея Калачева, цены производителей авиационного топлива выросли за два года на 43,5%, основной рост пришелся на прошлый год.

Во время «Прямой линии» с президентом России Владимиром **Путиным** жители Дальнего Востока пожаловались на высокие цены на авиабилеты. После это он распорядился, чтобы авиакеросин был включен в соглашение с нефтяниками по стабилизации цен на топливо. В результате правительство решило ввести возвратный акциз на керосин, который бы компенсировал авиакомпаниям часть расходов на топливо, но не оказывал бы влияния на его стоимость у нефтяных компаний.

«Я полагаю, принятых мер будет достаточно для стабилизации рынка. Правительству удалось, не отказываясь от повышения акцизов на топливо, сдержать рост цен на бензин и дизельное топливо. Должно получиться и с авиакеросином, - сказал Калачев. - Если не будет резких изменений на рынке нефти или нового обвала курса рубля, для нового роста цен на топливо не будет оснований».

Вице-премьер Дмитрий Козак заверил, что соответствующий законопроект будет оперативно доработан. По его словам, документ предусматривает предоставление обратного акциза авиакомпаниям только в том случае, если конъюнктура мирового рынка будет приводить к увеличению цен на внутреннем. Он пояснил, что такой диспаритет возникает, когда цена за баррель нефти превышает \$70.

Консультант Vygon Consulting Евгений Тыртов заметил, что при сохранении текущих цен размер компенсаций был бы равен нулю из-за текущей низкой стоимости топлива в Европе, которая сейчас на 25% ниже максимальных уровней сентября-октября 2018 г. «Если цены вырастут до прошлогодних высоких уровней, то авиакомпании получают до 6-7 тыс. руб. за тонну авиакеросина или 35-40 млрд руб. в 2019 г.», - подсчитал эксперт.

С коллегами согласен и начальник управления инвестиционных стратегий «БКС Брокер» Виктор Бондарович - размер компенсации будет зависеть от того, как сильно будет меняться цена на нефть. «На мой взгляд, наиболее верный путь выбрал **«Аэрофлот»**, захеджировавший большую часть своих расходов на топливо. Это поможет перевозчику оставаться в рамках своего бюджета при резких, кардинальных изменениях цен на нефтепродукты», - рассказал он.

Эксперт добавил, что зависимость авиакомпаний от государственных дотаций и льгот не является чисто российским изобретением - государственную поддержку в том или ином виде получают многие европейские и североамериканские компании.

О компенсациях

Законопроект, который включает поправки об авиакеросине, находится на рассмотрении в Государственной Думе. По поручению **Путина** меры должны начать работать уже с 1 августа этого года, но на заседании 10 июля Госдума вернула на доработку документ профильному комитету из-за нарушения процедуры внесения документа, так как они были оформлены как поправки ко второму чтению законопроекта по стимулированию добычи редких металлов.

Первый замруководителя фракции «Единая Россия» Адальби Шхагошев говорил, что сейчас правительство и Госдума прорабатывают отдельный законопроект для внесения в нижнюю палату, чтобы регламент не был нарушен. При этом он может быть инициирован и депутатами. Продлевать весеннюю сессию не потребуется, уверен Шхагошев.

Законопроект может быть рассмотрен 16 июля.

<https://tass.ru/ekonomika/6656823>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВОЗВРАТЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНОГО ОБОСНОВАНИЯ - ВОЛОДИН

Председатель Госдумы Вячеслав Володин призвал не предвосхищать результаты голосования нижней палаты парламента по законопроекту о возвращении курилок в аэропорты.

«Это вопрос, требующий обсуждения. Мы с вами не курим и другим не советуем. Тот, кто увлекается этим и хочет отдельные комнаты, пускай обоснует. Как депутаты проголосуют, время покажет», - сказал Володин в четверг на заседании Госдумы.

В четверг законопроект, предлагающий вернуть курительные комнаты в транзитные зоны аэропортов, включен в повестку для рассмотрения в первом чтении.

Курение взрослых - недостойный пример детям, считает спикер Госдумы. «Семья едет на отдых, папа пошел курить, возвращаются с отдыха, опять папа пошел курить. Все, уже дети впитывают такое поведение, и еще не достигнув возраста, когда можно курить, они уже скажут: папа, мы с тобой покурить. Надо об этом думать всегда. Семья формирует многие привычки. А если мама?» - сказал Володин.

«Представьте себе, какой пример подадим, поэтому голосование (по законопроекту - ИФ) только поименное. С обязательной публикацией», - добавил он.

В ходе обсуждения повестки, Володин отметил, что в Госдуме «курящих все меньше и меньше, кстати».

«У нас Александр Дмитриевич (Жуков, первый вице-спикер Госдумы - ИФ) раньше курил очень часто и много, избавился от привычки, и не настаивает на курительной комнате», - сказал председатель Госдумы.

Вместе с тем, по словам Володина, 39-й номер законопроекта в повестке заседания Госдумы сокращает шансы на то, что он будет рассмотрен палатой в четверг. «Скорее всего, до 39-го вряд ли дойдем», - сказал спикер.

Законопроект об отмене запрета на курительные комнаты в аэропортах внес в Госдуму еще в ноябре 2017 года депутат 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».

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.07.11; БОЯРСКИЙ РАССКАЗАЛ, ЗАЧЕМ НУЖНО ВОЗВРАЩАТЬ КУРИЛКИ В АЭРОПОРТЫ

Право авиаузлов организовывать места для курения является возможностью защитить некурящих пассажиров и детей от курильщиков, нарушающих закон, заявил первый зампред Комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Сергей Боярский («Единая Россия»). Об этом сообщает пресс-служба фракции.

Госдума 11 июля рассмотрит поправки в Закон «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака». Они разрешают устанавливать в аэропортах в местах, где находятся транзитные авиапассажиры, комнаты для курения.

Перед началом пленарного заседания Боярский заявил, что в России один из самых удачных законов по борьбе с табакокурением на территории постсоветского пространства и даже Европы.

Но практика применения этого документа выявила «одну досадную неточность», отметил он. По его словам, в аэропортах есть «чистые зоны», выход из которых «затруднён из-за необходимости прохождения многократных контролей».

«Люди, зависимые от табакокурения, фактически нарушают закон и курят, попросту говоря, в туалетах, в комнатах, предназначенных для матерей и детей, и в других общественных пространствах, которые не предназначены для курения», — рассказал депутат.

Таким образом, закон, призванный оградить некурящих от табачного дыма, в этих зонах действует ровно наоборот, провоцируя людей на такие нарушения, сказал Боярский.

В связи с этим парламентарий предложил поправку в документ, которая позволит операторам авиаузлов установить специализированные изолированные помещения с соответствующими техническими вентиляционными условиями, чтобы люди, которые не могут отказаться себе в употреблении табака, могли сделать это, не нанося вред окружающим.

«Этот законопроект в первую очередь нужен тем, кто не хочет дышать табачным дымом», — заявил первый зампред думского комитета. Он выразил надежду, что документ поддержит большинство депутатов и его примут в первом чтении.

В настоящее время предусмотрен полный запрет курения на территории и в помещениях аэропортов.

<https://www.pnp.ru/politics/boyarskiy-rasskazal-zachem-nuzhno-vozvrashhat-kurilki-v-aeroporty.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ГОРСКАЯ; 2019.07.11; ЖИРИНОВСКИЙ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ВОЗВРАЩЕНИЯ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ

Лидер ЛДПР Владимир Жириновский призвал депутатов голосовать против возвращения курительных комнат в аэропорты. Соответствующий законопроект включён в повестку работы Госдумы на 11 июля.

«Мы совершаем ошибку, когда предлагаем разрешить курить в аэропортах, — сказал Жириновский. — Мы работаем на курительное лобби».

Он подчеркнул, что всем курильщикам «должно быть стыдно» за своё пагубное пристрастие. «Огромное количество людей лежит в могилах досрочно. А мы сами толкаем людей курить», — сказал лидер ЛДПР и призвал депутатов голосовать против законопроекта.

Законопроект, внесённый на рассмотрение в ноябре 2017 года депутатом Сергеем Боярским, разрешает установить в аэропортах в местах, где находятся транзитные авиапассажиры, комнаты для курения. По словам спикера Госдумы Вячеслава Володина, решение по законопроекту ещё не принято.

«Это действительно вопрос, требующий обсуждения. Мы с вами не курим, и другим не советуем, — сказал он. — Тот, кто увлекается этим, и хочет отдельных курительных комнат, пусть обоснует. А как депутаты проголосуют, время покажет».

<https://www.pnp.ru/social/zhirinovskiy-vystupil-protiv-vozvrashheniya-kurilok-v-aeroporty.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; В МОСКВЕ НАПОМНИЛИ: УСЛОВИЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ЧЕТКО ПРОПИСАНЫ РФ

Условия для возобновления авиасообщения с Грузией были определены при принятии решения о его приостановлении, сообщила официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

«Когда соответствующие решения принимались, они обосновывались, и также были очерчены рамки, как их принятия, так и для их возможной отмены. Нужно исходить из того, что соответствующие комментарии были даны на момент принятия решений и запуска их действия», - сказала Захарова на брифинге в четверг.

«Там все четко описано, почему были введены, и какие должны быть условия для их пересмотра или отмены. Поэтому в данном случае меня удивило, что повторение тех тезисов, которые уже озвучены на официальном уровне, вызвали такой ажиотаж», - добавила она.

Газета «Коммерсант» со ссылкой на источники в Кремле ранее сообщила, что авиасообщение может быть восстановлено, но при условии, что Тбилиси сможет гарантировать безопасность пребывания россиян, а обстановка в республике стабилизируется.

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков накануне заявил, что о возобновлении полетов российских рейсов в Грузию говорить преждевременно, пока существуют угрозы для граждан РФ, находящихся в этой стране.

«Разумеется, нельзя исключать возобновление полетов. И, конечно же, мы надеемся, что рано или поздно это произойдет. Но сейчас пока, безусловно, с учетом такой сильной поляризации, причем с экстремистскими оттенками, поляризации грузинского общества и антироссийских русофобских проявлений существует объективная опасность нахождения в Грузии большого количества российских туристов», - заявил Песков журналистам.

По его словам, ограничение на полеты - это «абсолютно вынужденная мера». Он подчеркнул, что ситуация в Грузии «будет постоянно мониториться» на предмет нормализации ситуации и исчезновения хотя бы «малейшей угрозы для российских туристов, проистекающей из русофобских проявлений».

«Вот тогда будет время уже анализа и принятия каких-то других решений, пока об этом говорить преждевременно», - сказал Песков.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; РЕШЕНИЕ РОССИИ О ПРИОСТАНОВКЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ БЫЛО НЕОПРАВДАНЫМ - ТУСК

Председатель Европейского совета Дональд Туск считает решение России о прекращении прямого авиасообщения с Грузией несоразмерным ситуации и неоправданным.

«Решение России прекратить полеты в Грузии является диспропорциональным с одной стороны и несправедливым с другой. Оно ничем не оправдано. Евросоюз в этом вопросе полностью солидарен с Грузией», - сказал Туск в Батуми в четверг на совместной пресс-конференции с грузинским президентом Саломе Зурабишвили.

«Мы продолжаем поддерживать территориальную целостность Грузии», - добавил глава Евросовета.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; НОВАПОРТ ВЛОЖИТ ДО 120 МЛН РУБ. В РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА НОВОГО ТЕРМИНАЛА ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ В КЕМЕРОВО

ООО «Международный аэропорт Кемерово им А.А. Леонова» (входит в холдинг «Новаяпорт») 29 июля подведет итоги тендера, в ходе которого будет определен проектировщик нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий (ВВЛ), сообщается в материалах на портале госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 120 млн рублей.

«В цену работ включены расходы генерального проектировщика по сбору исходных данных, включая любые платежи в пользу согласующих органов и организаций или иных третьих лиц», - говорится в документации.

Проект необходимо выполнить не позднее 5 марта 2020 года.

Тендер пройдет в форме открытых переговоров. Заявки на участие принимаются с 11 по 24 июля, переговоры назначены на 26 июля. Организатор закупки - ООО «Новаяпорт-ОЦО».

В документации на портале госзакупок отмечается, что строительство нового аэровокзального комплекса «будет осуществляться в условиях действующего аэропорта».

«Строительство должно предусматривать застройку западнее существующего аэровокзала с необходимыми нормативными отступами от существующих зданий, (. . .) возможность перевода технологии обслуживания пассажиров ВВЛ, а в дальнейшем и МВЛ (международных воздушных линий - ИФ) в новое здание и удовлетворять потребностям прогнозного пассажиропотока», - говорится в документации. Сообщается также о перспективах оснащения нового аэровокзала воздушным пунктом пропуска.

В тендерной документации отмечается необходимость «предусмотреть (в здании нового аэровокзала - ИФ) устройство не менее двух телескопических трапов». Предполагается, что «под коммерцию» будет отдано около 80% площадей стерильной зоны нового аэровокзала и 20% общей зоны.

Ранее совладелец «Новойпорта» Роман Троценко сообщал журналистам, что инвестиции в реконструкцию аэропорта в Кемерово составят порядка 2,5 млрд рублей. Сообщалось также, что ВЭБ и Сбербанк (МОЕХ: SBER) в срок до 2023 года предоставят синдкредит в 6,5 млрд рублей на развитие 6 аэропортов холдинга «Новаяпорт». Речь шла о строительстве новых современных аэровокзальных комплексов в Мурманске, Астрахани, Владикавказе, Томске, Кемерово и Улан-Удэ.

Пассажиропоток аэропорта Кемерово в 2018 году составил 495 тыс. человек против 420 тыс. человек в 2017 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; «АЭРОФЛОТ» ДУМАЕТ НАД ОТКРЫТИЕМ ЦЕНТРА ПОДДЕРЖКИ ПАССАЖИРОВ В КИТАЕ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) думает над открытием контакт-центра поддержки пассажиров в Китае, следует из материалов на сайте госзакупок.

Компания объявила конкурс на консалтинговые услуги для проработки организации такого центра и готова заплатить за них до 45,5 млн рублей.

Как отмечается, основная цель проекта - выявление потребностей целевой аудитории «Аэрофлота» в КНР. На первом этапе работы потребуется опросить потенциальных

пассажиров компании посредством «телефонного интервью». На втором этапе специалисты создадут дизайн контакт-центра в соцсетях и мессенджерах и проработают объединение с базами авиакомпаний.

«Аэрофлот» также ставит задачу оценить финансовые параметры проекта: сумму предполагаемых затрат и возможную выгоду.

Также «Аэрофлот» советует учесть при разработке географии центра поддержки пассажиров «крупные промышленные и административные центры» КНР, к числу которых, согласно материалам закупки, относит Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Чунцин, Тяньцзинь, Шэньчжэнь, Ухань, Урумчи, Чэнду и Гонконг. Сейчас «Аэрофлот» выполняет регулярные рейсы в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг.

«До завершения данного проекта давать оценку срокам организации, географии и количеству контакт-центров «Аэрофлота» для китайских пассажиров преждевременно», - сообщил «Интерфаксу» представитель «Аэрофлота».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; «ПОБЕДА» ОТМЕНИЛА 2%-НЫЙ СБОР ЗА ОПЛАТУ БИЛЕТОВ И ДОПУСЛУГ БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ НА САЙТЕ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) отменила сбор за билеты и дополнительные услуги, приобретаемые банковской картой на официальном сайте перевозчика.

Ранее за безналичную оплату взимался сбор в размере 2% от стоимости билета или услуги. Отмена комиссии, рассчитывают в компании, позволит увеличить долю клиентов, покупающих билеты на сайте «Победы».

«Сейчас 72% наших клиентов покупают билеты только на официальном сайте pobeda.aero и через мобильное приложение. И мы с ними в прямом контакте: видим их историю запросов и перелётов, можем предложить персональные скидки и промокоды. Сейчас наша цель - увеличить долю таких клиентов минимум на 10%», - заявил гендиректор «Победы» Андрей Калмыков на пресс-конференции в четверг.

«Мы точно знаем: купив билет на нашем сайте или в мобильном приложении и воспользовавшись личным кабинетом, клиент обязательно вернётся к нам», - отметил он.

Несколько лет назад комиссия за оплату услуг «Победы» стала поводом для судебной тяжбы с Роспотребнадзором. Ведомство настаивало на том, что перевозчик нарушает закон о защите прав потребителей, который запрещает продавцу при оплате товаров устанавливать различные цены в зависимости от способа оплаты. Однако в результате «Победа» выиграла тяжбу.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190711/1556439921.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОГРАММЫ BOEING 737 MAX УХОДИТ В ОТСТАВКУ

Глава программы Boeing 737 MAX Эрик Линдبلاد уходит в отставку, его место займет Марк Дженкс, об этом своим сотрудникам в четверг сообщил президент подразделения «Коммерческих самолетов» Boeing Кевин Маккаллистер.

<https://ria.ru/20190712/1556442857.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.11; СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ В КРЫМ ИЗ ГОРОДОВ РОССИИ СНИЖАЕТСЯ

Средняя стоимость авиабилетов в Крым из российских городов с вылетом в июле снизилась на 12% по сравнению с прошлым годом и составляет около 11 тысяч рублей за перелет в оба конца, сообщает пресс-служба министерства курортов и туризма республики.

Еще больше опустилась средняя цена на рейсы в Симферополь из Санкт-Петербурга (на 37%), из Нижнего Новгорода (на 42%), из Новосибирска (на 51%) и Тюмени (на 71%).

По данным ведомства, Крым возглавляет список самых популярных внутренних направлений у российских туристов в июле.

«Согласно аналитике сервиса Biletix, на Крым приходится 14% от всех внутренних бронирований», - говорится в сообщении.

По данным министерства курортов и туризма Крыма, в список популярных туристических городов и курортов по количеству поисковых запросов россиян в «Яндексе» вошли шесть населенных пунктов крымского полуострова. В их числе Ялта, Алушта, Феодосия, Судак, Севастополь, Евпатория. Причем доля поисковых запросов Крыма как пляжного направления растет по отношению к другим курортным регионам.

«Крымские курорты по популярности опередили туристические города Кипра, Франции, Абхазии, Таиланда и Туниса, которыми также часто интересуются наши соотечественники», - подчеркнули в министерстве.

Ранее отмечалось, что за первые шесть месяцев 2019 года в Крыму отдохнули 2,2 миллиона человек, на 11% больше, чем в тот же период прошлого года.

<https://ria.ru/20190711/1556418505.html>

ТАСС; 2019.07.11; АВИАКОМПАНИЯ "ЯКУТИЯ" ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ ЧАРТЕРЫ В АТР ДО 30% В ДОЛЕ ПОЛЕТОВ

Региональная авиакомпания "Якутия" планирует увеличить чартерные перевозки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) до 30% в общем объеме перевозок, сообщил ТАСС в четверг коммерческий директор авиакомпании Андрей Винокуров.

"Мы планируем дальнейшее развитие авиакомпании "Якутия" как регионального авиаперевозчика на Дальнем Востоке с выполнением основных магистральных авиаперевозок в европейскую часть страны, а также чартерных перевозок в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Планируется развивать рынок чартерных перевозок [из аэропортов Владивостока и Хабаровска в Азиатско-Тихоокеанский регион] и нарастить долю зарубежных чартеров до 30% в общем объеме авиаперевозок авиакомпании", - сказал он.

Винокуров добавил, что рост чартерных перевозок позволит нарастить объемы международного въездного туризма в республику.

<https://tass.ru/ekonomika/6654694>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ИЮНЕ НА 9,5%, ДО 12,6 МЛН ЧЕЛОВЕК

Авиакомпании РФ увеличили перевозки в июне 2019 года на 9,5% относительно аналогичного периода прошлого года, до 12,57 млн человек, сообщила Росавиация, ссылаясь на оперативные данные.

Так, компания «Аэрофлот - российские авиалинии» обслужила 3,31 млн пассажиров (+3,3%), «Сибирь» (летает под брендом S7) - 1,34 млн человек (+19,5%). Входящая в группу «Аэрофлот» авиакомпания «Россия» перевезла 1,35 млн человек (+7,7%), «Победа» - 905 тыс. пассажиров (+43,2%). «Уральскими авиалиниями» воспользовались 943 тыс. пассажиров (+2,8%).

Пассажирооборот всех авиакомпаний РФ в прошлом месяце достиг отметки в 30,65 млрд пассажиро-километров (+11,7%), с начала года показатель составил 145 млрд пассажиро-километров.

Уточненные данные о перевозках Росавиация опубликует в конце этого месяца.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ПАССАЖИРОПОТОК ТЮМЕНСКОГО АЭРОПОРТА «РОЩИНО» В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 4,6%

АО «Аэропорт «Рощино» (Тюмень) в январе-июне 2019 года увеличило пассажиропоток на 4,6% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года - до 921,081 тыс. человек, сообщили «Интерфаксу» в компании.

На внутренних линиях пассажиропоток вырос на 6,6% - до 842,746 тыс. человек, на международных - сократился на 12,8%, до 75,389 тыс. человек. Количество транзитных пассажиров уменьшилось на 3,9% - до 2 тыс. 946 человек.

Ранее сообщалось, что в 2019 году аэропорт «Рощино» планирует обслужить около 2,15 млн пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; «ЮТЭЙР» В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 2,3%, ЗАГРУЗКУ КРЕСЕЛ - НА 4 П.П

Авиакомпания «ЮТЭйр» (МОЕХ: UTAR) в январе-июне 2019 года увеличила перевозку пассажиров на 2,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 3,7 млн человек, сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

Загрузка кресел составила 81%, увеличившись на 4 процентных пункта (п.п.).

«Рост показателей авиакомпании доказывает не только эффективность ее работы, но также показывает - стратегия «ЮТЭйр» по развитию региональных авиаперевозок верна. К концу года Utair планирует увеличить пассажиропоток за счет развития трансферных узлов в Уфе, Тюмени и Сургуте», - приводятся в сообщении слова президента «ЮТЭйр - Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

«ЮТЭйр» входит в топ-10 авиакомпаний России по пассажирообороту. В 2018 году авиакомпания перевезла 7,96 млн человек, в 2019 году планирует увеличить перевозки на 12%, до 8,9 млн пассажиров. В парке перевозчика 50 магистральных воздушных судов Boeing и 15 региональных ATR-72.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В ИЮНЕ ВЫРОС НА 7,7%, ДО 2,351 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток «Внуково» в июне 2019 г. составил 2,351 млн человек, что на 7,7% превышает результат июня прошлого года, сообщил аэропорт.

При этом пассажиропоток на международных воздушных линиях в июне 2019 г. «впервые с 2015 г. превысил внутрироссийский» и составил 1,215 млн человек (+35,6% к июню 2018 г.). Доля международного пассажиропотока в общих объемах аэропорта «Внуково» увеличилась с 41% до 51,7%. Самыми популярными зарубежными направлениями в июне стали Анталья, Ларнака, Ташкент, Стамбул, Энфида, Барселона, Бодрум, Душанбе, Тиват и Газипаша.

Объем перевозок на внутренних воздушных линиях составил 1,137 млн пассажиров. Динамика к июню 2018 г. при этом не приводится, однако сообщалось, что в июне 2018 г. пассажиропоток составил 1,287 млн человек - таким образом, снижение составило 13,2%. Наиболее востребованные направления в июне 2019 г. - Сочи, Санкт-Петербург, Краснодар, Махачкала, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Анапа.

«На фоне значительного роста пассажиропотока количество взлетно-посадочных операций в июне несколько уменьшилось и составило 18,014 тыс., что на 6,1% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Такой результат был достигнут благодаря повышению средней загрузки рейсов и использованию авиакомпаниями более вместительных воздушных судов», - говорится в сообщении аэропорта.

Всего с начала 2019 г. в аэропорту «Внуково» было обслужено 10,722 млн пассажиров (+13,8%).

«Основной объем пассажиропотока «Внуково» по итогам июня 2019 года обеспечили авиакомпании «Победа», «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), «Россия», AZUR air, Turkish Airlines, iFly и Uzbekistan Airways», - указывает «Внуково».

Другие аэропорты Московского авиаузла - «Шереметьево» и «Домодедово» - пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АЭРОПОРТ МИНВОД В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 5%

ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды» (Ставропольский край) в январе-июне 2019 года обслужило более 1,159 млн пассажиров, что на 5% больше, чем за аналогичный период прошлого года, говорится в сообщении компании.

На внутренних рейсах трафик составил более 993 тыс. пассажиров, на международных - свыше 165 тыс. пассажиров.

За прошедшее полугодие из аэропорта Минвод начали выполнять рейсы авиакомпании Smartavia («Нордавиа») и «Алроса». Кроме того, возобновила полеты в Екатеринбург авиакомпания «Победа», в Сочи - «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) и «Руслайн», в Ереван - авиакомпания «Армения» и Pegas Fly. Из Минеральных Вод также были открыты новые направления - в Челябинск и Саранск, в международном секторе - в Ларнаку. Кроме того, авиакомпания «Победа» увеличили частоту выполнения рейсов в Санкт-Петербург до 7 раз в неделю.

За июнь текущего года аэропорт обслужил более 228 тыс. пассажиров (рост на 4,7%).

Лидерами по динамике роста пассажиропотока в июне 2019 года на внутренних воздушных линиях стали направления Екатеринбург, Сочи и Симферополь. Наибольший вклад в увеличение пассажиропотока на международных авиалиниях в июне обеспечили рейсы в Баку, Стамбул, Тель-Авив, Салоники.

Как сообщалось ранее, аэропорт Минвод в 2019 году планирует увеличить пассажиропоток на 6% и обслужить более 2,5 млн человек.

Международный аэропорт «Минеральные Воды» входит в холдинг «Новпорт» и является крупнейшим авиаузлом Северо-Кавказского федерального округа.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АЭРОПОРТ СОЧИ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 10%

АО «Международный аэропорт Сочи» (Краснодарский край, входит в группу «Базэл Аэро») в январе-июне 2019 года увеличило пассажиропоток на 10% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 3,018 млн человек, сообщает пресс-служба аэропорта.

Услугами авиакомпаний на внутренних рейсах за этот период воспользовались около 2,9 млн пассажиров (рост на 10%), международных - около 140 тыс. пассажиров (рост на 18%).

Количество самолетовылетов за 6 месяцев выросло на 8% и составило 11,734 тыс.

Объем обработанных грузов и почты составил 1,553 тыс. тонн (рост на 3%).

Самыми востребованными маршрутами по внутренним направлениям в аэропорту Сочи стали Екатеринбург, Краснодар, Москва, Санкт-Петербург и Симферополь. Среди международных рейсов популярностью пользовались Ереван, Минск, Стамбул, Ташкент и Тель-Авив.

АО «Международный аэропорт Сочи» входит в группу «Базэл Аэро» вместе с аэропортовыми комплексами Краснодара и Анапы.

«Базэл Аэро» управляет аэропортовыми активами холдинга «Базовый элемент» («БазЭл»), является совместным предприятием «БазЭла», Сбербанк (МОЕХ: SBER) России и Changi Airports International («дочка» Changi Airport Group).

ИНТЕРФАКС; 2019.07.11; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 13,8%

Пассажиропоток международного аэропорта «Южно-Сахалинск» в первом полугодии 2019 года составил 526,863 тыс. человек, что на 13,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

На внутренних рейсах перевезено 471,352 тыс. пассажиров (рост на 16%), на международных линиях - 55,511 тыс. человек (на уровне аналогичного периода 2018 года).

Рост пассажиропотока пресс-служба аэропорта поясняет открытием в текущем году новых межрегиональных рейсов (из Южно-Сахалинска в Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск и Петропавловск-Камчатский) и увеличением провозной емкости московских рейсов авиакомпании «Россия» (увеличение частоты рейсов и их обслуживание более вместительными лайнерами).

Наиболее востребованными направлениями у пассажиров аэропорта по-прежнему остаются Москва, Хабаровск и Владивосток. Среди международных направлений наибольшей популярностью пользуется Сеул.

Всего в январе-июне 2019 года в аэропорту Южно-Сахалинска было выполнено более 3,1 тыс. самолетовылетов (рост на 11%), обработано более 5,5 тыс. тонн грузов (рост на 3,6%).

АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании «Аврора». Он принадлежит правительству Сахалинской области. С аэропортом сотрудничают девять авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 10 городов России и семь городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

В 2018 году аэропорт обслужил более 1 млн пассажиров.