



Ежедневный мониторинг СМИ

15 ИЮЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.07.15; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ОБ ИСПОЛНЕНИИ РЕШЕНИЙ КАБМИНА ПО НАЦПРОЕКТАМ	4
ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.07.15; ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН РАЗВИТИЯ; НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ ПОЯВЯТСЯ 1,3 ТЫС. КМ НОВЫХ ПУТЕЙ	4
ТАСС; 2019.07.12; АКИМОВ ПОДДЕРЖАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ	5
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.07.14; ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ И НИЖНЕМ ТАГИЛЕ	6
ТАСС; 2019.07.12; ЭКСПЕРТ: В РОССИИ БОЛЕЕ 80% РОДИТЕЛЕЙ ГОВОРЯТ, ЧТО ИСПОЛЬЗУЮТ ДЕТСКИЕ АВТОКРЕСЛА.....	7
ТАСС; 2019.07.12; ЭКСПЕРТ: РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИСТЕГИВАЮТСЯ БОЛЕЕ 90% ВОДИТЕЛЕЙ В РФ	7
ТАСС; 2019.07.12; АВАРИЙНУЮ РЯЗАНСКУЮ ДОРОГУ ПРИВЕДУТ В ПОРЯДОК ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА ВПЕРВЫЕ ЗА 20 ЛЕТ	8
ТАСС; 2019.07.12; ТАМБОВСКИЕ ВЛАСТИ УСТАНОВЯТ 99 КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ НА ДОРОГАХ РЕГИОНА К 2024 ГОДУ	8
ТАСС; 2019.07.12; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИТ ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА 2019 ГОД ЗАДАЧИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ	9
ГТРК САМАРА; 2019.07.12; ДОРОЖНИКИ СО ВСЕЙ РОССИИ ПРИЕХАЛИ В САМАРУ	9
ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.07.15; СЕЧИН ПРОСИТ 2,6 ТРЛН РУБЛЕЙ ЛЬГОТ НА РАЗВИТИЕ АРКТИКИ; ВЗАМЕН ОН ВЛОЖИТ ДО 8,5 ТРЛН РУБЛЕЙ В АРКТИЧЕСКИЙ РЕГИОН	10
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.15; РЕЗВОСТЬ — НОРМА ЖИЗНИ; «РЕГУЛЯТОРНЫЕ ПЕСОЧНИЦЫ» МОГУТ СТАТЬ ЗАКОНОМ БЫСТРОГО ПЕРЕХОДА ЭКСПЕРИМЕНТА В НОРМУ	12
КОММЕРСАНТЪ; КРИСТИНА ЖУКОВА; 2019.07.15; ОРГАНАМ ВЛАСТИ СПРОЕКТИРУЮТ АРХИТЕКТОРА; ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНФОРМСИСТЕМ РАЗРАБОТАЮТ ЕДИНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; ДЕПУТАТЫ ВНЕСЛИ В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О ДЕМПФЕРЕ НА ТОПЛИВО	16
ТАСС; 2019.07.12; МАКСИМ ОРЕШКИН НА ПУТИ В ТОЛЬЯТТИ ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ ТАТАРСТАНА ИНФРАСТРУКТУРУ	17
КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.13; ГИБДД ЛИШИЛИ ПРИОРИТЕТА В ЗНАКАХ; СУД РЕШИЛ ДЕЛО ОБ ИХ РАЗМЕРЕ В ПОЛЬЗУ МОСКОВСКИХ ВЛАСТЕЙ.....	18
КОММЕРСАНТЪ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ; 2019.07.15; «МОСМЕТРОСТРОЙ» ДОРЫЛ ТОННЕЛЬ ДО МЭРИИ; КОМПАНИЯ МЕНЯЕТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ	19
ТАСС; 2019.07.12; ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА СТОИМОСТЬЮ 7 МЛРД РУБЛЕЙ ЗАРАБОТАЕТ В ТОЛЬЯТТИ ДО КОНЦА ГОДА.....	20
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2019.07.15; ПЕРЕГРУЖЕННУЮ ФУРУ БУДУТ КОНФИСКОВЫВАТЬ?	20
РИА НОВОСТИ; 2019.07.14; ГЛАВА МИНСТРОЯ ОЗВУЧИЛ ПЛАНЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПРИАНГАРЬЕ	21

ВЕСТИ ФМ; 2019.07.13; РОСАВТОДОР НАПРАВИТ ЕЩЕ ОКОЛО 150 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ В ТУЛУН.....	21
РИА НОВОСТИ; 2019.07.14; В ДАГЕСТАНЕ СИЛЬНЫЕ ДОЖДИ ПОВРЕДИЛИ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ЖУКОВ; 2019.07.14; В МОСКВЕ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	22
ТАСС; 2019.07.13; ВЛАСТИ МОСКВЫ ХОТЯТ ПОСТАВИТЬ РЕКОРД ПО ДЛИНЕ ПРОКОПАННЫХ ТУННЕЛЕЙ МЕТРО В 2019 ГОДУ	23
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТЫРЕХ АВТОМОБИЛЬНЫХ МОСТОВ ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ И СЕТУНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА ГОДА	23
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.07.12; КАТЕГОРИРОВАННЫМИ ОТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ВЫДЕЛЯТ 40 МЛРД РУБЛЕЙ	23
ПРАЙМ; 2019.07.12; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ВСТРЕТИЛИСЬ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ ИНВЕСТИТОРАМИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНА.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; БОЛЕЕ 30 ПОДКЛЮЧЁННЫХ К СИСТЕМЕ МОНИТОРИНГА АО «ГЛОНАСС» ПЛОМБ УСТАНОВЛЕНЫ В РАМКАХ ВРЕМЕННОГО ПОРЯДКА КОНТРОЛЯ ЗА ТРАНЗИТОМ САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ	24
РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; ОНФ: СТРОИТЕЛЬСТВО ТУРБОПЕРЕКРЕСТКОВ СЛИШКОМ ЗАТРАТНО	25
ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ПОСЛЕДНЕГО ЭТАПА СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ М-11	26
РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; РЕКОНСТРУКЦИЮ МЗ «УКРАИНА» В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ	27
ТАСС; 2019.07.12; СИСТЕМУ ЕДИНОГО ПРОЕЗДНОГО БИЛЕТА ВНЕДРЯТ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ К ОСЕНИ 2019 ГОДА	27
ТАСС; 2019.07.12; ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК ВО ВЛАДИКАВКАЗЕ ОБНОВЛЕН НА 80%.....	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2019.07.12; НОВОСИБИРСКУЮ «ГОРОДСКУЮ ЭЛЕКТРИЧКУ» ЗАПУСТЯТ ДО 2023 ГОДА	29
ТАСС; 2019.07.12; СТАНЦИЯ МЕТРО В НОВОСИБИРСКЕ ДОЛЖНА ПРОЙТИ ГОСЭКСПЕРТИЗУ ДО СЕРЕДИНЫ АВГУСТА	29
ТАСС; 2019.07.12; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ НА 500 МЛН РУБЛЕЙ	30
ТАСС; 2019.07.12; ОДИН ИЗ ДВУХ МОСТОВ НА ВЪЕЗД В КРАСНОДАР ЗАКРЫЛИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ	31
РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; МИНДОРТРАНС ТУВЫ ПРЕДУПРЕДИЛ ВОДИТЕЛЕЙ ОБ ОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ ИЗ-ЗА ДОЖДЕЙ.....	31
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.15; «ТОННЕЛЬ СДЕРЖИВАЕТ НАС, КАК СТЕНА»; АЛЕКСАНДР ИСАЕВ О ПРИЧИНАХ И ПРОГРАММЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ-2	32
КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.15; ВАГОНЫ ЗАМЕДЛЯЮТ ХОД; ОАО РЖД ВИНИТ ОПЕРАТОРОВ В ПАДЕНИИ ОБОРОТА	34
ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.15; НАЗВАНЫ ОШИБКИ ПАССАЖИРОВ, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ НЕ ПУСТЯТ НА ПОЕЗД	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАКСИМ МАКАРЫЧЕВ; 2019.07.14; КУБА ПРИСТУПИЛА К МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С ПОМОЩЬЮ РОССИИ И КИТАЯ.....	36
ТАСС; 2019.07.12; РЖД ВЛОЖИЛИ ЗА ПОЛГОДА БОЛЕЕ 15 МЛРД РУБЛЕЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.....	37

РИА НОВОСТИ; 2019.07.13; ГРОЙСМАН ПРИЗНАЛ НЕВОЗМОЖНОСТЬ РАЗРЫВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ	38
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.12; ЧИСЛО СЛУЧАЕВ ТРАВМИРОВАНИЯ ГРАЖДАН В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ОЖД СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ НА 48% В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ - ДО 21.....	38
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.07.15; ОКНО ИЗ ПАРИЖА: ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ ДЛЯ БИЗНЕС-КЛАССА МОГУТ УСКОРИТЬ; В АЭРОПОРТАХ ХОТЯТ ВНЕДРИТЬ FAST TRACK	39
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВ; 2019.07.15; НАСТАВНИК ПРЕЗИДЕНТА НЕ СПРАВИЛСЯ С ВЕРТОЛЕТОМ; ПОГИБ ГЛАВА ФЕДЕРАЦИИ СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ, ОБУЧАВШИЙ ВЛАДИМИРА ПУТИНА УПРАВЛЯТЬ ДЕЛЬТАЛЕТОМ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ИЗ-ЗА ДЕФЕКТОВ НЕ МОЖЕТ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ПОЛОВИНУ SSJ-100 ИЗ СВОЕГО ПАРКА.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; ПОЛЕТЫ BOEING-737 MAX ВОЗОБНОВЯТСЯ НЕ РАНЬШЕ ЯНВАРЯ 2020 ГОДА - ГАЗЕТА	42
ТАСС; 2019.07.12; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИНГУШЕТИИ ВЫРОС ПОЧТИ НА 25 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА.....	42
ТАСС; 2019.07.12; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА АСТРАХАНИ В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 10,4% БЛАГОДАРЯ НОВЫМ РЕЙСАМ	43
ТАСС; 2019.07.12; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ОБРАТЯТСЯ К ШОЙГУ С ПРОСЬБОЙ ПЕРЕНЕСТИ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОВОКЗАЛА	43
ТАСС; 2019.07.12; МИНТРАНС ЧЕХИИ УВЕРЕН В УСПЕХЕ ПЕРЕГОВОРОВ С РОССИЕЙ ПО ПАССАЖИРСКОМУ АВИАСООБЩЕНИЮ	44
РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; ПРОКУРОРЫ ПРОВЕДУТ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ОЧЕРЕДНОЙ ПРИЕМ ПО СИТУАЦИИ С БАГАЖОМ.....	44

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.07.15; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ОБ ИСПОЛНЕНИИ РЕШЕНИЙ КАБМИНА ПО НАЦПРОЕКТАМ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** проведет в понедельник заседание президиума совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам. Как сообщили в пресс-службе кабмина, на заседании будет обсуждаться исполнение решений правительства о реализации национальных проектов.

В заседании примут участие первый вице-премьер - министр финансов РФ **Антон Силуанов**, вице-премьеры **Константин Чуйченко**, **Максим Акимов**, **Юрий Борисов**, **Татьяна Голикова**, **Ольга Голодец**, **Дмитрий Козак**, **Юрий Трутнев**, помощник президента РФ **Андрей Белоусов**, а также главы Минэкономразвития, Минприроды, Минкультуры, Минкомсвязи, Минтруда и Минстроя.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6663366>

ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.07.15; ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН РАЗВИТИЯ; НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ ПОЯВЯТСЯ 1,3 ТЫС. КМ НОВЫХ ПУТЕЙ

В минувший четверг в ОАО «РЖД» прошло совещание по вопросам развития Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей под председательством вице-преьера РФ **Максима Акимова**. Участники встречи обсудили ход выполнения первого этапа модернизации Восточного полигона, подготовку ко второму этапу и возможным перспективам до 2030 года.

Напомним, проект модернизации БАМа и Транссиба стартовал в 2013 году для синхронизации развития российской промышленности и транспортной системы. Одной из причин этого решения стало смещение вектора перевозок российского угля с западного на восточное направление.

В 2019 году завершается первый этап развития Восточного полигона, и в соответствии с указом президента РФ от 7 мая 2018 года (майский указ) в части повышения провозной способности БАМа и Транссиба в полтора раза - до 180 млн тонн - в 2024 году ОАО «РЖД» разработало следующий этап программы развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Он включен в состав Комплексного **плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года (Магистральный план). Стоимость проекта составляет 493 млрд руб., эти параметры заложены в Долгосрочную программу развития (ДПР) ОАО «РЖД» до 2025 года. В ходе реализации проекта планируется построить порядка 1310,3 км дополнительных главных путей, 32 разъездов и провести реконструкцию 29 станций.

«Проводимый компанией ежегодный мониторинг показывает существенный положительный эффект как для экономики страны в целом, так и для регионов Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. Реализация проекта является мощным драйвером развития их экономики и будет завершена в установленный срок», - подчеркнул генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» **Олег Белозеров**.

Грузоотправители и стивидорные компании внимательно следят за ходом модернизации и синхронизируют с ним свои планы. Как ранее говорил «Гудку» директор по логистике АО «СУЭК» **Денис Илатовский**, развитие провозной способности РЖД идет ускоренными темпами, и портовики должны быть готовы к новым возможностям железной дороги - для этого компания планирует нарастить собственные терминальные мощности в порту Ванино до 40 млн тонн в год к 2022-2023 годам.

Одним из инструментов мониторинга ситуации на Восточном полигоне станет интерактивная карта модернизации БАМа и Транссиба. Проект карты ОАО «РЖД»

представило на совещании. Заместитель генерального директора АО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ, дочернее предприятие ОАО «РЖД») Сергей Шарапов пояснил «Гудку», что новая карта позволит сверяться с паспортом проекта каждого конкретного участка или объекта, по которым ведется работа в рамках второго этапа.

«На 100% эта карта еще не готова, в ближайшее время она будет дополняться. На сегодняшний день еще не принято решение о публикации этой карты в публичном доступе. Дело в том, что информация по всем объектам, настолько конкретно проработанная и собранная в одном месте, может составлять коммерческую тайну. Этот вопрос нам предстоит уточнить», - подчеркнул заместитель генерального директора ИЭРТ.

Ранее РЖД разместили на своем интернет-сайте интерактивную карту директивного плана капитальных работ на сети, позволяющую грузоотправителям заранее планировать маршруты перевозок с учетом графика ремонта путей («Гудок» писал об этом в апреле 2019 года).

Тогда грузоотправители позитивно встретили это нововведение, отметив, что оно помогает разработать максимально выгодные логистические схемы доставки грузов адресатам.

По итогам совещания **Максим Акимов** поручил представить предложения о разработке документа или комплекса документов, которые определяют ключевые задачи работы компании за горизонтом 2025 года - до 2030 года и в перспективном периоде до 2035 года. В свою очередь, Сергей Шарапов напомнил, что после завершения реализации Долгосрочной программы развития РЖД до 2025 года жизнь не остановится, поэтому эксперты холдинга уже занимаются перспективным планированием целей и задач компании, которые предстоит решать после реализации действующей ДПР, а также готовят предложения по проектам, которые позволят достичь намеченных целей (читайте об этом подробнее на 3-й полосе).

ТАСС; 2019.07.12; АКИМОВ ПОДДЕРЖАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ

Вице-премьер **Максим Акимов** поддерживает строительство новой скоростной автотрассы Москва - Казань. Об этом **Акимов** сообщил журналистам в пятницу.

Правительство до конца июля должно определить один из двух вариантов реализации транспортного коридора Европа - Западный Китай: или реконструкция существующей трассы М-7 или строительство новой трассы Москва - Казань.

«Транспортный цех единодушно считает, что потребность в реконструкции трассы М-7 действительно существует, но для того, чтобы сделать это разумно и эффективно, не создавая чудовищного коллапса при этом, конечно, нужно строить новую дорогу, она нужна. На этом направлении, на участке от Тольятти до Москвы, 16% общего потока грузов в стране. Это очень большая нагрузка. И, конечно, эта дорога нам нужна, - сказал **Акимов**. - Мы по-прежнему убеждены, что новая дорога очень нужна в этом регионе, и строить ее нужно».

Ранее председатель правления госкомпании «Автодор» Игорь Астахов сообщил ТАСС, что компания сейчас работает над оценкой обоих вариантов реализации коридора Европа - Западный Китай, «чтобы доложить председателю правительства в конце июля, чтобы он осуществил этот выбор».

При этом **Акимов** напомнил, что строительство частной трассы «Меридиан», которая также задумана для связи Китая и Европы по прямому маршруту и рассчитана на движение магистральных грузовиков, также поддерживается и не будет отменено.

«Это [выбор между реконструкцией М-7 или строительством трассы Москва - Казань] не значит, что кто-то когда-то был против дороги «Меридиан». Мы с самого начала

говорили, что она нужна, председатель правительства соответствующее решение принял, и мы, безусловно, будем его реализовывать», - сказал он.

Трасса Москва - Казань

Трасса Москва - Казань включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа - Западный Китай. Объем инвестиций в проект оценивается в 539 млрд рублей, из которых 216 млрд рублей планируется привлечь из внебюджетных источников. Она позволит сократить время в пути между Москвой и Казанью почти в два раза, до 6,5 часов.

Ранее **министр транспорта Евгений Дитрих** сообщил, что вице-премьер **Максим Акимов** дал разрешение госкомпания «Автодор», которая является основным заказчиком проекта строительства трассы Москва - Казань, начать подготовку документации по планировке территорий. В начале июня «Автодор» объявил три конкурса на разработку проектов планировки участков трассы Москва - Казань. Их общая стоимость составляет почти 1,7 млрд рублей.

Трасса «Меридиан»

Трасса «Меридиан» протяженностью 8445 км должна соединить Западную Европу и Китай, длина российского отрезка составит более 2000 км. Ранее газета «Ведомости» сообщала, что премьер-министр **Дмитрий Медведев** одобрил проект «Меридиана». Инициатор проекта - «Русская холдинговая компания». Общая стоимость проекта составляет 594 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6659948>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.07.14; ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ И НИЖНЕМ ТАГИЛЕ

В.: На улицах Владивостока глобальный ремонт. Работы идут в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Меняют все - бордюры, асфальт, люки и решетки, инженерные коммуникации. Обустраивают пешеходные зоны. Уже на следующей неделе строители обещают полностью подготовить все... Все тротуары. Также капитально к ремонту дорог ранее подошли и в Нижнем Тагиле. Но в спешке дорожные компании допустили много ошибок. Местные власти не растерялись и придумали нестандартное решение проблемы. Какое именно, расскажет Кирилл Бортников.

КОРР.: Самый центр города, и такой недоступный для маломобильного населения. Инвалиды-колясочники решили показать администрации Нижнего Тагила, с чем они сталкиваются, пересекая главный проспект.

ИНВАЛИД-КОЛЯСОЧНИК: Если ты на балансе не умеешь стоять, то можно, это, опрокинуться, и все.

КОРР.: Более пологими должны быть и пандусы. Не везде работают и кнопки вызова помощи. Не попасть колясочникам даже в Пенсионный фонд. Несмотря на разметку на асфальте.

МУЖЧИНА1: Ну, двигаться надо дальше. Давайте мы вас перенесем, чего, в любом случае.

КОРР.: Сегодня только в Нижнем Тагиле проживает несколько сотен людей с повреждением опорно-двигательного аппарата. И многие, без посторонней помощи едва могут комфортно передвигаться по городу.

ИГОРЬ ВАСИЛЬЕВ (ДИРНКТОР МУП «ТАГИЛДОРСТОЙ»): Сейчас мы работаем на объектах, на которых везде предусмотрено понижение бортового камня. Так называемые лодочки...

КОРР.: Мэр Владислав Пинаев просит работников дорожных служб проверить на себе, примерив роль колясочника.

ГОЛОС ЗА КАДРОМ: Нет, а ты его не толкай, хитрый.

МУЖЧИНА2: Я его не толкаю. Я просто придерживаю, чтобы он не перевернулся.

КОРР.: А эту дорогу капитально отремонтировали в прошлом году. И вроде бы, по всем нормам, но...

- Короче, понятно. Без помощи не заехать.

ИНВАЛИД-КОЛЯСОЧНИК: Приходится по дороге ехать. Рисковать.

ИНВАЛИД-КОЛЯСОЧНИК2: Ну, слава богу, пока еще гаишники не останавливают.

КОРР.: У руководства дорожных компаний после такого тест-драйва лишь один комментарий.

МУЖЧИНА3: Не позавидуешь, как говорится.

КОРР.: Мэр Нижнего Тагила уверен, что ему удалось открыть дорожникам глаза на проблему.

ВЛАДИСЛАВ ПИНАЕВ (МЭР. Г. НИЖНЕГО ТАГИЛА): Можно объяснять в кабинетах сколько угодно, но один раз попробовав, я думаю, что у них в памяти это осталось значительно дольше.

КОРР.: Кроме того, сами маломобильные граждане готовы предложить свою помощь.

МАКСИМ ЗЯБЛИЦЕВ: Человек, который, допустим, на коляске, человек слабовидящий, да? Там, и так далее. То есть, должны на стадии проекта тоже давать консультации.

КОРР.: По итогам такой ревизии чиновники уже начали готовить **комплексный план**, чтобы исправить недоработки. Кирилл Бортников, Лена Галеева. «Вести» из Нижнего Тагила, Свердловская область.

ТАСС; 2019.07.12; ЭКСПЕРТ: В РОССИИ БОЛЕЕ 80% РОДИТЕЛЕЙ ГОВОРЯТ, ЧТО ИСПОЛЬЗУЮТ ДЕТСКИЕ АВТОКРЕСЛА

Порядка 80% родителей в России заявляют, что используют специальные автокресла при перевозке детей в автомобиле. За шесть лет показатель увеличился в 13 раз, сообщила в пятницу журналистам член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре.

«Шесть лет назад детские автокресла использовали 6% родителей, на сегодня более 80% родителей говорят, что пристегивают детей, это в среднем, цифры разнятся в регионах<...> Но по сводке происшествий мы видим, что дети погибают в автомобилях, и погибают непристегнутыми», - сказала она во время рабочей поездки в Ставрополь.

В рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на базе перинатальных центров в российских регионах будущих родителей начнут учить правилам безопасности при перевозке детей. В пятницу федеральный проект стартовал в Ставропольском крае.

«Мы рассматриваем самые важные аспекты, в том числе, связанные со скоростным режимом и выездом на полосу встречного движения. Многие родители не представляют, что ребенок переживает даже при экстренном торможении. Мы на оборудовании показываем, как закреплять кресло, как усаживать ребенка, как долго ребенок может находиться в таком положении», - пояснила Агре.

Тренинги для будущих родителей стартуют в 2019 году в 30 регионах России. До 2021 года к ним присоединятся все субъекты страны в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/692009>

ТАСС; 2019.07.12; ЭКСПЕРТ: РЕМНЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИСТЕГИВАЮТСЯ БОЛЕЕ 90% ВОДИТЕЛЕЙ В РФ

Водители в России, согласно исследованиям, стали почти в четыре раза чаще пристегиваться ремнями безопасности за последние десять лет. Пристегиваются в машине более 90% автомобилистов, сообщила в пятницу журналистам член правительственной

комиссии по безопасности дорожного движения, президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре.

«Последние десять лет в стране велась очень масштабная работа по повышению безопасности дорожного движения <...> В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** мы провели исследование, цифры не могут не радовать - в среднем пристегиваются более 90%», - сказала она во время рабочей поездки в Ставрополь.

Эксперт отметила, что десять лет назад результат опросов был значительно ниже. «Использование ремней безопасности было не в фаворе, пристегивались 23% водителей по всей стране», - пояснила Агре.

Президент экспертного центра отметила, что совместно с Госавтоинспекцией РФ в стране была проведена масштабная разъяснительная работа. В итоге мнение большинства водителей в части значимости использования ремней безопасности удалось поменять.

В число задач **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** входит рост доли автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидация половины мест концентрации ДТП, увеличение (до 85%) доли протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии и так далее.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/692469>

ТАСС; 2019.07.12; АВАРИЙНУЮ РЯЗАНСКУЮ ДОРОГУ ПРИВЕДУТ В ПОРЯДОК ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА ВПЕРВЫЕ ЗА 20 ЛЕТ

Участок дороги в Рязанской области, не отремонтированный более 20 лет, приведут в порядок за счет средств **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом в пятницу сообщается на сайте министерства транспорта и автомобильных дорог региона.

«В Скопинском районе полным ходом идут ремонтные работы на автодороге Коготково - Корневое - Князево - станция Топилы (участок Коготково - Князево) в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Участок дороги, который соединяет несколько крупных сел с районным центром, не ремонтировался более 20 лет и находился в аварийном состоянии», - говорится в сообщении.

На объекте уже выполнено фрезерование старого асфальтобетонного покрытия, продолжаются работы по замене деформированных участков автодороги, устройству выравнивающих слоев из асфальтобетона. Подрядчику предстоит уложить новое покрытие на участке протяженностью 15 км, укрепить обочины щебнем, установить новые дорожные знаки, заменить павильоны на автобусных остановках и нанести разметку. Стоимость работ на объекте превышает 175 млн рублей, завершить их планируется в сентябре 2019 года.

Всего по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Рязанской области на ремонт дорог в 2019 году направят 2,67 млрд рублей. Как ранее уточнили ТАСС в **минтрансе** области, сегодня в нормативное состояние приведено только 21,9% дорог региональных и межмуниципальных дорог. К 2024 году доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна составить не менее 42,76% (2818,39 км), для этого предстоит отремонтировать 1374,9 км дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/6658756>

ТАСС; 2019.07.12; ТАМБОВСКИЕ ВЛАСТИ УСТАНОВЯТ 99 КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ НА ДОРОГАХ РЕГИОНА К 2024 ГОДУ

Власти Тамбовской области планируют к 2024 году увеличить число камер фиксации нарушений правил движения на дорогах региона до 99 штук, это почти в два раза больше,

чем установлено сейчас. Об этом ТАСС в пятницу сообщила начальник отдела управления автомобильных дорог и транспорта Тамбовской области Татьяна Мануйлова. «Работы по монтажу камер фото- и видеофиксации у нас запланированы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, согласно которому мы должны установить на наших трассах к 2024 году 99 камер, для сравнения к началу 2018 года их было 47», - сказала Мануйлова.

Она отметила, что эти мероприятия направлены на сокращение смертельных случаев в автомобильных авариях в 3,5 раза. «Если в 2017 году мы фиксировали 145 погибших на дорогах области, то к 2024 году этот показатель не должен превышать 41 случая», - сказала собеседница агентства.

По ее словам, к концу этого года в регионе также должны заработать в полную силу три новых автоматических пункта весового контроля транспортных средств. В настоящий момент они уже установлены и проходят тестирование. Это пункты на дорогах Мичуринск - Липецк, Тамбов - Котовск и трассе Орел - Тамбов в Жердевском районе. Средства на их обустройство в размере 144 млн рублей выделены из областного бюджета.

<https://tass.ru/v-strane/6659363>

ТАСС; 2019.07.12; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИТ ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА 2019 ГОД ЗАДАЧИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

Самарская область полностью выполнит все задачи, поставленные на 2019 год по линии национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом в пятницу сообщил губернатор Самарской области Дмитрий Азаров на заседании коллегии **Росавтодора**.

«Самарская область здесь отмечена как одна из успешных по реализации этого национального проекта. У нас уже 44 проекта закончены, это 30% (от запланированного на 2019 год - прим. ТАСС), по освоению средств у нас значительный показатель на уровне 37%. И мы сегодня с полной уверенностью говорим, что все цели и задачи, которые на 2019 год определены, будут исполнены», - сказал Азаров.

По словам главы региона, всего в текущем году по **нацпроекту** в Самарской области предусмотрен ремонт 91 участка дорог общей протяженностью 247 км. По данным областного правительства, на эти цели направлено 5,77 млрд рублей, в том числе 3,26 млрд рублей из средств федерального бюджета.

Всего до 2024 года в регионе в соответствии с **нацпроектом** планируется отремонтировать 1406 км автомобильных дорог регионального и местного значения. Общий объем финансирования **нацпроекта** в регионе составит 39,7 млрд рублей, в том числе 11,56 млрд рублей из федерального бюджета и 28,13 млрд рублей из бюджета области.

<https://tass.ru/ekonomika/6658425>

ГТРК САМАРА; 2019.07.12; ДОРОЖНИКИ СО ВСЕЙ РОССИИ ПРИЕХАЛИ В САМАРУ

В Самаре прошло заседание коллегии **Федерального дорожного агентства «Росавтодор»**.

Специалисты ведомства и представители управлений дорог со всей страны обсудили реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, а также крупнейшие инфраструктурные проекты. Самарская область неслучайно выбрана местом проведения столь крупного отраслевого мероприятия. 63 регион является одним из лидеров в стране по реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, а также крупных проектов, среди которых мост через Волгу, Фрунзенский мост, автомобильная развязка в Тольятти.

До 2024 года в Самарской области в рамках **нацпроекта** планируется отремонтировать 1406 км дорог регионального и местного значения. Из них - 387 км дорог в Самарско-Тольятинской агломерации и 1019 км региональных дорог. В этом году будут отремонтированы 247 км автодорог регионального и местного значения (из них 49,9 км в Самаре и 17,15 км в Тольятти).

Несмотря на то, что большая часть строительного сезона впереди, работы уже выполнены более, чем на 30%. Специалисты завершили работы на 44 участках автодорог, 40 из которых в Самаре. Готовы к приемке дороги по улицам: Речная, Дзержинского, Тухачевского, Фрунзе, Краснодонская, Гастелло, Калинина, Воронежская и др.

Также окончены работы на участках трасс: «Урал»-Новосемейкино в Красноярском районе, Борма-Кошки-Погрузная в Кошкинском районе, «Урал»-Челно-Вершины-Суходол в Сергиевском районе, Похвистнево-Клявлино в Камышлинском районе.

Особое внимание уделяется обеспечению безопасности дорожного движения. Одно из приоритетных направлений - обновление региональных трасс, проходящих через населенные пункты. Помимо ремонта дорожного полотна, здесь делают уличное освещение, устанавливают дорожные знаки и «лежачие полицейские».

<https://tvsamara.ru/news/54298/>

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, ФИЛИПП СТЕРКИН; 2019.07.15; СЕЧИН ПРОСИТ 2,6 ТРЛН РУБЛЕЙ ЛЬГОТ НА РАЗВИТИЕ АРКТИКИ; ВЗАМЕН ОН ВЛОЖИТ ДО 8,5 ТРЛН РУБЛЕЙ В АРКТИЧЕСКИЙ РЕГИОН

В освоение Арктики нефтяные компании готовы вложить от 5 трлн до 8,5 трлн руб., но для этого им нужны беспрецедентные налоговые льготы ценой 2,6 трлн руб. План нового проекта изложен в письме главного исполнительного директора «Роснефти» Игоря Сечина, которое он 26 июня написал президенту Владимиру **Путину**, и в прилагающихся к нему расчетах KPMG.

«Ведомости» ознакомились с документами, подлинность письма подтвердили семь человек, из них четыре чиновника, два человека, близких к работающим в регионе нефтегазовым компаниям, а также один из возможных участников проекта.

Чтобы получить льготы, Сечин просит **Путина** поддержать проект федерального закона о развитии Арктики – этот документ, разработанный Минвостокразвития, предусматривает особый режим для инвесторов. На письме **Путин** написал поручение премьеру Дмитрию **Медведеву**: «Проработать предложение и доложить», его резолюцию подтверждают два собеседника «Ведомостей».

Сечинский треугольник

В письме Сечин рассказывает **Путину** о новом нефтегазовом проекте «Восток ойл», который объединит месторождения «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов (Пайяхское) и «Роснефти» – в частности, Лодочное, Тагульское и уже работающее Ванкорское. В презентации KPMG перспективные ресурсы проекта оцениваются в 2,6 млрд т углеводородного сырья (доказанные запасы немногим превышают 870 млн т нефти), там же говорится о включении в кластер месторождений совместного предприятия с ВР «Ермак нефтегаз» и восточнотаймырских месторождений, где сейчас «Роснефть» ведет геолого-разведочные работы. В проект входят «первоклассные международные инвесторы», пишет Сечин **Путину**, не называя их, с некоторыми идут переговоры, уточняет он.

Инвестиции, по расчетам Сечина, превысят 5 трлн руб.: будет построено 5500 км трубопроводов, морские терминалы с перевалкой до 100 млн т в год, аэропорты, линии электропередачи и т. д. В презентации KPMG сумма инвестиций еще больше – 8,5 трлн руб. Это по 300 млрд руб. в год, для сравнения: вся инвестпрограмма «Роснефти» в этом году – немногим более 900 млрд, замечает старший директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. Инвестиции зависят от запасов в регионе, если они приблизятся к

перспективным ресурсам, то капитальные затраты превысят и 8,5 трлн руб., поясняет один из возможных участников проекта. Вклад проекта в ВВП эксперты KPMG оценивают до 2% в год до 2050 г., а выигрыш для бюджета – в 4,4 трлн руб. от налоговых поступлений, увеличения дивидендов и эффекта от смежных отраслей.

Проект был бы работоспособным и без налоговых послаблений, но для этого потребовалось бы финансирование под 4–5%, что сейчас невозможно, говорит человек, близкий к одному из участников проекта. Сечин в письме оценивает стоимость проектного финансирования в России более чем в 11–12%, поэтому нужны иностранные партнеры, а для них важны долгосрочные фискальные условия.

Холодный налоговый рай

Долгосрочные фискальные условия подразумевают налоговые льготы, следует из письма Сечина. Законопроект, разработанный Минвостокразвития, предполагает полное освобождение от НДС новых нефтегазовых месторождений, а для уже работающих – налоговый вычет из НДС на сумму инвестиций. А также нулевые ставки налога на имущество, земельного налога, снижение налога на прибыль до 7% (сейчас – 20%) и страховых взносов до 7,6% (сейчас базовая ставка – 30%). И все это на 30 лет.

Сечин предлагает и свою версию законопроекта, одна из ключевых поправок – льготы по НДС для Ванкорского месторождения и возможность без налогов передавать сэкономленные средства проектам в Арктике. В прошлом году на ванкорские месторождения пришлось почти 9% добычи «Роснефти» – 21,4 млн т нефти, ежегодно «Роснефть» тратит на них 30–70 млрд руб. Проект уже получал льготы – по НДС и экспортной пошлине, но после повышения отдачи от проекта они были отменены.

Для участников «Восток ойл» льготы составят 2,6 трлн руб., подсчитали эксперты KPMG, благодаря преференциям проект должен выйти на положительный денежный поток в 25 млрд руб. уже к 2027 г. Только льготы по НДС обернутся для бюджета потерями в 250 млрд руб. в год (с учетом уже действующей льготной ставки НДС для недр в Красноярском крае), говорит представитель Минфина. Льготы по налогу на имущество и земельному ударят по бюджетам регионов и муниципалитетов, продолжает он и напоминает, что указом президента предусмотрено поэтапное упразднение льгот по региональным и местным налогам.

«У нас, по всем оценкам, объем добычи [в России] к 2035 г. уменьшится в 2 раза, уже начиная с 2022 г. должен падать <...> Поэтому нам нужно срочно принимать соответствующие меры», – говорил вице-премьер Дмитрий Козак в декабре 2018 г. Но Минфин предлагает не спешить с раздачей новых преференций. Дополнительные льготы для стимулирования разработки месторождений Арктики нужно рассматривать как часть плана по освоению нефтяных месторождений и увеличению добычи нефти – правительство его утвердило в этом году, отмечает представитель Минфина, также необходимо определить источники компенсации выпадающих доходов бюджета.

Минфин предлагает до окончания работы по инвентаризации месторождений не предоставлять льготы сырьевым проектам, знают два чиновника. Сначала нужно провести инвентаризацию месторождений, оценить эффективность проектов, которые претендуют на льготы, а уже потом решать, предоставлять ли их, соглашается Александра Суслина из Экономической экспертной группы.

Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков утверждает, что никаких решений президент пока не принимал, а рабочую переписку он традиционно не комментирует. Представитель премьер-министра Олег Осипов не ответил на вопросы «Ведомостей». Представители «Роснефти», «Нефтегазхолдинга», Минэнерго, KPMG, Минвостокразвития и Козака от комментариев отказались.

Проект внес серьезный раскол среди чиновников. «Если мы хотим что-то развивать, то нужно создать условия для компаний, а не считать выпадающие доходы бюджета от проектов, которых не будет при нынешнем фискальном режиме», – говорит один из

опрошенных «Ведомостями» чиновников. Но увеличение расходов бюджета, в том числе в виде льгот, всегда приводит к повышению налогов, замечает другой чиновник, и в конечном итоге всегда за все платят граждане. Принимая решение о бюджетной поддержке, нужно оценивать эффективность использования этих средств, считает он: выбрать, реализовать проект в ущерб доходам населения или компаний (смотря, на кого в итоге налоги повышаются) или отказаться от него. Бюджетная поддержка – прямое финансирование или субсидирование кредитной ставки – более прозрачная форма помощи, чем налоговые льготы, полагает бывший замминистра финансов Сергей Шаталов, курировавший налоговую систему: есть отчетность, можно проверить, как поддержка работает, какой она дает эффект.

Льготы за чужой счет

«Налоговые льготы легко давать, но очень трудно забрать – временные льготы могут стать вечными», – рассуждает Шаталов, и зачастую они достаются не тем, кто в них действительно нуждается, а тем, у кого есть административные ресурсы. «Лоббисты пользуются тем, что конкретный проект сравнивается с неорганизованной массой проектов, а между получением ими ресурсов и их оплатой через повышение налогов проходит много времени», – замечает один из чиновников.

Для бюджета проект создает риски – недополученные сейчас налоги могут так и не вернуться в будущем, признает Маринченко: нефть может подешеветь, спрос на нее может снизиться из-за роста зеленой энергетики. Oxford Institute for Energy Studies предсказывал, что после 2040 г. потребление нефти в мире выйдет на пик, затем начнет драматически снижаться и остановить эту тенденцию будет невозможно. «Мы сдерживаем добычу нефти по соглашению ОПЕК+, но у нас много льгот, стимулирующих ее повышение. У нас нормальные запасы, а компании спорят, нужно ли продлевать соглашение с ОПЕК. Есть ли необходимость в таких условиях тратить колоссальные ресурсы на добычу в Арктике в сложных условиях и с большими издержками?» – замечает Шаталов. «В условиях сделки с ОПЕК и странами не-ОПЕК льготы должны получать только наиболее эффективные проекты», – говорит высокопоставленный чиновник. Условия добычи в Арктике тяжелые, эффект для экономики от ее освоения неочевиден, зато нагрузка на бюджет при таких льготах будет серьезной, рассуждает профессор Российской школы экономики Олег Шибанов.

«Льготы не бывают бесплатными, они всегда за чей-то счет – мы или повышаем налоговую нагрузку, или лишаемся возможности снизить ее, – предупреждает Шаталов. – Россия очень сильно зависит от сырьевых ресурсов и внешних шоков, поэтому есть риск, что при снижении доходов бюджета придется потом повышать налоги, и вероятнее всего – на население». Вряд ли новые льготы приведут к очередному повышению налогов, скорее придется настраивать бюджетное правило, чтобы увеличить использование нефтегазовых доходов, говорит Шибанов. А Суслина считает, что Минфин предпочтет пойти по пути сокращения других расходов, но давать такие большие льготы «Роснефти» категорически несправедливо: объективных причин для такого льготного режима нет.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/14/806531-sechin-prosit-prosit-26-trln-lgot-lgot>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.15; РЕЗВОСТЬ — НОРМА ЖИЗНИ; «РЕГУЛЯТОРНЫЕ ПЕСОЧНИЦЫ» МОГУТ СТАТЬ ЗАКОНОМ БЫСТРОГО ПЕРЕХОДА ЭКСПЕРИМЕНТА В НОРМУ

Законопроект о «регуляторных песочницах» при доработке превратился в проект института регулирования инновационного бизнеса. Предлагаемые «экспериментальные правовые режимы» (ЭПР) лишь формально ограничены цифровыми технологиями — они охватывают полузакрытый список сфер деятельности, в который входят не только финрынки, медицина и транспорт, но и образование, строительство и госуслуги. Если

эксперименты с еще неучтенными законами товарами и услугами — как криптовалюта, беспилотное такси, удаленное образование в школе или здание, напечатанное строительным 3D-принтером,— будут успешны три года, их предлагается продлевать на год, а перед правительством ставить вопрос о превращении эксперимента в норму закона.

Минэкономики опубликовало для общественного обсуждения финальную версию законопроекта «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в РФ». По данным источников “Ъ” в Белом доме, согласительные совещания по тексту шли на прошлой и продолжатся на этой неделе. Затем ожидается внесение документа Белым домом в Госдуму: в отсутствие новых принципиальных разногласий есть шансы на его принятие парламентом в осеннюю сессию. Это открывает возможность запуска первых экспериментальных правовых режимов с середины 2020 года: правительство должно подготовить необходимые постановления за 120 дней после вступления закона в силу.

Законопроект об ЭПР де-факто объединяет идеи двух законопроектов о «регуляторных песочницах» — в финансовой (разработка ЦБ, уже обсуждается Госдумой) и в «гражданских» сферах.

Проект Минэкономики и структур Центра стратегических разработок (ЦСР) исходно был призван разрешить проблему несоответствия инновационных товаров и услуг (беспилотных автомобилей, телемедицины и т. п.) общему регулированию. По данным “Ъ”, представители ЦБ готовы остановить работу над «финансовым» проектом — проект закона об ЭПР описывает и его сферу.

Документ об ЭПР стал существенно короче и проще, в него введены механизмы согласования запуска ЭПР, приостановки, добровольного входа и выхода из него игроков. Список отраслей, в которых может быть введен ЭПР, стал формально закрытым: применимость экспериментального госрегулирования, которое может предусматривать отмену лицензий, несоблюдение ряда правовых норм и законов (кроме Конституции и федеральных конституционных законов), допусков, разрешений и т. п., сейчас исчерпывается шестью отраслями. Это цифровая медицина, высокоавтоматизированный транспорт, электронное обучение, новые финтехнологии, дистанционная продажа товаров и услуг и новые технологии в строительстве и эксплуатации недвижимости. Впрочем, седьмым пунктом идут «иные направления» — они устанавливаются федеральным законом, т. е. для открытия ЭПР в новой сфере нужно вносить поправки в отраслевой ФЗ. Список технологий, для которых возможны ЭПР, должно утверждать правительство — но большинство принципиально новых бизнесов уже используют цифровые технологии, а в числе шести отраслей уже есть вполне абстрактная «дистанционная продажа товаров и услуг», то есть список можно считать «полуоткрытым».

Почему регуляторные песочницы оставили на осень

Механизм запуска ЭПР открытый: инициировать его может как госорган или регулятор, так и объединение предпринимателей и даже отдельный инициатор. При отсутствии возражений регулятора (при их наличии вопрос разрешается правительством) разрабатывается программа ЭПР сроком до трех лет: в ней описывается режим «спецрегулирования» (включая неприменение к участникам режима требований отдельных нормативно-правовых актов), сроки его действия, его субъекты, критерии для желающих присоединиться, цели эксперимента и т. д. Уполномоченным органом ЭПР может стать и публично-правовая компания (по отдельному закону или указу президента). Предприниматели за пределами финрынка организуют для участия в ЭПР некоммерческую организацию (или несколько, необязательно СРО), в случае с финансовыми рынками организацию, выступающую от имени предпринимателей, определяет сам Банк России. ЦБ, в отличие от прочих регуляторов, дано и прямое право ограничивать объемы операций субъектов экспериментального режима, для прочих отраслей таких ограничений нет — очевидно, регуляторы могут пытаться обосновать их в программе ЭПР.

Спецрежим может быть ограничен регионом, сами субъекты РФ могут вводить ЭПР на своей территории в сфере своей компетенции, федеральный центр и регионы вместе — в сфере совместного ведения, что актуально для здравоохранения и среднего образования. Муниципальные ЭПР не предусмотрены. Важный момент — статус участника такого режима: им является и любой потребитель товаров и услуг, производимых субъектом ЭПР. Потребителя «экспериментальных» товаров и услуг обязаны детально проинформировать о том, что он имеет дело не со стандартным товаром, а если субъект ЭПР доминирует на рынке в понимании ФАС, потребителю должны предоставить выбор между обычным и экспериментальным регулированием (это слабое место проекта, как и большая часть тем, связанных с ФАС). «Экспериментальные» госуслуги должны обязательно предоставляться и вне ЭПР, то есть «нецифровым» способом. О возможных затрагивающих ЭПР интересах третьих лиц необходимо сообщать в СМИ. Спецрегулирование при этом не исключает применения к правоотношениям Гражданского кодекса (в частности, ответственности за причиненный вред и норм защиты прав потребителей), в ряде случаев может вводиться обязательное страхование ответственности за вред от реализации ЭПР.

Регионы заведут собственные «песочницы»

Если «вход» в ЭПР и его инициация достаточно свободны, то описание «выхода», добровольного или нет, видимо, сильно пострадало при согласовании законопроекта. ЭПР в целом и для одного участника досрочно может отменить отраслевой закон или двукратное нарушение режима ЭПР (в том числе недостоверная отчетность), при этом вопросы нарушений и ответственности де-факто отданы на откуп регулятору (хотя исключение из ЭПР можно обжаловать в суде). Наконец, прекратить действие режима можно по ходатайству прокурора, если ЭПР используется «для совершения преступлений или административных правонарушений» (из формулировок, впрочем, следует, что нужен приговор суда или административный штраф: в целом законопроект постулирует правомерность действий участника режима, если его действия не соответствуют правовым актам, из-под действия которых он выведен). Тем не менее большая часть дискреционных решений об участии в ЭПР принимается органом правительства, а корректируется или приостанавливается режим по итогам обсуждений регулятора, заинтересованного ведомства и предпринимателей, арбитром в них также будет правительство. Оно же может приостановить или отменить режим фактически по своему усмотрению. Субъект ЭПР при этом ограничен в праве выхода из режима в отсутствие ущерба кому-либо — доказательства этого, видимо, будут проблемой для бизнеса.

ЭПР остался бы «регуляторной песочницей», если бы не его финал. По завершении режима (до трех лет) при согласии уполномоченного органа, госрегулятора и предпринимателей в правительство будет вноситься предложение о превращении норм ЭПР в постоянное общее регулирование: Белый дом будет должен во всяком случае рассмотреть эту заявку в течение года, а ЭПР на этот срок может быть продлен. Иными словами, если в течение трех лет оборот биткойна, не соответствующие СНИПам инновационные здания, дистанционные школы и даже инновационные госуслуги не принесли никому вреда, не подорвали основы нравственности и не вызвали народных волнений — у них есть шанс превратиться в законную норму. Де-факто это превращает ЭПР в инструмент институциональных изменений: сейчас большинство сходных полузаконных экспериментов, организованных явочным порядком, заканчиваются закрытыми обсуждениями в министерствах (где главным аргументом выступает «как бы чего не вышло») — или уголовными делами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4031903>

КОММЕРСАНТЪ; КРИСТИНА ЖУКОВА; 2019.07.15; ОРГАНАМ ВЛАСТИ СПРОЕКТИРУЮТ АРХИТЕКТОРА; ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНФОРМСИСТЕМ РАЗРАБАТАЮТ ЕДИНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Минкомсвязь предлагает составить единые требования к информационным системам органов власти и ввести должность главного государственного IT-архитектора, который будет их контролировать. Предполагается, что это повысит устойчивость IT-инфраструктуры и снизит сроки оказания госуслуг. Необходимость такой унификации назрела давно, признают эксперты, но есть риски того, что новые критерии сформируют в пользу конкретных участников рынка.

Минкомсвязь подготовила проект концепции создания и функционирования единой технологической архитектуры информационных систем органов исполнительной власти (ЕТА ИС ОИВ). В документе (есть у «Ъ») говорится, что это поможет обеспечить цифровой суверенитет страны, повысит устойчивость IT-инфраструктуры исполнительной власти и приведет к сокращению сроков оказания госуслуг. 12 июля состоялось заседание профильной межведомственной рабочей группы, на котором планировалось обсудить вопрос о единой IT-архитектуре, однако, по словам одного из собеседников «Ъ», пункт пока снят с повестки. В Минкомсвязи и АНО «Цифровая экономика» комментарий не предоставили.

В сферу создания ЕТА ИС ОИВ должны войти IT-архитектуры государственных информационных систем (ГИС), федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов федерации и местного самоуправления. Документ предполагает, что до 1 октября правительство определит два центра компетенций проекта, один из которых займется информационной безопасностью, а также подготовит предложения по порядку финансирования работ. Основным источником финансирования ЕТА ИС ОИВ должны стать средства федерального бюджета, выделяемые в рамках программы «Цифровая экономика». До 1 декабря планируется назначить главного государственного IT-архитектора, а также главных IT-архитекторов в субъектах и федеральных органах власти.

IT-архитектура - широкое понятие, включающее набор общих подходов к построению систем, отмечает заместитель гендиректора Postgres Professional Иван Панченко. В документе предлагается поручить выработку этих подходов центрам компетенции, а вырабатываемые ими архитектурные требования станут обязательными для разработчиков ГИС. Сейчас же ведомства разрабатывают информационные системы на свое усмотрение, что нерационально, с точки зрения государства, и не обеспечивает должного уровня качества и безопасности, указывает господин Панченко. С другой стороны, если перегнуть палку, эффект окажется противоположным, считает он: слишком жесткие ограничения будут приводить к подавлению конкуренции и снижению качества. Чрезмерный уровень единообразия вреден и для информационной безопасности, «поэтому очень важно, кто и как будет реализовывать то, что написано в документе».

Необходимость унифицировать подходы, по которым проектируются государственные информационные системы, назрела давно, согласен директор по продукту ГК Astra Linux Роман Мылицын. Если в результате удастся обеспечить разработку единых стандартов и архитектурный надзор над ключевыми информационными системами России, это позволит активнее развиваться всей отрасли за счет появления единых критериев, уверен он. «Риски тоже имеются, особенно в случае формирования этих критериев в пользу конкретных участников рынка», - добавляет господин Мылицын.

Сейчас созданием государственных информационных систем в России занимается целый ряд компаний, включая, например, «Ростелеком», который контролирует значительную часть этого сегмента, рассказывает один из собеседников «Ъ» на IT-рынке. Эта отрасль нередко страдает от неверных решений, указывает он, напоминая о сбое в работе систем

Росреестра («Ъ» сообщал о нем 3 сентября 2018 года), в результате которого в стране почти две недели не было доступа к сведениям о регистрации объектов недвижимости.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; ДЕПУТАТЫ ВНЕСЛИ В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О ДЕМПФЕРЕ НА ТОПЛИВО

Группа депутатов Госдумы во главе с руководителем комитета по бюджету и налогам Андреем Макаровым внесла на рассмотрение нижней палаты парламента законопроект о корректировке демпфирующего механизма на бензин и дизель, введении «восточных надбавок» и демпфера на авиакеросин, а также об изменении формулы НДС.

Документ опубликован в электронной базе данных нижней палаты парламента вместе с финансово-экономическим обоснованием, в котором прописаны расчеты для бюджета в 2019 году от принятия законопроекта.

Ранее данные поправки вносились в Госдуму правительством ко второму чтению законопроекта «О редкоземельных металлах», но спикер Вячеслав Володин и представители всех фракций обратили внимание на нарушение процедуры (второе чтение не предполагает публичного обсуждения).

Согласно поправкам предполагается, что формула демпфера будет линейной без выноса поправочных коэффициентов за скобки. Демпфер будет рассчитываться как экспортная альтернатива на бензин, умноженная на объемы его производства и коэффициент 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).

В том случае, если нефтяные компании направляют нефть на переработку на заводы на Дальнем Востоке, то в формулу демпфера включаются так называемые «восточные надбавки» на бензин и дизельное топливо, умноженные на объемы их производства на Дальнем Востоке.

«Дальневосточная надбавка» рассчитывается как 2 тыс. рублей на тонну плюс экспортная альтернатива. При этом, если оптовые цены на бензин или дизельное топливо на Дальнем Востоке оказываются на 20% больше, чем средние оптовые цены в России, то «дальневосточная надбавка» обнуляется.

Экспортная альтернатива рассчитывается как экспортный коэффициент минус цена на внутреннем рынке. Экспортный коэффициент получается по формуле в зависимости от цен на бензин и дизельное топливо на роттердамском рынке, затрат на транспортировку, размера экспортной пошлины и акциза на нефтепродукты, курса рубля и налога на добавленную стоимость. А внутренняя цена на бензин и дизельное топливо устанавливается нормативно.

При этом поправки вводят новые, но давно ожидаемые индикативные цены на внутреннем рынке на бензин в размере в 51 тыс. рублей за тонну в 2019 году, 53,6 тыс. руб./т - в 2020 году, 56,3 тыс. руб./т - в 2021 году, 59 тыс. руб./т - в 2022 году, 62 тыс. руб./т - в 2023 году, 65 тыс. руб./т - в 2024 году, на дизельное топливо в размере в 46 тыс. руб./т - в 2019 году, 48,3 тыс. руб./т - в 2020 году, 50,7 тыс. руб./т - в 2021 году, 53,25 тыс. руб./т - в 2022 году, 56 тыс. руб./т - в 2023 году, 58,7 тыс. руб./т - в 2024 году.

При этом демпфер будет работать, если внутренние оптовые цены на бензин компаний отклоняются от индикативных не более чем на 10%, а оптовые цены на дизельное топливо - не более чем на 20%.

Поправки также предполагают механизм компенсации бюджету изменений формулы демпфера в 2019 и 2020 годах за счет корректировок переменных в формуле НДС.

НДС повышается в два этапа. С 1 октября 2019 года - за счет разового повышения бинарного коэффициента на бензин и дизельное топливо при расчете одной из переменных в формуле НДС. Так, если до 30 сентября этот бинарный коэффициент для бензина составлял 125, то с октября по декабрь 2019 года он повышается до 200, с 2020

года он снижается до 105. Бинарный коэффициент для дизельного топлива до конца сентября составляет 110, с октября по декабрь - 185, а с 2020 года уменьшается до 92.

С 2020 года механизм расчета компенсации бюджета за счет НДСПН меняется. В формулу переменной для НДСПН вводится коэффициент Н буг., который рассчитывается как разница между формулой расчета коэффициента демпфера после 2020 года и формулой расчета коэффициента демпфера до 2020 года. При этом не учитываются объемы производства и дальневосточная надбавка.

Кроме того, поправки вводят демпфирующую компоненту к обратному акцизу на авиакеросин. Они предполагают, что демпфирующая компонента будет рассчитываться в зависимости от разницы экспортных цен на авиатопливо и индикативных цен на него в России, затрат на транспортировку, размера экспортной пошлины на авиакеросин. Кроме того, формула демпфера будет учитывать объемы закупок авиакеросина и поправочный коэффициент в размере 0,75 (до конца 2019 года) и 0,68 с 2020 года.

Индикативная цена на внутреннем рынке в формуле демпфера будет составлять с 1 августа и до конца года 48,3 тыс. руб./т, в 2020 году - 50,7 тыс. руб./т, в 2021 году - 53,25 тыс. руб./т, в 2022 году - 55,9 тыс. руб./т, в 2023 году - 58,7 тыс. руб./т, в 2024 году - 61,6 тыс. руб./т.

Минфин разработал этот механизм для сглаживания роста цен на авиаперелеты после поручения президента по итогам «прямой линии».

Поправки также предполагают отнесение всех темных нефтепродуктов (включая мазут и судовое топливо) к средним дистиллятам. Даная мера, как следует из финансово-экономического обоснования, принесет бюджету дополнительные доходы в размере 60 млрд рублей ежегодно. «Такая мера позволит также предотвратить оборот суррогатов средних дистиллятов под видом мазута и вакуумного газойля», - говорится в пояснительной записке. При использовании средних дистиллятов в качестве топлива для производства тепла и электроэнергии предусматривается право на вычет уплаченных покупателем таких средних дистиллятов сумм акциза с коэффициентом 2. «Это позволит избежать увеличения налоговой нагрузки на тепло- и электроснабжающие организации, использующие средние дистилляты в качестве топлива», - говорится в пояснительной записке.

В финансово-экономическом обосновании говорится, что вследствие применения нового механизма, прописанного в законопроекте, дополнительные расходы федерального бюджета составят с 1 июля 2019 года и до конца года 2,7 млрд рублей на предоставление обратного акциза производителям дизельного топлива и 16 млрд рублей производителям автомобильного бензина. Компенсация указанных расходов предлагается за счет установления дополнительного фиксированного слагаемого в формуле НДСПН при добыче нефти в размере 150 рублей на тонну, применяемого с 1 октября по 31 декабря 2019 года.

Документ планируется рассмотреть в первом чтении на заседании Госдумы 19 июля.

ТАСС; 2019.07.12; МАКСИМ ОРЕШКИН НА ПУТИ В ТОЛЬЯТТИ ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ ТАТАРСТАНА ИНФРАСТРУКТУРУ

Министр экономического развития РФ Максим Орешкин, который в пятницу вечером отправился на автомобиле по маршруту Москва - Тольятти, обсудил с президентом Татарстана Рустамом Миннихановым вопросы межрегиональной транспортной инфраструктуры. Об этом в воскресенье ТАСС сообщила заместитель руководителя пресс-службы президента республики Лилия Галимова.

«В ходе беседы президент Республики Татарстан обсудил с главой Минэкономразвития вопросы межрегиональной транспортной инфраструктуры. В частности, речь зашла о необходимости увеличения пропускной способности ж/д и автотранспорта, очевидно, что при такой загруженности встает вопрос о необходимости развести пассажирский и грузовой поток», - сказала Галимова.

Пользуясь тем, что Орешкин проезжал столицу Татарстана в рамках маршрута Москва - Тольятти, Минниханов показал министру проект по созданию рыбоводного комплекса «Биосфера-Фиш», уточнила Галимова. По ее словам, он реализуется в регионе по программе льготного финансирования Минэкономразвития РФ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/697883>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.13; ГИБДД ЛИШИЛИ ПРИОРИТЕТА В ЗНАКАХ; СУД РЕШИЛ ДЕЛО ОБ ИХ РАЗМЕРЕ В ПОЛЬЗУ МОСКОВСКИХ ВЛАСТЕЙ

Как выяснил “Ъ”, тяжба с ГИБДД вокруг применения в Москве уменьшенных в размерах дорожных знаков завершилась победой столичных властей. Ранее Госавтоинспекция и суды оштрафовали московский Центр организации дорожного движения (ЦОДД) на 500 тыс. руб. за самовольную установку таких знаков на одной из улиц, сочтя их угрожающими безопасности движения. Однако Мосгорсуд отменил штрафы, определив, что уменьшенные знаки установлены на улице, где скорость ограничена 60 км/ч, а также были хорошо освещены.

Решение по обращению юристов ЦОДД было вынесено Мосгорсудом 26 июня. “Ъ” удалось ознакомиться с его мотивировочной частью. Спор между Госавтоинспекцией и структурой московской мэрии начался в конце 2018 года. Центр установил меньшего размера, чем стандартные (500 x 500 мм), знаки «Уступи дорогу» и «Пешеходный переход», а также экспериментальный объединенный указатель «Парковка для инвалидов» на пересечении Анадырского проезда и Минусинской улицы на северо-востоке Москвы. ГИБДД сочла это нарушением ГОСТ 52289 и 52290 (требования к знакам и правила установки). Согласно стандарту, размер знака «Уступи дорогу» составляет 900 x 900 мм, «Пешеходный переход» — 700 x 700 мм, а парковка для инвалидов обозначается не одним знаком, а двумя — «Парковка» и информационной табличкой. Госавтоинспекция вынесла два постановления (см. “Ъ” от 15 марта). По ст. 12.34 КоАП РФ «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности движения при содержании дорог» мировой суд оштрафовал ЦОДД на 200 тыс. руб. По второму постановлению (ст. 12.33 КоАП РФ «Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений») штраф в 300 тыс. руб. инспектор назначил самостоятельно. ЦОДД безуспешно пытался обжаловать штрафы в Бабушкинском районном суде. Там фактически согласились с позицией ГИБДД, что экспериментальные указатели, угрожающие безопасности движения, должны устанавливаться по согласованию с инспекцией. В ЦОДД обжаловали это решение в Мосгорсуде.

Из определения Мосгорсуда следует, что основной спор развернулся вокруг трактовки юридической силы предварительного национального стандарта (ПНСТ). Этот документ (введен Росстандартом в ноябре 2017 года) закрепляет право городов применять знаки размером 500 x 500 мм на «нескоростных» улицах. В ГИБДД сочли, что ПНСТ носит рекомендательный характер и не должен противоречить действующим национальным стандартам.

В ЦОДД настаивали, что ПНСТ можно применять без согласований с ГИБДД одновременно с национальными стандартами.

В Мосгорсуде решили, что ПНСТ применяется «наравне с действующими стандартами» и может служить основой для проектирования улично-дорожной сети и организации «безопасного и удобного движения». Зампред Мосгорсуда Елена Базькова признает в определении, что ПНСТ может «вступать в расхождение с существующими практиками», но разъясняет, что тогда положения стандарта должны применяться при «условии обеспечения безопасности дорожного движения». Но такие условия ЦОДД были созданы, следует из документа: знаки были установлены на двухполосных улицах с разрешенной скоростью движения не выше 60 км/ч, хорошо видны и освещены, один из них покрыт флуоресцентной светоотражающей пленкой. При этом ЦОДД принял «дополнительные

меры к обеспечению безопасности», смонтировав «лежачего полицейского». В итоге судья Базькова сочла согласования с ГИБДД излишними, пояснив, что «сама по себе организация дорожного движения» на спорном участке дороги «не была изменена».

Ранее вице-премьер **Максим Акимов** поручил МВД и Минпромторгу подготовить до февраля 2019 года поправки к законодательству по переводу ПНСТ в национальный стандарт. В определении Мосгорсуда упоминается приказ Росстандарта №144, которым с 1 мая 2019 года был утвержден новый ГОСТ 58398 на основе ПНСТ. Примечательно, что судья Базькова ссылается на этот ГОСТ как уже «применяющийся наравне с действующими стандартами», хотя ЦОДД был оштрафован еще до утверждения этого документа.

«Мы были уверены в своей правоте,— заявили “Ъ” в ЦОДД.— Не зафиксировано ни одно ДТП из-за уменьшенного типоразмера знаков. Кроме того, это давно принятый стандарт в европейских мегаполисах, сопоставимых с Москвой».

<https://www.kommersant.ru/doc/4031475>

КОММЕРСАНТЪ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ; 2019.07.15; «МОСМЕТРОСТРОЙ» ДОРЫЛ ТОННель ДО МЭРИИ; КОМПАНИЯ МЕНЯЕТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

Мэрия Москвы намерена стать владельцем одного из субподрядчиков строительства столичной подземки — «Мосметростроя», чей текущий бизнес оценивается в 10–15 млрд руб. Городские власти ведут переговоры о покупке акций компании у ее собственников, ВТБ и структуры совладельцев УГМК Искандара Махмудова и Андрея Бокарева. С новым владельцем «Мосметрострой» получит шанс на больший объем заказов, однако это может вызвать вопросы как у других игроков рынка, так и у Федеральной антимонопольной службы.

Власти Москвы изучают возможность покупки всего пакета акций АО «Мосметрострой» — подрядчика строительства транспортной инфраструктуры. Об этом “Ъ” сообщил чиновник в мэрии и подтвердил топ-менеджер конкурирующей компании. По данным собеседника “Ъ”, переговоры ведет департамент городского имущества, на баланс которого перейдут акции в случае закрытия сделки. В департаменте и «Мосметрострое» от комментариев отказались. Так же поступили в ВТБ, который владеет 49% компании. Еще 51% — у структур совладельцев УГМК Искандара Махмудова и Андрея Бокарева. Запросы “Ъ”, отправленные в приемные бизнесменов, остались без ответа.

По данным «СПАРК-Интерфакса», у «Мосметростроя» выручка в 2016–2017 годах составляла по 28 млрд руб. В 2017 году у компании впервые за три года появилась чистая прибыль в размере 725 млн руб. Исходя из коэффициентов РЕ/PS (соотношение стоимости компании к чистой прибыли и выручке) за 2017 год, стоимость бизнеса «Мосметростроя» можно оценить в пределах 15 млрд руб., считает аналитик управления операций на российском фондовом рынке ИК «Фридом Финанс» Александр Осин. Но если учитывать, что у компании этого профиля рентабельность в три раза ниже, чем у крупных застройщиков жилья, то первоначальная цена может дисконтироваться на 30%, примерно до 10 млрд руб., не исключает эксперт.

По разным оценкам, на долю «Мосметростроя» в разные годы приходилось 20–36% работ по строительству метро. Сейчас компания, как и другие игроки рынка, включая «Ингеоком», ИБТ, «Трансинжстрой», выступает субподрядчиком у АО «Мосинжпроект». Эта компания, принадлежащая департаменту строительства Москвы, отвечает за строительство метро, дорог, транспортно-пересадочных узлов, а также реновацию старого жилищного фонда и оперирует средствами, выделяемыми на эти проекты. Так, в 2017 году «Мосинжпроект» разместил заказы на 297,4 млрд руб., в 2018 году — на 188 млрд руб. С начала 2019 года компания объявила тендеры почти на 101 млрд руб.

В случае реконструкции существующих станций метро подрядчики могут заключать контракты напрямую с ГУП «Московский метрополитен». Так, «Мосметрострою» в этом

году достался от ГУПа крупный контракт на 7,5 млрд руб. на выполнение работ по реконструкции части Филевской линии метрополитена. Источник “Ъ” говорит, что «Мосметрострой» продолжит получать заказы от городских компаний после перехода под контроль мэрии. Однако тендеры с участием аффилированных лиц могут вызвать вопросы у Федеральной антимонопольной службы (ФАС), поскольку в таком случае может быть нарушена конкуренция, считает партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов.

По словам источника “Ъ”, в случае закрытия сделки слияния «Мосметростроя» с «Мосинжпроект» не планируется. Но это все равно не избавит от необходимости согласовывать сделку с ФАС, которая может заблокировать ее, если выяснится, что покупка «Мосметростроя» приведет к монополизации рынка, подчеркивает Дмитрий Горбунов. В этом случае властям придется доказывать регулятору, что у компаний будут разные функции, предполагает гендиректор «Евроэксперта» Екатерина Синогейкина: например, «Мосметрострой» будет отвечать за экспертизу, а вся основная операционная и строительная деятельность будет интегрирована в «Мосинжпроект». С точки зрения синергии такая сделка мэрии выгодна, считает эксперт.

Продажа «Мосметростроя» в интересах и ВТБ, которому акции достались в 2017 году в рамках урегулирования части долга компании, добавляет госпожа Синогейкина. Она отмечает, что убыток ВТБ в 2018 году в 11,8 млрд руб. был получен, в частности, из-за обесценивания вложений в акции ряда компаний.

<https://www.kommersant.ru/doc/4031751>

ТАСС; 2019.07.12; ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА СТОИМОСТЬЮ 7 МЛРД РУБЛЕЙ ЗАРАБОТАЕТ В ТОЛЬЯТТИ ДО КОНЦА ГОДА

Трехуровневая транспортная развязка на федеральной трассе М-5 «Урал» в Тольятти будет введена в эксплуатацию до конца 2019 года. Об этом говорится в пятницу в сообщении пресс-службы ФКУ «Поволжуправтодор».

«Строительство транспортной развязки в Тольятти планируется завершить в конце 2019 года, общий объем финансирования проекта составляет почти 7 млрд рублей, из них 3 млрд рублей направлены на работы в текущем году», - говорится в сообщении.

Как сообщает пресс-служба, ввод объекта позволит разделить потоки городского и транзитного транспорта, а пропускная способность трассы М-5 на этом участке должна увеличиться примерно вдвое. Эстакадная часть пройдет над существующим участком федеральной трассы и железнодорожным путепроводом. Максимальная высота эстакадной части развязки составит 18 метров, а ее протяженность - более 1 км. Строительство развязки началось в 2014 году, сейчас техническая готовность объекта составляет порядка 68%.

<https://tass.ru/ekonomika/6660126>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2019.07.15; ПЕРЕГРУЖЕННУЮ ФУРУ БУДУТ КОНФИСКОВЫВАТЬ?

Суровый способ борьбы с жадными автоперевозчиками больших грузов планирует применить **Минтранс**. Уже подготовлены соответствующие поправки в КоАП.

Сегодня за максимальное превышение допустимой массы грузовика карают административными штрафами: водителей - от 7000 до 10 000 рублей с альтернативой лишения прав от 4 до 6 месяцев, должностных лиц - от 45 000 до 50 000 рублей, а юридических лиц - от 400 000 до 500 000 рублей.

Как рассказал «МК» президент национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс» Владимир Матягин, скорее всего, **Минтранс** планирует увеличить срок лишения прав, добавив к этому еще и конфискацию автомашины.

- Считаю такие меры не совсем справедливыми. Нельзя ужесточать ответственность только лишь в отношении перевозчика. Помимо грузоотправителя и перевозчика есть третье звено «цепи» - это грузополучатель. Ведь именно он заставляет перегружать машину, чтобы товар обошелся ему дешевле. А перевозчик поставлен в безвыходную ситуацию: либо он везет перегруз и получает деньги, либо кто-то другой. Данный вопрос мы обсуждали на встрече с Дмитрием Медведевым 23 марта 2017 года, в ходе которой были даны поручения Минтрансу о возложении ответственности и на грузополучателя. Прошло два года, до сих пор поручения не выполнены. Но при этом в который раз пытаются из перевозчиков сделать козлов отпущения.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.14; ГЛАВА МИНСТРОЯ ОЗВУЧИЛ ПЛАНЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПРИАНГАРЬЕ

Минстрой России намерен в субботу, 20 июля, приступить к восстановлению коммунальной инфраструктуры в пострадавшей от паводка Иркутской области, сообщил РИА Новости глава ведомства Владимир Якушев.

Дождевой паводок затронул 107 населенных пунктов в семи муниципалитетах Иркутской области. Больше других пострадали Нижнеудинский, Тулунский и Тайшетский районы. Стихия затронула почти 11 тысяч домов, 3,5 тысячи из них не подлежат восстановлению. Разрушены 11 мостов, размыты 48 участков дорог. Значительный ущерб нанесен объектам здравоохранения, образования и культуры. От паводка пострадали 38 тысяч человек. 25 человек погибли.

«Ориентировочно 20-го числа армия и дополнительные силы МЧС, которые были перемещены извне, должны выйти из территории подтопления, там останется только местный МЧС региональный, и заходим уже в полный рост мы как раз. Заканчивается активная фаза ликвидации самого ЧС, и начинается второй этап - это уже ликвидация последствий ЧС, когда мы должны восстанавливать инфраструктуру: дорожники - дорожную, энергетики- энергетическую, коммуналка - это Минстрой... Мы начинаем с 20-го числа уже там», - сказал Якушев РИА Новости.

Он добавил, что главная проблема - жилье и восстановление социальной инфраструктуры и школ к 1 сентября.

<https://realty.ria.ru/20190715/1556510280.html>

ВЕСТИ ФМ; 2019.07.13; РОСАВТОДОР НАПРАВИТ ЕЩЕ ОКОЛО 150 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ В ТУЛУН

Росавтодор направит еще около 150 единиц техники для расчистки завалов в пострадавшем от паводка городе Тулуне Иркутской области, сообщается на сайте правительства региона. Машины прибудут из Красноярск в понедельник.

В правительстве отметили, что в Тулуне не хватает бульдозеров и гидроманипуляторов, поэтому эту технику туда везут из Братска. По словам председателя правительства области Руслана Болотова, сейчас в Тулуне работают более ста самосвалов, 12 погрузчиков, гидроманипуляторы и мотопомпы. По всем пострадавшим территориям общий состав технической группировки превышает 645 единиц.

Паводок в Иркутской области начался в конце июня. В 107-ми населенных пунктах было подтоплено 11 тысяч жилых домов. Погибли 25 человек, девять пропали без вести.

<https://radiovesti.ru/news/1218519/>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.14; В ДАГЕСТАНЕ СИЛЬНЫЕ ДОЖДИ ПОВРЕДИЛИ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ

Автомобильный мост поврежден в селе Гелиб Чародинского района Дагестана после сильных дождей, без автомобильного сообщения остались несколько поселений, сообщает региональное МЧС.

«Поступило сообщение о том, что в селе Гелиб из-за последствий обильных осадков частично получил повреждения мост. В результате происшествия без автомобильного сообщения остались село Ритляб с населением 88 человек, из них 22 ребенка (18 домовладений), и село Гоаб с населением 218 человек, из них 55 детей (44 домовладений). Дорога межпоселковая, грунтовая», - говорится в сообщении.

Ведомство сообщает, ссылаясь на информацию от главы Чародинского района, что объездной дороги у поселений нет, но имеется пешеходная переправа.

«Социально-значимые объекты в данных населенных пунктах отсутствуют, население обеспечено продовольствием в необходимом количестве. Планируемое время восстановления моста для автомобильного сообщения к 18.00 мск 15 июля», - отмечается в сообщении.

<https://ria.ru/20190714/1556504914.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ЖУКОВ; 2019.07.14; В МОСКВЕ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Связанные одной целью

Из девяти транспортно-пересадочных узлов на МЦК и железной дороге построено пять. Еще три откроют до конца года, а оставшийся - в следующем году. Об этом журналистам мэр столицы Сергей Собянин рассказал на станции «Стрешнево», где недавно открылся второй вестибюль с переходом на железнодорожную платформу «Ленинградская».

«Мы продолжаем большую сложную работу по интеграции пригородных направлений железной дороги и МЦК. Казалось бы, это локальный проект - соединение станций «Стрешнево» и «Ленинградская», но очень важное направление работы, - пояснил Собянин. - На Рижском направлении в сторону Нахабино около железной дороги проживают примерно полумиллиона человек. Теперь у них есть возможность пересаживаться на МЦК». Пересадочные узлы, подчеркнул мэр, серьезным образом меняют транспортную логистику, распределяют пассажиропотоки и делают путь короче. По словам главы РЖД Олега Белозерова, через центральный железнодорожный узел в сутки проходят около четырех тысяч различных поездов. Объединение станций «Стрешнево» и «Ленинградская» позволит пассажирам Рижского направления МЖД выбирать более быстрый и оптимальный маршрут поездки с пересадкой на МЦК вместо пересадок на станции метро «Тушинская», «Дмитровская» и «Рижская».

Глава РЖД отметил еще одну особенность транспортного объекта. «Мы здесь применяем новые технологии: антивибрационные маты, бесстыковые пути, практически все, что здесь применяется, должно снизить шумовую нагрузку», - подчеркнул Белозеров.

Новая платформа «Ленинградская» Рижского направления железной дороги, напомним, открылась в прошлом году. Ее построили поближе к МЦК, однако крытого перехода к нему не было. Недавно открывшийся северный вестибюль станции «Стрешнево» теперь играет две роли: через него пассажиры могут перейти на железнодорожную платформу, а также попасть из Войковского района в Сокол и наоборот. Сегодня здесь проезжают около 20 тысяч пассажиров, а вскоре этот показатель благодаря новым характеристикам транспортного узла увеличится вдвое.

Вокруг ТПУ сейчас идет благоустройство. В частности, тут планируют обустроить навесы «сухие ноги» до подземного перехода, ведущего к автобусным остановкам на Волоколамском шоссе и трамвайным остановкам на Авиационной улице. Появятся здесь и новые остановочные павильоны, детские и спортивные площадки, велодорожка. Осенью высадят деревья, а следующей весной - кустарники. В будущем «Ленинградская» станет одной из станций второго МЦД, который пройдет от Нахабино до Подольска. В этих населенных пунктах сейчас реконструируют старые станции. Строятся и новые: Курьяново, Щукинская, Волоколамская и Пойма. Движение поездов «Иволга» на этом

маршруте планируют запустить в конце года, как и на первом диаметре «Лобня - Одинцово».

<https://rg.ru/2019/07/14/reg-cfo/v-moskve-poiaviatsia-novye-peresadochnye-uzly.html>

ТАСС; 2019.07.13; ВЛАСТИ МОСКВЫ ХОТЯТ ПОСТАВИТЬ РЕКОРД ПО ДЛИНЕ ПРОКОПАННЫХ ТУННЕЛЕЙ МЕТРО В 2019 ГОДУ

Строители метро по итогам 2019 года планируют прокопать 45 км туннелей, что станет рекордом с начала программы развития столичной подземки в 2011 году. Об этом в субботу сообщила пресс-служба комплекса градостроительной политики и строительства Москвы.

«За первую половину этого года с помощью тоннелепроходческих комплексов уже пройдено 22 км тоннелей. Всего же по итогам года планируется завершить проходку 45 км тоннелей, что станет рекордом с момента старта программы в 2011 году», - цитируется в сообщении вице-мэра столицы Марат Хуснуллин.

Он добавил, что всего за 2011-2018 годы в российской столице построено 137 км линий с учетом Московского центрального кольца.

<https://tass.ru/moskva/6661329>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТЫРЕХ АВТОМОБИЛЬНЫХ МОСТОВ ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ И СЕТУНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА ГОДА

До конца 2019 г. планируется завершить строительство четырех автомобильных мостов через Москву-реку и Сетунь, сообщили в пресс-службе столичного Стройкомплекса со ссылкой на заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснулина

«Сегодня в Москве 35 действующих мостов, однако этого явно недостаточно. У нас в планах строительство еще около 24 автомобильных и пешеходных мостов через разные реки. В настоящее время ведется активное строительство четырех мостовых сооружений», - рассказал М.Хуснуллин.

Глава Строительного комплекса пояснил, что это два моста через реку Сетунь в районе Раменки, возводимых в рамках строительства Южного дублера Кутузовского проспекта.

«Кроме того, сейчас сооружается мост в рамках строительства Северо-Западной хорды. Он соединит ул. Народного Ополчения и Нижние Мневники. Также ведутся работы по возведению мостового переезда через Москву-реку в Кожуховском затоне», - добавил заммэра.

М.Хуснуллин подчеркнул, что строительные работы по этим четырем мостам должны быть завершены до конца этого года.

<https://www.mskagency.ru/materials/2908121>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.07.12; КАТЕГОРИРОВАННЫМ ОТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ВЫДЕЛЯТ 40 МЛРД РУБЛЕЙ

В общей сложности более 50 млрд рублей будут выделены из госказны на обеспечение безопасности населения на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве. Средства запланированы на период с 2020 по 2022 годы, следует из соответствующего распоряжения правительства РФ от 4 июля 2019 года, опубликованного на Официальном интернет-портале правовой информации.

В частности, почти 10 млрд рублей будет направлено на пилотный проект по созданию стационарных и мобильных постов выборочного досмотра на федеральных и региональных дорогах в Волгоградской, Архангельской и Ростовской областях.

Ответственными исполнителями за реализацию проекта назначены **Росавтодор** и ФСБ России.

Еще почти 40 млрд рублей пойдет на оснащение категорированных объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства федерального значения техническими средствами и инженерными сооружениями обеспечения транспортной безопасности. Этими мероприятиями также займется **Росавтодор**.

Госкомпании «Автодор» могут выделить 600 млн рублей на оснащение 73 объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Как сообщало ранее РИА «Индустрия безопасности», значительные инвестиции в рамках программы предусмотрены на Оснащение техническими средствами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры метрополитенов: до 2022 года на эти цели из федерального бюджета всего будет выделено 2,8 млрд рублей, из бюджетов субъектов - 7,4 млрд рублей.

Внимание!

В следующих публикациях РИА «Индустрия безопасности» рассмотрит, какие суммы заложены на мероприятия по обеспечению безопасности населения на воздушном, морском и внутреннем водном, железнодорожном транспорте.

Источник фото: Западный скоростной диаметр.

Категорированным ОТИ дорожного хозяйства выделяют 40 млрд рублей

https://www.securitymedia.ru/news_one_9551.html

ПРАЙМ; 2019.07.12; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ВСТРЕТИЛИСЬ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ ИНВЕСТИТОРАМИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНА

Власти Якутии встретились с потенциальными инвесторами строительства моста через реку Лена, представителями японской компании «Мицуи», сообщает пресс-служба регионального министерства транспорта и дорожного хозяйства.

Как отметил **министр транспорта** и дорожного хозяйства республики Александр Тарасов, это уже третья встреча в рамках обсуждения проекта будущего моста с японскими инвесторами.

Руководитель ведомства подчеркнул, что Якутия поделена рекой Лена на три части, из-за чего около 80% населения республики не имеют круглогодичной транспортной доступности.

«Коллеги из Японии интересовались сроками реализации проекта, местом, определенным для строительства моста. Их внимание также привлекла информация по планируемым объемам грузопотока и пассажирооборота», - рассказали в пресс-службе.

По словам министра, реализация проекта рассчитана на 15 лет, из них 6 лет - это проектирование и строительство и 9-12 лет - эксплуатация.

«Проект сегодня проходит согласование в министерстве экономики, министерстве финансов, **министерстве транспорта РФ**. Он также будет рассмотрен на Всероссийском экономическом форуме, который пройдет во Владивостоке и, мы надеемся, там будет принято какое-то решение», - сообщил Тарасов.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; БОЛЕЕ 30 ПОДКЛЮЧЁННЫХ К СИСТЕМЕ МОНИТОРИНГА АО «ГЛОНАСС» ПЛОМБ УСТАНОВЛЕНЫ В РАМКАХ ВРЕМЕННОГО ПОРЯДКА КОНТРОЛЯ ЗА ТРАНЗИТОМ САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ

Фуры и железнодорожные вагоны с санкционными товарами, следующие через Россию транзитом, начали оснащать специальными пломбами, подключенными к системе мониторинга АО «ГЛОНАСС», сообщил «Интерфаксу» информированный источник.

«Перевозки санкционных товаров транзитом через Россию стартовали. Перевозчики получили возможность доставлять грузы автомобильным и железнодорожным транспортом в третьи страны через территорию РФ, используя электронные пломбы, подключённые к системе мониторинга АО «ГЛОНАСС», - сказал собеседник агентства.

Он пояснил, что для осуществления таких перевозок устанавливаются пломбы, передающие данные в систему контроля за автомобильными и железнодорожными перевозками грузов, разработанную компанией АО «ГЛОНАСС». Данная работа осуществляется в рамках реализации нового временного порядка организации контроля за отдельными международными транзитными перевозками через территорию РФ.

«За последние дни было установлено 32 электронных пломбировочных устройств (ЭПУ) ГЛОНАСС на железнодорожные вагоны и автомобили. Из них в стационарном контрольном пункте «Красное» на границе с Белоруссией установили 23 ЭПУ на автомобили, на железнодорожной станции Смоленск-Сортировочный - 9 ЭПУ на вагоны. Еще ряд автомобилей и ж/д вагонов в данный момент находятся в процессе оформления транзита», - сказал собеседник «Интерфакса».

Временный порядок контроля за автомобильным и железнодорожным транзитом санкционных товаров в третьи страны через территорию РФ был утвержден правительством РФ 4 июля 2019 года. Документ призван регламентировать процесс международного автомобильного и ж/д-транзита с территории Белоруссии через Россию грузов с использованием пломб, функционирующих на основе технологий ГЛОНАСС.

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих 7 июля сообщил журналистам, что временный порядок будет действовать, пока его не отменят.

Эта система мониторинга ввозимых в Россию грузов вначале будет работать только для контроля так называемых санкционных товаров, а в перспективе может быть распространена и на транзитные перевозки других грузов.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; 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>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ПОСЛЕДНЕГО ЭТАПА СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ М-11

Эксперты Санкт-Петербургского филиала Главгосэкспертизы России одобрили представленную повторно проектную документацию и результаты инженерных изысканий по восьмому этапу строительства скоростной автомагистрали Москва-Санкт-Петербург, сообщает пресс-служба ведомства.

Проектной документацией восьмого этапа строительства трассы М-11, одобренным Главгосэкспертизой России, предусмотрено сооружение трех мостов и девятнадцати путепроводов, укладка тридцати восьми водопропускных труб.

Также будет изменена конструкция дорожной одежды, укреплено слабое основание земляного полотна, увеличена производительность локальных очистительных систем и установлены шумозащитные экраны по всей протяженности участка.

По окончании работ автодорога с шестью полосами движения будет соответствовать категории IА.

Кроме того, в районе поселка Ульяновка Тосненского района (Ленинградская область) и в поселении Шушары на территории Санкт-Петербурга построят два пункта взимания платы за проезд. Рядом с ними будут расположены площадки для отдыха.

Для увеличения пропускной способности участка будет построена транспортная развязка. Строительство планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета.

Как сообщалось ранее, в июне текущего года Главгосэкспертиза одобрила сметную стоимость седьмого, предпоследнего, этапа строительства скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва-Петербург» на участке от 543 до 646 км.

В октябре 2018 года сообщалось, что ГК «Автодор» совместно с генподрядчиком может сдвинуть срок завершения строительства 7-го и 8-го участков (км 543 - км 684) трассы М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на более позднее время из-за обнаруженных в полосе отвода дороги археологических находок.

Упомянутые участки пролегают в Новгородском и Чудовском районах Новгородской области, Тосненском районе Ленинградской области, пройдут в обход Чудово и Тосно и по территории Санкт-Петербурга.

Концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе данного участка ГК «Автодор» и ООО «Магистраль двух столиц» подписали 18 ноября 2014 года. Ранее предполагалось, что строительство участка завершится в 2018 году, в сентябре 2018 года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** заявил, что трасса М-11 будет полностью запущена в середине 2019 года.

ООО «Магистраль двух столиц» - созданный в июле 2013 года консорциум, сформированный банком ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Vinci Concessions S.A.S., 18 ноября 2014 года заключил с Российской Федерацией в лице ГК «Автодор» концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомагистрали М11 «Москва-Санкт-Петербург» на участках км 543 - км 646 и км 646 - км

684 протяженностью 137,6 км. В соответствии с концессионным соглашением, консорциум принимает на себя обязательство построить участок автодороги, осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание, а также сбор платы за проезд по участкам, которые будут переданы компании в долгосрочную аренду. Общий инвестиционный бюджет проекта составляет 83 млрд рублей.

Платная автомагистраль М-11 прокладывается в обход автомобильной дороги М-10 «Россия» по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Ее общая протяженность составляет 669,8 км. Ввод в эксплуатацию всей трассы намечен на 2019 год.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; РЕКОНСТРУКЦИЮ МЗ «УКРАИНА» В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ

Губернатор Калужской области Анатолий Артамонов поручил в течение двух недель завершить подготовку документации по реконструкции трассы МЗ «Украина» на территории региона и приступить к работам до конца 2019 года, сообщило областное правительство.

Губернатор вместе с председателем правления государственной компании «Автодор» **Вячеславом Петушенко** приняли участие в совещании по вопросам проектирования, строительства и реконструкции автомобильной дороги М-3 «Украина» на участке 65-й - 124-й километры. Обсуждались организация съездов в ряд населенных пунктов, устройство транспортных развязок на магистрали для въезда и выезда в Обнинск.

По информации проектного института «Союздорпроект», проектное решение транспортной развязки в районе Обнинска направлено на согласование в администрацию муниципального образования и ООО «Газпром трансгаз Москва», сообщают власти. Отмечается, что в проекте учтены все замечания муниципалитета, составленные как с учетом мнения жителей, так и эффективности организации дорожного движения на данном участке.

«Участники совещания обсудили вопросы создания площадок отдыха для большегрузов, в частности, организации их как на въезде в Калужскую область, так и на выезде. По словам **Вячеслава Петушенко**, речь идет и об увеличении парковочных мест на этих площадках. По проекту стоянка должна вмещать до 30 большегрузов», - говорится в сообщении.

Кроме этого, были рассмотрены вопросы организации системы межведомственного взаимодействия, направленного на эффективную реализацию проекта.

«Отдельное внимание было уделено восстановлению региональных дорог и лесополос после реконструкции федеральной трассы. Все маршруты, по которым будет проходить строительная дорожная техника, внесены в проектно-сметную документацию как в части ремонта, так и реконструкции дорог, которые будут повреждены в результате ремонта федеральной трассы», - информирует правительство региона.

Подводя итог совещания, Анатолий Артамонов отметил, что в ближайшие две недели необходимо направить проектно-сметную документацию в Главгосэкспертизу России.

«Уже сегодня нужно готовить контракты, отрабатывать вопросы с финансированием. Основная задача - начать работу по дальнейшей реконструкции участков трассы, проходящих по территории области, в 2019 году», - подчеркнул губернатор.

<https://ria.ru/20190712/1556458573.html>

ТАСС; 2019.07.12; СИСТЕМУ ЕДИНОГО ПРОЕЗДНОГО БИЛЕТА ВНЕДРЯТ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ К ОСЕНИ 2019 ГОДА

Система единого билета, позволяющая пассажирам оформить проезд на нескольких видах транспорта, заработает в Курской области осенью 2019 года, сообщил в пятницу по

итогах встречи с руководством администрации Курской области первый заместитель гендиректора «Единой транспортной дирекции» Константин Угаров.

«Было подписано соглашение между администрацией Курской области и «Единой транспортной дирекцией» по взаимодействию по мультимодальным пассажирским перевозкам с технологией «единый билет». Вчера я уже встречался с перевозчиками, сегодня встречаюсь с [руководством автовокзала] автовокзалом. Мы надеемся, что в ближайшее время согласуем расписание, которое скорректируем как раз под прибытие или убытие поездов. Мы постараемся сделать это [внедрить систему] в кратчайшие сроки - месяц-полтора», - сказал Угаров.

Как отметили в пресс-службе администрации региона, на первом этапе проекта предполагается организовать перевозку пассажиров в Железнодорожск, Курчатов, Обоянь и ряд других городов и поселков региона. Параллельно с этим в Курской области продолжится создание транспортно-пересадочных узлов, первый появится на реконструируемой площади железнодорожного вокзала Курска, расстояние от которого до автовокзала города составляет почти 9 км.

«Мы на сегодняшний день занимаемся созданием транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала. Мы, скорее всего, в дальнейшем откажемся от шаттла, у нас не будет переброски с железнодорожного вокзала на автовокзал, тем самым мы сократим логистические процессы и время, затраченное в пути», - добавил первый замгубернатора области Станислав Набоко.

Как отметил Угаров, после внедрения системы в Курской области любой пассажир сможет приобрести один билет через электронные сервисы или кассы ФПК на весь маршрут движения, включающий передвижение на поезде и автобусе. При этом суммарная стоимость билета фактически не будет отличаться от цены каждого проездного, приобретенного по отдельности.

«Технология была отработана на крымских перевозках. Сейчас в рамках плана мероприятий по развитию мультимодальных перевозок по России министром транспорта было дано такое задание по развитию и усовершенствованию этой процедуры по стране», - подытожил первый заместитель гендиректора «Единой транспортной дирекции».

<https://tass.ru/v-strane/6659700>

На ту же тему:

http://gtrkursk.ru/lenta-novostei/12072019_edinyj_bilet_1.html

ТАСС; 2019.07.12; ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК ВО ВЛАДИКАВКАЗЕ ОБНОВЛЕН НА 80%

Четырнадцатый капитально отремонтированный трамвай вышел на маршрут во Владикавказе. Как сообщил в пятницу ТАСС глава администрации местного самоуправления города Борис Албегов, трамвайный парк удалось обновить уже на 80%.

«На линию после реконструкции вышел четырнадцатый трамвайный вагон. К сегодняшнему дню мы обновили парк уже на 80%. Осталось привести в порядок еще четыре вагона. Мы обязательно продолжим работу до полного завершения реконструкции, ведь трамваи - это не только визитная карточка города, но и любимый вид транспорта жителей и гостей Северной Осетии», - сказал он.

В новом трамвае заменены все основные детали и механизмы, окна, установлены антивандальные кресла, пол покрыт специальным износостойким материалом. Также в нем установлено звуковое оборудование, заранее оповещающее об остановках, электронное табло с маршрутами и камеры видеонаблюдения.

Реконструкция подвижного состава владикавказского трамвайного депо проводится впервые за 113 лет и проходит за счет спонсорских средств, без затрат городского бюджета, на предприятии «Владтрамвай». Стоимость обновления 14 единиц подвижного состава для Владикавказа в случае проведения работ на профильном российском

предприятия составила бы 168 млн рублей, городу же за счет ремонта на местном предприятии работы обходятся в 40 раз дешевле. Меценаты вложили в реконструкцию вагонов 9,8 млн рублей.

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

<https://tass.ru/obschestvo/6658177>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2019.07.12; НОВОСИБИРСКУЮ «ГОРОДСКУЮ ЭЛЕКТРИЧКУ» ЗАПУСТЯТ ДО 2023 ГОДА

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников считает необходимым запустить «Городскую электричку» в Новосибирске в ближайшие три года.

- Работы уже идут, но следует увеличить темп, чтобы успеть до начала Молодежного чемпионата мира по хоккею, который пройдет в 2023 году, - сказал глава региона в пятницу во время выездного совещания, участие в котором приняли руководители Западно-Сибирской железной дороги, члены областного правительства, представители мэрии.

По информации пресс-службы правительства региона, в рамках проекта проведены строительные работы, включающие продление участка улицы Титова. Это обеспечит транспортную доступность станции в микрорайоне «Чистая Слобода». Вскоре пассажирские платформы должны появиться в быстро растущих отдаленных микрорайонах Новосибирска. Так, остановочная платформа «Пригородный простор» будет расположена в створе улицы Спортивной, о. п. «Чистая Слобода» - на пересечении улиц Титова и Дукача, о. п. «Клещиха» - в створе улицы Троллейная, о. п. Чемской - в районе путепровода станции «Чемская».

Для реализации проекта «Городская электричка» в обозначенные сроки необходимо дополнительное финансирование. Этот вопрос губернатор Андрей Травников планирует обсудить с руководством **компании «Российские железные дороги»** и правительством страны.

В правительстве Новосибирской области подчеркивают, что «Городская электричка» призвана повысить доступность левобережной части областного центра. Это будет достигнуто за счет организации пригородного пассажирского железнодорожного сообщения на участке «Новосибирск-Главный - Новосибирск-Западный - Клещиха - Чемской». Проект подразумевает развитие железнодорожной сети в областном центре и Новосибирском районе. Вместе с этим будут создаваться транспортно-пересадочные узлы, перехватывающие парковки у новых платформ.

В результате в регионе увеличится периодичность движения электропоездов, повысится уровень комфортности пассажирских перевозок.

<https://rg.ru/2019/07/12/reg-sibfo/novosibirskuiu-gorodskuiu-elektrichku-zapustiat-do-2023-goda.html>

ТАСС; 2019.07.12; СТАНЦИЯ МЕТРО В НОВОСИБИРСКЕ ДОЛЖНА ПРОЙТИ ГОСЭКСПЕРТИЗУ ДО СЕРЕДИНЫ АВГУСТА

Проект строительства станции метро «Спортивная» в Новосибирске, включенный в план возведения ледовой арены в пойме реки Обь для организации молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году, должен пройти повторную экспертизу до 15 августа, сообщил журналистам в пятницу мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

В начале июня проект новой станции метро получил отрицательное заключение госэкспертизы. Заявка на строительство была отправлена на повторное рассмотрение после устранения указанных замечаний.

«Работа ведется сейчас, снимаются вопросы, которые эксперты задают в ходе прохождения экспертизы нашей документации. Обозначено 49 вопросов, и я потребовал конкретики по каждому вопросу. Задача - к 15 августа снять все вопросы и получить экспертизу», - сказал глава города.

По его словам, планируется, что в сентябре начнутся непосредственно строительные работы. На сегодняшний день в зоне планируемой станции метро расчищена площадка, ведутся работы по поднятию грунта. Специалистам предстоит выполнить подготовительные работы общей стоимостью 55 млн рублей.

После этого начнется строительство самой станции, находящейся между двумя другими работающими станциями. Оно будет вестись без остановок движения метрополитена. Закончить работы по строительству станции планируется в 2022 году.

Международная федерация хоккея в мае 2018 года утвердила решение о проведении молодежного чемпионата мира 2023 года в Новосибирске. Матчи турнира будут проходить на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с прилегающей к ней инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей. Половина пойдет на саму спортивную площадку, оставшаяся часть - на станцию метро «Спортивная», обустройство набережной и прилегающей территории. Строительство станции метро оценивается в 3,4 млрд руб.

О метрополитене

Новосибирский метрополитен - единственный в России за Уралом - был открыт в 1985 году, в его составе действуют две линии из 13 станций. Последняя из них, «Золотая Нива», введена в эксплуатацию в феврале 2011 года. В 2018 году метрополитен перевез более 83 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6657614>

ТАСС; 2019.07.12; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ НА 500 МЛН РУБЛЕЙ

Правительство Санкт-Петербурга планирует создать новую адресную программу капитального и текущего ремонта трамвайных путей с ежегодным бюджетом более 500 млн рублей, сообщил ТАСС в пятницу начальник отдела ремонта дорог комитета по развитию транспортной инфраструктуры города Николай Рыжов.

«Планируется создать отдельную целевую адресную программу капитального и текущего ремонта трамвайных путей с бюджетом более 500 млн рублей. Это совершенно новая статья расходов, которой ранее никогда не существовало. В случае выделения необходимого финансирования в ближайшие три года планируем привести в нормативное состояние трамвайные линии на проспекте Солидарности, проспекте Просвещения, проспекте Стачек, на Кронштадтской улице, Выборгском шоссе и других участках», - сказал он.

По данным Рыжова, в ненормативном состоянии находятся более 100 км трамвайных линий в Санкт-Петербурге. В 2020 году планируется завершить капитальный ремонт линии на Среднеохтинском проспекте. До конца 2019 года начнется ремонт 1,2 км трамвайных путей на проспекте Энгельса от остановки Сикейроса до остановки Луначарского, а также завершится капитальный ремонт трамвайных путей на проспекте Авиастроителей.

Кроме того, городское правительство прорабатывает возможность в 2020 году выделить из бюджета дополнительное финансирование в объеме 7,3 млрд рублей на адресные программы капитального и текущего ремонта дорог. Это вдвое больше, чем в 2019 году.

На текущий год комитет по развитию транспортной инфраструктуры утвердил адресную программу капитального ремонта дорог в размере 1,2 млрд рублей, к концу года планируется восстановить 24,5 км дорожного полотна. Бюджет адресной программы текущего ремонта дорог на 2019 год составляет 5 млрд рублей. На эти средства будет

отремонтировано около 119 км объектов улично-дорожной сети. На ремонт дорожных ям на небольших участках протяженностью до 300 метров в 2019 году комитет по благоустройству города дополнительно направил 755 млн рублей.

Как ранее сообщил журналистам глава комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Сергей Харлашкин, правительство рассматривает возможность выделить дополнительно еще 2,4 млрд рублей на ремонт дорог в 2019 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6657852>

ТАСС; 2019.07.12; ОДИН ИЗ ДВУХ МОСТОВ НА ВЪЕЗД В КРАСНОДАР ЗАКРЫЛИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ

Движение грузовых автомобилей и пассажирских автобусов прекратили по одному из двух мостов на въезд в Краснодар, соединяющему административный центр Кубани и Тахтамукайский район Адыгеи, потоки транспорта перераспределили на другие въезды в город, сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе администрации Краснодара.

В связи с активным жилым строительством в районе административной границы между Краснодарским краем и Адыгеей увеличилась транспортная нагрузка на Яблоновский мост: он является одной из магистралей, через которую осуществляется выезд из Краснодара на трассу, ведущую к Черному морю. При этом в Краснодаре существует серьезная проблема пробок, особо остро она стоит в разгар курортного сезона, так как город является транзитным на пути следования отдыхающих к морю.

«Движение грузовых транспортных средств и пассажирских автобусов по существующему Яблоновском мосту в Краснодаре прекращено и восстанавливать его уже не будут. Движение легковых автомобилей не ограничено», - сказал представитель пресс-службы.

Он добавил, что в связи с ограничениями разработана новая логистика движения пассажирских автобусов, схема работает в тестовом режиме.

Ранее сообщалось, что движение грузового транспорта и пассажирских автобусов ограничат с 12 июля по мосту, соединяющему Тахтамукайский район Адыгеи с Краснодаром, из-за его технического состояния. В 2018 году проводился ремонт дорожного полотна моста, опоры не ремонтировались, проведена экспертиза, по заключению которой движение крупногабаритного транспорта по мосту может привести к его полному износу.

Минтранс России запланировал включить в проект трехлетнего федерального бюджета на 2020-2022 годы расходы на строительство дублера Яблоновского моста, стоимость которого по предварительным данным составляет от 7 млрд до 9 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6658863>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; МИНДОТРАНС ТУВЫ ПРЕДУПРЕДИЛ ВОДИТЕЛЕЙ ОБ ОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ ИЗ-ЗА ДОЖДЕЙ

Власти Тувы предупредили водителей об опасности из-за дождей, сообщил на своей странице во «ВКонтакте» министр дорожно-транспортного комплекса республики Олег Бады.

«Призываю водителей республики быть внимательными на дорогах. Дело в том, что в некоторых коуунах нашей республики в связи с ухудшением погодных условий имеются смывы подъездов к мостам и на некоторых дорогах в муниципальных образованиях», - говорится в сообщении.

Он сообщил, что в республике объявлен режим повышенной готовности. В ведомстве сообщили, что в республике несколько дней продолжаются дожди. Ранее МЧС предупредило о повышении уровня воды в малых реках из-за осадков.

<https://ria.ru/20190712/1556463599.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.15; «ТОННЕЛЬ СДЕРЖИВАЕТ НАС, КАК СТЕНА»; АЛЕКСАНДР ИСАЕВ О ПРИЧИНАХ И ПРОГРАММЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ-2

В прошлом году «Сибантрацит» Дмитрия Босова неожиданно объявил, что готов решить проблему расширения наиболее сложного узкого места на БАМе — Северомуйского тоннеля. Как структурирован проект, оценка и сроки которого со стороны «Сибантрацита» вдвое меньше, чем у ОАО РЖД, “Ъ” рассказал глава управляющей строительством УК «Востокуголь» Александр Исаев.

— С чем связан интерес «Сибантрацита» к Северомуйскому тоннелю-2?

— Мы создали большую угольную компанию, 80% углей металлургические, которые выдерживают любой кризис. У нас большие планы по росту. В условиях острой нехватки провозных способностей ОАО РЖД наша задача — обеспечить провоз угля по железной дороге, поэтому мы взяли за проект.

— Насколько реалистично построить тоннель за пять лет? Ранее ОАО РЖД говорило о возможных сроках в десять лет, стоимости — более 100 млрд руб.

— Конечно, у проекта много противников — компаний, которые давно работают на рынке и которым не нравится наша активность, но мы точно построим тоннель, и построим за пять лет. Мы получили одобрение от президента России, было выдано поручение премьера Дмитрия Медведева вице-премьеру Максиму Акимову проработать вопрос с профильными министерствами и ведомствами. В результате создана совместная рабочая группа с ОАО РЖД. Группа «Сибантрацит» учредила проектную компанию — ООО «Северомуйский тоннель-2», она находится под управлением УК «Востокуголь». Начали работу. Специалисты выехали на место, осмотрели подходы к тоннелю, места, где разместить вахтовые городки для строителей, завод по производству обделки.

Сегодняшние технологии позволяют строить быстро. Мы заказали два проходческих щита у The Robbins Company, они пойдут с двух сторон тоннеля. Каждый щит идет со скоростью минимум 300 м в месяц. 600 м умножаем на 24 месяца — уже 14,4 тыс. м. Получается, два года, максимум три. Еще год на доставку и укладку рельсов, вентиляции, электричества и т. п.

— Вы ранее заявляли, что постройте тоннель за 60 млрд руб. Это получится? Каковы инвестиции на 2019 год?

— В 2019 году мы вкладываем 11 млрд руб. У нас есть четыре сценария, зависящие от выбора технологических решений, стоимостью от 45 млрд до 51 млрд руб. Если бы стройка занимала десять лет, то и бюджет бы увеличился.

— Целевые 100 млн тонн — это пропускная способность нового тоннеля с учетом имеющегося?

— Да. Сейчас в тоннеле встречные поезда идут только поочередно. А с двумя тоннелями они будут просто пролетать в обе стороны.

— Насколько сильно вас сдерживает это узкое место?

— Как стена. Европа, по сути, умерла как рынок, и все ринулись на Восток, а провозных мощностей ОАО РЖД не хватает. Мы не можем сейчас провезти на восток больше 15–20 млн тонн в год, а мощности по добыче у нас вырастут до 50 млн тонн. Это слишком большая разница, чтобы сидеть и ничего не делать. ОАО РЖД очень старается, идут масштабные работы по развитию БАМа и Транссиба, расширяются выходы из Кузбасса. Но мы видим, что на все денег объективно не хватит. Поэтому мы готовы построить Северомуйский тоннель-2.

— Где пути от ваших месторождений входят в БАМ?

— Новосибирск, Кемерово. Врезаемся и в БАМ, и в Трансиб.

— Но на пути же еще множество узких мест, например на выходах из Кузбасса...

— Да, их множество. Но их развивать легче, чем тоннель. И потом все равно все пути упрутся в него. Существующий тоннель все чаще нуждается в текущем ремонте. После

сдачи второго тоннеля ОАО РЖД планирует на некоторое время закрыть первый на ремонт.

— Как будете взаимодействовать с ОАО РЖД?

— ОАО РЖД рассматривает несколько вариантов, ожидаем решения примерно через две недели. Это может быть и концессия, и ЕРС-контракт, и аренда тоннеля с его последующим выкупом, и постанова на баланс с последующим управлением. Какой вариант выберут, такой мы и примем. Мы в любом случае строим тоннель для ОАО РЖД, так что потом они будут его эксплуатировать.

— Дискуссия о приоритетном доступе к тоннелю продвигается?

— Все зависит от ОАО РЖД. Они продумывают варианты. Новый тоннель должен обеспечить провоз и для нас, и для других пользователей. Конечно, мы хотим получить гарантии провоза за ту работу, которую сделаем. Чтобы не получилось так, что мы потратили деньги, время, а потом не могли проехать.

— Но сейчас нет для этого законодательной базы.

— Ее надо готовить, это небыстрый процесс.

— И вы готовы приступить к строительству авансом?

— Да.

— Не боитесь, что по дороге условия поменяются?

— Не боимся. И будем рисковать. Для нас новый тоннель — гарантия эффективной работы в будущем.

— Есть ли что-то еще, что мешает приступить к строительству?

— Нет.

— То есть вы можете параллельно строить и вести переговоры?

— Мы сделали все, что требуется: заказали оборудование, нашли проектировщика и генподрядчика. Параллельно с этим ведем переговоры.

— Если все пойдет по наихудшему сценарию и вы не договоритесь с ОАО РЖД, есть ли «план Б»?

— Нет. Мы надеемся договориться.

— Можете оставить тоннель в собственности и владеть как подъездными путями?

— (Смеется.) Если ОАО РЖД разрешит нам оставить его в собственности, мы-то, конечно, будем только счастливы, это отличный бизнес-проект. Но это было бы странно, поскольку совершенно невыгодно ОАО РЖД. Наше предложение выгодно и для железных дорог, и для всей страны.

— Кто-то еще из угольщиков предлагал войти в проект?

— Нет.

— Кто ваш подрядчик по проектированию?

— «Минскметропроект». Мы провели тендер, в нем участвовали и наши проектные институты, в том числе «БАМтоннельпроект», но по соотношению цена—качество выбрали минчан. Также создан генподрядчик строительства, куда мы наняли людей с огромным опытом тоннелестроения в Москве, Сочи, на БАМе. Ее возглавил Усольцев Игорь Александрович, гендиректор «Ингеокома».

— Почему все же вы решили строить тоннель, а не мост в обход существующего тоннеля?

— Мост не пропустит необходимых объемов — там большие уклоны. Он их увеличит, допустим, на 20%. Сегодня там провозится 16 млн тонн, мост даст плюс 5 млн тонн, например. А мы хотим, чтобы проезжало 100 млн тонн.

В чем проблема с тоннелем? Очень сложная геология: в первую очередь там, где была авария, и в так называемой «четвертой зоне», где идет глубокий разлом, скала раздроблена на части, в этом месте стоит большой столб воды, который создает высокое давление в этой зоне. «Четвертую зону» очень трудно пройти вручную. А щиты Robbins могут пройти любой рельеф.

— Как работают эти щиты? После проходки стены будут цементироватьсь?

-
- На сложных участках из щита выезжают вперед специальные буровые установки, которые бурят породу, и тут же цементируются стены тоннеля.
- То есть одной проходочной работы достаточно и для прокладки, и для цементирования?
- Да, щит впереди себя бурит и сразу цементирует. И там, где стояла вода, где плохой грунт, после цементирования щит уже идет как по скале. Кстати, штольню в 1977 году также проходило оборудование Robbins, и с тех пор она работает исправно, хотя достаточно большая — больше 5 м диаметром, как метро в Москве. Диаметр нового тоннеля будет 10,3 м.
- Почему вы покупали щиты, а не арендовали?
- Они не арендуются. Они изготавливаются штучно, под конкретный проект.
- Как соотносится створ старого и нового тоннелей? Вы будете строить еще одну штольню?
- Нет. Расстояние между штольной и существующим тоннелем на разных участках колеблется от 20 до 50 м. Примерно такое же расстояние будет между штольной и новым тоннелем. Планируем использовать существующую штольню как эвакуационную, сделать сбойки через каждые 300 м с новым тоннелем. Поскольку диаметр 10,3 м, можно будет разместить в тоннеле и водоотлив, чтобы не увеличивать нагрузку на штольню.
- От ОАО РЖД есть разрешение работать в их охранной зоне?
- Да, есть устная договоренность. Готовятся юридические документы. Щиты только через десять месяцев приедут, поэтому есть время все формализовать.
- Какую инфраструктуру придется создать для начала строительства? И сколько она будет стоить?
- Для удешевления и ускорения строительства прямо рядом с тоннелем построим тюбинговый завод. Оборудование уже заказано. Тюбинг будет производиться и укладываться сразу вслед за щитом.
- Как с учетом сильной загруженности инфраструктуры будет подвозиться сырье для завода?
- Добыча щебня и песка будет вестись на двух близлежащих месторождениях. Потому тюбинговый завод и эффективен: необходимо подвозить только цемент и арматуру, но это небольшие объемы.
- Когда начнете строить тюбинговый завод, каков объем инвестиций?
- Пока мы можем строить только временные сооружения — вахтовые городки и прочее. Проект под него будет в ноябре. Тогда можно начинать строить. Инвестиции — около 1 млрд руб.
- Собственную портовую инфраструктуру с другой стороны тоннеля для экспорта тоже будете развивать?
- Мы строим порты на Дальнем Востоке — порт «Вера» и другие. Пропускная способность превысит 50 млн тонн. Там есть и другие порты, готовые переваливать наш уголь. Но проблема все та же — как довести. Поэтому мы и ставим себе задачу: в 2024 году, на 50-летие БАМа, запустить тоннель и обеспечить провоз наших 50 млн тонн угля.
- <https://www.kommersant.ru/doc/4027252>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.15; ВАГОНЫ ЗАМЕДЛЯЮТ ХОД; ОАО РЖД ВИНИТ ОПЕРАТОРОВ В ПАДЕНИИ ОБОРОТА

Серьезное замедление оборота грузовых вагонов на железных дорогах во многом вызвано действиями их операторов, грузоотправителей и грузополучателей, считают в ОАО РЖД. При среднем сроке оборота вагона в 16 суток треть времени тратится по вине клиентов, в основном на путях необщего пользования. По словам источников “Ъ”, руководство монополии полагает, что операторы придерживают вагоны, не желая снижать ставки. Однако сами клиенты ОАО РЖД считают, что монополия просто пытается разделить

ответственность, ожидая плохих результатов погрузки на фоне ухудшения конъюнктуры экспорта.

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров 11 июля провел совещание с Советом потребителей монополии. Собеседник “Ъ”, знакомый с ходом совещания, говорит, что ОАО РЖД отмечало снижение удовлетворенности грузоотправителей сервисом. Отдельно была затронута проблема замедления оборота вагона на сети. По словам источников “Ъ”, в июле количество отставленных от движения полувагонов на путях общего пользования выросло в восемь раз к июлю 2018 года, до 32,8 тыс.; непроизводительно простаивающих полувагонов на путях необщего пользования — на 46,4%, до 47,3 тыс. Оборот вагона по итогам первого полугодия составил 15,88 суток — на 5,2% больше, чем в первом полугодии 2018 года, а оборот полувагона в июне — 15,49 суток, на 4,2% больше, чем в мае, и на 5,9% больше, чем в январе.

Однако в ОАО РЖД заверили “Ъ”, что значительное влияние на замедление оборота вагона оказывают внешние факторы. Прежде всего речь идет о непроизводительном простое вагонов на ответственности операторов, грузоотправителей, грузополучателей — в 2019 году это в среднем 218,4 тыс. вагонов в сутки. Основная доля приходится на пути необщего пользования — 164,7 тыс. вагонов в сутки. «Потери в замедлении оборота вагона по ответственности операторов, грузоотправителей и грузополучателей составляют 5,83 суток, из которых основная доля — это время нахождения на путях необщего пользования,— говорят в ОАО РЖД.— При исключении влияния указанных факторов реальный оборот вагона должен составлять 9,9 суток».

На совещании, рассказали “Ъ” два его участника, Олег Белозеров утверждал, что проблема в позиции операторов, предпочитающих простаивать в ожидании более дорогостоящей перевозки, а не снижать цены,— это мешает привлечению новых, более дешевых грузов. По его мнению, как только операторы снижают ставки, погрузка начинает расти. Погрузка на сети в первом полугодии упала на 1,5% — в первую очередь за счет угля, перевозки которого в июне упали на 7% из-за неблагоприятной конъюнктуры в Европе (см. “Ъ” от 2 июля).

Источник “Ъ” на рынке полагает, что выпад в сторону операторов носит упреждающий характер. В текущей ситуации, поясняет он, из-за низких цен на уголь погрузка в западном направлении снизилась, а обеспечить все потребности в перевозке в восточном направлении, где конъюнктура гораздо лучше, ОАО РЖД не может. Провозной способности не хватает, в частности, потому, что объекты Восточного полигона, как ранее указывала и Счетная палата, в срок не введены. Хотя у этого могут быть и объективные причины, ОАО РЖД может ожидать нареканий на работу сети, говорит собеседник “Ъ”, и монополия винит операторов, чтобы не принимать весь удар на себя.

«В июне показатель простоя под грузовыми операциями по отношению к прошлому году действительно значительно вырос — на 23,7%,— говорит председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.— При этом в первом полугодии наибольший прирост приходится на простои на промежуточных и технических станциях, 25,4% и 8,9% соответственно». Актуальной проблемой в 2019 году остаются брошенные поезда, добавляет он, именно они и оказывают давление на рост показателей простоя на указанных станциях. «Июньский же рост простоя под грузовыми операциями говорит о том, что и операторы, и грузовладельцы пока не готовы к снижению грузовой базы и росту порожних пробегов»,— уверен эксперт. Один из источников “Ъ” уточняет, что проблема брошенных в пути следования поездов может иметь массу причин, в том числе нехватку локомотивов или их бригад, которые зачастую есть на бумаге, но фактически отсутствуют, а также ремонтные работы на инфраструктуре и занятость подъездных путей, что никак не связано с работой операторов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4031888>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.15; НАЗВАНЫ ОШИБКИ ПАССАЖИРОВ, ИЗ-ЗА КОТОРЫХ НЕ ПУСТЯТ НА ПОЕЗД

Эксперты сервиса «Туту.ру» составили рейтинг самых распространенных ошибок, которые допускают пассажиры при покупке железнодорожных билетов, из-за чего их потом могут не пустить на поезд. Возглавили рейтинг опечатки в личных данных пассажиров.

«Была у нас в заказе Глина (вместо Галины), а фамилия попадалась - Андреева», - рассказала менеджер контакт-центра сервиса Елена Позднякова, ее слова приводит «РИА Новости».

Иногда клиент замечает пропуск буквы в имени, но вставляет ее на неправильной языковой раскладке клавиатуры. В итоге получается Ивfn вместо Ивана.

Большинство перевозчиков допускают не более одной ошибки в ФИО и одного неверного знака в номере документа. Однако, если две буквы перепутаны местами, то это уже считается двумя ошибками.

Билет с неправильно указанной датой рождения будет считаться недействительным, если ошибка повлияла на тариф. Например, если взрослому человеку из-за неправильных данных предоставили скидку как для ребенка.

Часто бывает так, что пассажиры пишут отчество с ошибкой, вводят данные другого человека вместо своих, покупают билет на старый паспорт или на документ, которого нет при себе.

Иногда ошибки допускают намеренно. Так, в летний и предновогодний периоды, когда места раскупают особенно быстро, мужчины могут попытаться попасть в женское купе или наоборот. Если оформить билет в «чужое» по полу купе все же удалось, то решение о допуске пассажира в поезд будет решать проводник.

Также распространены случаи, когда купившие место в купе пассажиры пытаются сделать так, чтобы к ним никого не подселили. Они оформляют билеты на свободные места на вымышленные данные, а некоторые и вовсе вводят данные несуществующих детей, чтобы получить скидку.

По словам экспертов, единственный способ занять все купе, который к тому же утвержден перевозчиком, - это выкупить свободные места на пассажира, который поедет по факту.

Уже при посадке на поезд проводник проверяет, все ли пассажиры пришли, и передает информацию о свободных местах в систему бронирования. То есть место опоздавшего может быть продано повторно. Если опоздавший сядет на другой станции, а его место окажется занятым, то ему обязаны будут предоставить другое.

В конце декабря 2018 года **холдинг РЖД** получил первый плацкартный вагон с обновленным интерьером. Главная идея нового плацкарта заключается в том, чтобы организовать личное пространство для пассажира за счет перегородок со встроенными лестницами и индивидуальных светонепроницаемых шторок, которые позволят полностью скрыться от взглядов соседей.

<https://iz.ru/899156/2019-07-14/nazvany-oshibki-passazhirov-iz-za-kotorykh-ne-pustiat-na-poezd>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАКСИМ МАКАРЫЧЕВ; 2019.07.14; КУБА ПРИСТУПИЛА К МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С ПОМОЩЬЮ РОССИИ И КИТАЯ

В субботу на Кубе произошло историческое событие для экономики страны: впервые с 1970-х годов были запущены новые железнодорожные составы. Власти страны надеются в ближайшее десятилетие произвести масштабную программу обновления железнодорожной системы острова. Причем произойдет это с помощью России и Китая.

В мае Гавана уже получила 80 новых синих железнодорожных вагонов китайского производства, в том числе те, которые отправились на восток Кубы из столицы в субботу. Еще 80 вагонов будут поставлены на остров в следующем году, сообщает государственный портал Cubadebate. Новые железнодорожные вагоны делятся на первый и второй класс, причем в первом установлена система кондиционирования воздуха.

По сообщению агентства «Интерфакс», Куба подписала с Россией соглашение о модернизации своих железных дорог на сумму почти 1 млрд долларов, хотя подробности его пока не разглашаются.

В 2017 году **государственная корпорация «Российские железные дороги» (РЖД)** заявила Reuters, что также ведет переговоры об установке высокоскоростного соединения между Гаваной и пляжным курортом Варадеро.

«Это первый шаг к трансформации кубинской железнодорожной системы», - сказал Эдуардо Эрнандес, глава Национальной железнодорожной компании Кубы. Власти страны намерены к 2030 году полностью произвести модернизацию системы железных дорог.

По данным статистического управления, в 2018 году поезда перевозили 6,1 миллиона пассажиров, тогда как в 2013 году их было 10 миллионов.

Как отмечают эксперты, железнодорожная система Кубы является одной из старейших в мире. Ее первый отрезок был запущен еще в 1830-х годах. Но она страдает от недостатка технического обслуживания и нового оборудования в условиях разрушительного торгового эмбарго США. Ветхая инфраструктура не в состоянии справиться со спросом, а поезда часто не ходят по расписанию. Кроме того, иногда пассажирам приходится бороться с отсутствующими окнами и дверями, а также с трещинами в сиденьях. Ожидается, что новые поезда будут экономить время в пути, но им потребуется новая или восстановленная колея, чтобы двигаться на полной скорости.

<https://rg.ru/2019/07/14/kuba-pristupila-k-modernizacii-zheleznih-dorog-s-pomoshchiu-rossii-i-kitaia.html>

ТАСС; 2019.07.12; РЖД ВЛОЖИЛИ ЗА ПОЛГОДА БОЛЕЕ 15 МЛРД РУБЛЕЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Российские железные дороги инвестировали 15 млрд рублей в первом полугодии 2019 года в модернизацию транспортной инфраструктуры, обновление парка локомотивов и улучшение качества обслуживания пассажиров Октябрьской железной дороги (ОЖД), отмечается в сообщении пресс-службы филиала ОАО «РЖД».

«За шесть месяцев 2019 года в развитие ОЖД инвестировано 15,3 млрд рублей. Основные инвестиционные проекты связаны с совершенствованием перевозочной деятельности, обеспечением высокого уровня безопасности, приобретением новых локомотивов и улучшением качества обслуживания пассажиров», - отмечается в сообщении.

В январе-июне 2019 года компания направила 4,7 млрд рублей на обновление железнодорожного пути. В строительство вторых путей, удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций направлено 2 млрд рублей. На обновление оборудования и устройств электроснабжения, связи, автоматики, телемеханики, предприятий локомотивного, путевого и вагонного комплексов направлено 3,3 млрд рублей.

Вложения в обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна в границах Октябрьской железной дороги составили 3,4 млрд рублей. На обновление парка подвижного состава ОЖД в первом полугодии 2019 года направили 1,1 млрд рублей.

Летом 2019 года правительство Санкт-Петербурга заключило с ОАО «РЖД» договор на 88 млрд рублей, в рамках которого планируется организовать высокоскоростную связь с

пригородами Северной столицы, будут построены новые железнодорожные ветки, продолжится обновление подвижного состава.

Октябрьская железная дорога является одним из 16 филиалов Российских железных дорог, в ее управлении находится железнодорожная инфраструктура северо-западных областей России, включая магистраль, объединяющую Москву и Санкт-Петербург.

<https://tass.ru/ekonomika/6659741>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.13; ГРОЙСМАН ПРИЗНАЛ НЕВОЗМОЖНОСТЬ РАЗРЫВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Украинский премьер-министр Владимир Гройсман заявил, что Украина не может разорвать железнодорожное сообщение с Россией.

Глава правительства объяснил это наличием транзитных обязательств перед Евросоюзом. «Разорвать в один момент сообщение между Украиной и Россией, в том числе железнодорожное, когда идет транзит товаров в Европейский союз, а мы имеем международные обязательства перед ЕС в рамках, в том числе Соглашения об ассоциации, мы просто не можем», — отметил он в эфире телеканала «Наш».

При этом он назвал Россию «врагом» и добавил, что о возобновлении авиасообщения между странами речь не идет.

Железнодорожное сообщение с Украиной

С 2015 года по инициативе Киева полностью прекратилось авиасообщение между Россией и Украиной. Также значительно сократилось количество поездов, курсирующих между странами. В то же время в 2017 году самым прибыльным украинским поездом стал фирменный состав «Украина» (Киев — Москва), принесший почти шесть миллионов долларов.

Если что-то еще и осталось общего между Киевом и Москвой, то это нужно срочно запретить — такой позиции придерживаются украинские власти. Теперь планируют закрыть железнодорожное сообщение. Кто останется в убытке?

Однако министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян многократно заявлял о необходимости полного прекращения железнодорожного сообщения с Россией. В декабре в украинское правительство внесли соответствующее предложение. По словам Омеляна, железнодорожное сообщение между Россией и Украиной «прекращается само по себе».

В прошлом году российские власти рассказали о проработке ответных мер в случае возможного прекращения железнодорожного и автобусного сообщения с Украиной. При этом в Минтрансе выразили надежду на то, что до принятия таких мер дело не дойдет.

<https://ria.ru/20190713/1556494331.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.12; ЧИСЛО СЛУЧАЕВ ТРАВМИРОВАНИЯ ГРАЖДАН В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ОЖД СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ НА 48% В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ - ДО 21

Количество случаев травмирования граждан в Московском регионе Октябрьской железной дороги (ОЖД) снизилось почти на 48% в январе-июне 2019 г. - до 21. Об этом сообщили в пресс-службе магистрали.

«В Московском регионе ОЖД за шесть месяцев 2019 г. произошел 21 случай травмирования граждан в зоне движения поездов, что почти на 48% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В 16 случаях происшествие привело к летальному исходу (за шесть месяцев 2018 г. погибли 27 человек). Случаев детского травматизма в I полугодии не было (за аналогичный период 2018 г. травмы получили четверо несовершеннолетних)», - говорится в сообщении.

Как уточняется, с января по июнь 2019 г. семь случаев травмирования граждан произошло в Москве (Ленинградское направление), восемь – в Московской области (от Химок до Решетниково) и шесть – в Тверской области.

«Самыми травмоопасными участками в регионе являются станция «Поварово» и перегон Химки – Сходня на Ленинградском направлении (по три случая от общего числа), - пояснили в пресс-службе.

В ОЖД призвали переходить железнодорожные пути только в установленных местах.

<https://www.mskagency.ru/materials/2907903>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.07.15; ОКНО ИЗ ПАРИЖА: ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ ДЛЯ БИЗНЕС-КЛАССА МОГУТ УСКОРИТЬ; В АЭРОПОРТАХ ХОТЯТ ВНЕДРИТЬ FAST TRACK

В российских аэропортах предлагают создать отдельные окна паспортного контроля для тех, кто купил билеты бизнес- и первого классов. С таким предложением в **Минтранс** обратилось Общероссийское объединение пассажиров (ООП). Сервис позволит как минимум в три раза ускорить прохождение процедуры. Инициативу в целом поддерживают в Международной ассоциации аэропортов (МАА) и крупнейших воздушных гаванях страны — Домодедово, Шереметьево и Пулково. Аэропорты надеются, что это позволит повысить популярность VIP-залов в воздушных гаванях, тем самым увеличив налоговые отчисления минимум на 1,5 млрд рублей в год. **Минтранс** пообещал рассмотреть это предложение. Но, по данным источника «Известий», против инициативы выступает пограничная служба ФСБ.

Ускорить бизнесменов

Для пассажиров бизнес- и первого классов обслуживания в российских аэропортах могут создать отдельные окна на паспортном контроле. С таким предложением 5 июля к министру транспорта **Евгению Дитриху** обратилось Общероссийское объединение пассажиров.

В письме, с которым ознакомились «Известия», говорится, что сервис в три раза ускорит прохождение паспортного контроля на вылете и прилете — проверка займет не более трех минут против 5–10 минут для экономкласса (норматив IATA). Отмечается также, что услуга fast track уже реализована во всех странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), включая Великобританию, Германию, Грецию, Турцию, США.

Действующее российское законодательство предусматривает отдельный канал обслуживания только для транзитных и трансферных пассажиров, а также экипажей самолетов и владельцев дипломатических паспортов. Кроме того, инвалиды и пассажиры с маленькими детьми могут обслуживаться вне очереди, отмечается в письме. Теперь в этот перечень ООП предлагает включить и VIP-пассажиров.

— Для этого нужно внести изменения в типовую схему организации пропуска через госграницу, утвержденную приказом **Минтранса** от 2010 года, — пояснил «Известиям» глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

По его словам, для этого не потребуется увеличивать штатную численность сотрудников на уже имеющихся пунктах паспортного контроля в аэропортах.

Минтранс ранее уже готовил проект приказа о включении пассажиров первого и бизнес-классов в число лиц, которые могут пользоваться отдельными каналами обслуживания, утверждает источник «Известий» в авиаотрасли. Но погранслужба ФСБ, по его словам, не поддержала эту инициативу.

В пресс-службе **Минтранса** подтвердили «Известиям» получение письма, отметив, что оно будет рассмотрено. На уточняющие вопросы в ведомстве не ответили. В пограничной службе ФСБ на момент публикации на запрос не ответили.

Сегодня отдельные аэропорты уже предлагают услугу fast track по ускоренному прохождению всех предполетных процедур. Но за нее нужно заплатить отдельно — от 3 тыс. до 8 тыс. рублей вне зависимости от категории билета. Отдельного окна для

прохождения ускоренного паспортного контроля нет, попасть на посадку без очереди клиентам помогают сотрудники воздушных гаваней.

В Пулково и аэропорту Красноярск «Известиям» сказали, что эта услуга применяется только для внутренних рейсов. В Кольцово (Екатеринбург) пояснили, что она сейчас недоступна. В Домодедово отметили, что каналы ускоренного досмотра действуют во многих аэропортах мира, но по действующему законодательству в России услуга fast track доступна только на внутренних рейсах. Во Внуково на запрос «Известий» не ответили.

Услуга для богатых

Аэропорты Домодедово, Шереметьево и Пулково готовы внедрить ускоренный контроль, если будет получено одобрение **Минтранса** и других заинтересованных ведомств, сообщили «Известиям» их представители.

При этом в Шереметьево подчеркнули, что это повысит уровень удовлетворенности пассажиров при прохождении предполетных и послеполетных формальностей, сократит количество поступающих жалоб. Представитель воздушной гавани добавил, что у аэропорта есть все ресурсы для реализации инициативы. Но сначала нужно закрепить такую возможность в законодательстве, добавил он.

Как пояснил «Известиям» Илья Зотов, в ООП рассчитывают, что эта услуга будет включена в стоимость билета бизнес- и первого классов.

В Пулково считают, что должна быть и отдельная опция, она будет пользоваться спросом у пассажиров экономкласса. Это выгодно также и аэропортам, сказал «Известиям» заместитель гендиректора компании «Воздушные ворота Северной столицы» (управляет аэропортом Пулково) Денис Павшинский.

— В качестве отдельной опции она может потребоваться гражданам, опаздывающим на рейс, а также трансферным пассажирам рейсов с короткой стыковкой, — отметил он.

С одной стороны, предложение о создании отдельных окон паспортного контроля для VIP-пассажиров логично, с другой — не ясно, что от этого получают аэропорты, сказал «Известиям» директор научного центра мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Скорее это повысит популярность билетов бизнес-класса, что выгодно авиакомпаниям, добавил он.

Билет бизнес-класса в 5–10 раз дороже эконома, поэтому для авиакомпаний — это значительная статья доходов, согласен главный эксперт института экономики транспорта ВШЭ Федор Борисов. Несмотря на то что число привилегированных пассажиров составляет не более 5%, они обеспечивают авиакомпаниям 15–20% прибыли.

— Конечно, для погранслужбы это дополнительные расходы. Но ускорение паспортного контроля позволит аэропортам оптимизировать организацию VIP-каналов, в результате смогут дополнительно заработать и воздушные гавани, и авиакомпании, — сказал он.

Эксперт добавил, что мировая тенденция — снижение продажи билетов в бизнес-класс, быстрое прохождение паспортного контроля поддержало бы спрос на них.

В свою очередь, аналитик по транспорту «Финама» Алексей Калачев считает неправильным делать отдельное окно под VIP-пассажиров.

— Ускоренное прохождение процедур должно применяться в качестве платной услуги, которой может воспользоваться любой пассажир. В противном случае выглядеть это будет некрасиво, — отметил эксперт.

«Заначка» для бюджета

В Международной ассоциации аэропортов, объединяющей крупнейшие российские воздушные гавани, инициативу ускоренного прохождения паспортного контроля для пассажиров бизнес-класса в целом поддержали. Но там считают, что логичнее было бы вернуть услугу, которая действовала до лета 2015 года, — паспортный контроль можно было пройти в VIP-залах.

Эта практика была отменена по требованию погранслужбы ФСБ, которая ссылалась на нехватку сотрудников. В результате пассажиропоток через такие залы международных аэропортов, по данным ассоциации, снизился более чем на 60%.

— По нашим расчетам, прогнозный показатель доходов в федеральный бюджет от деятельности VIP-залов только 10 крупнейших международных аэропортов страны в случае возобновления в них пограничного контроля составит более 1,5 млрд рублей в год, — сказал исполнительный директор МАА Сергей Никитин.

Он добавил, что сегодня аэропорты теряют возможность зарабатывать на неавиационной деятельности. Это отрицательно сказывается на тарифах обслуживания для авиакомпаний. Перевозчики же дополнительные издержки закладывают в стоимость билетов.

<https://iz.ru/898648/aleksandr-volobuev/okno-iz-parizha-pasportnyi-kontrol-dlia-biznes-klassa-mogut-uskorit>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВ; 2019.07.15; НАСТАВНИК ПРЕЗИДЕНТА НЕ СПРАВИЛСЯ С ВЕРТОЛЕТОМ; ПОГИБ ГЛАВА ФЕДЕРАЦИИ СВЕРХЛЕГКОЙ АВИАЦИИ, ОБУЧАВШИЙ ВЛАДИМИРА ПУТИНА УПРАВЛЯТЬ ДЕЛЬТАЛЕТОМ

Вчера в Подмоскowie разбился вертолет Robinson, которым управлял Игорь Никитин, глава Объединенной федерации сверхлегкой авиации России. Пилот стал известен после того, как у него прошел курс обучения управлению дельталетом президент **Владимир Путин**. После этого глава государства совершил свой известный полет с журавлями стерхами.

Вчера вечером вертолет Robinson R-22M с бортовым номером RA-1789G потерпел крушение в Солнечногорском районе Подмоскowie возле деревни Барское-Мелечкино. По словам очевидцев, воздушное судно явно намеревалось совершить посадку (видимо, из-за поломки), однако ударились о землю и фактически развалилось. Как стало известно позже, вертолет взлетел с аэродрома, где находится планерный клуб, в деревне Шевлино, расположенной на берегу Истринского водохранилища, в 55 км от Москвы.

В воздушном судне находились два человека, причем управлял вертолетом глава Объединенной федерации сверхлегкой авиации России Игорь Никитин. Факт его гибели в федерации подтвердили. О личности пассажира вчера данных не было.

Игорь Никитин получил широкую известность после того, как у него на Валдае прошел месячный курс обучения управлению дельталетом президент России **Владимир Путин**. После этого в сентябре 2012 года глава государства именно на этом сверхлегком летательном аппарате совершил свой полет с журавлями стерхами. «Нужно было за месяц-полтора научить Владимира Владимировича **Путина** летать на дельталете. Высказав свои соображения по проведению обучения, я не посчитал уместным спрашивать, для чего это нужно, — вспоминал позже пилот. — Отправляясь на первую встречу, я взял с собой две фотографии, на одной из которых был изображен дельталет специального назначения с пулеметами, разработанный для специальных операций, а на другой — дельталет, летящий с журавлями. Этими фотографиями можно было наглядно представить уникальный диапазон возможного применения дельталетов от экологических программ до военного дела. Владимир Владимирович принял фотографии».

В том же году господин Никитин баллотировался на пост ректора Московского государственного технического университета гражданской авиации, в котором он читал лекции по авиационным дисциплинам и работал в студенческом конструкторском бюро.

<https://www.kommersant.ru/doc/4031934>

На ту же тему:

<https://m.vedomosti.ru/politics/news/2019/07/14/806528-krushenii-vertolet>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ИЗ-ЗА ДЕФЕКТОВ НЕ МОЖЕТ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ПОЛОВИНУ SSJ-100 ИЗ СВОЕГО ПАРКА

Авиакомпания «Ямал» из-за дефектов самолетов и плохого послепродажного сервиса со стороны производителя может поддерживать в состоянии летной годности лишь семь-восемь самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) из 15, говорится в годовом отчете компании.

«Многочисленные конструктивно-производственные дефекты двигателя и систем ВС, а также неудовлетворительная послепродажная поддержка со стороны производителя позволяют поддерживать в состоянии летной годности не более семи-восемь самолетов», - говорится в отчете.

Ранее гендиректор компании Василий Крюк заявлял «Интерфаксу», что «Ямал» отказался от планов приобрести десять SSJ-100 из-за высоких расходов на обслуживание.

«К сожалению, не получается той экономической модели в плане поддержания летной годности», - отмечал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.12; ПОЛЕТЫ BOEING-737 MAX ВОЗОБНОВЯТСЯ НЕ РАНЬШЕ ЯНВАРЯ 2020 ГОДА - ГАЗЕТА

Самолеты Boeing-737 Max вряд ли будут готовы перевозить пассажиров до 2020 года из-за времени, которое потребуется на устранение неисправностей, пишет газета The Wall Street Journal со ссылкой на осведомленные источники.

«В соответствии с последним сценарием, ожидается, что глобальный флот Max вернется в воздух в январе 2020 года, через 12 месяцев после того, как производитель самолетов предложил свою первоначальную замену программного обеспечения, в конечном итоге приведшего к двум смертельным авариям в октябре и марте», - говорится в статье со ссылкой на чиновников в Федеральном управлении гражданской авиации (FAA) США.

Отмечается, что уже сейчас ряд авиаперевозчиков отказались от полетов на Boeing-737 Max практически до конца года. Так, авиакомпания American Airlines продлила отказ от полетов на Boeing-737 Max еще на два месяца, вплоть до 3 ноября.

United Airlines анонсировал аналогичный шаг в пятницу. Однако, по мнению чиновников FAA, нет уверенности в том, что полеты в ноябре состоятся.

ТАСС; 2019.07.12; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИНГУШЕТИИ ВЫРОС ПОЧТИ НА 25 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА

Пассажиропоток аэропорта Ингушетии Магас увеличился почти на 25 тыс. человек за первое полугодие 2019 года по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Таких результатов удалось достичь за счет запуска дополнительного рейса в Москву и удобной ценовой политики в регионе, сообщил ТАСС начальник отдела развития транспортного комплекса комитета транспорта, энергетики, связи и информатизации Джамалейл Костоев.

«За шесть месяцев 2019 года пассажиропоток аэропорта Магас составил более 160 тыс. человек, что больше почти на 25 тыс., чем за аналогичный период 2018 года. Достичь этих показателей нам удалось за счет введения нового рейса «Аэрофлота» в Москву и благодаря удобной ценовой политике», - сказал Костоев.

По его словам, в ближайшее время в аэропорту появится новый рейс - в Санкт-Петербург. «Цены у нас на авиаперевозки одни из самых низких на Северном Кавказе, потому через Ингушетию летают и жители соседних регионов, плюс рейс «Аэрофлота» вечерний, это еще одно преимущество. Сейчас мы ведем определенную работу, планируем в скором времени открыть рейс в Санкт-Петербург, который будет отправляться из региона дважды в неделю, это также позволит нам увеличить пассажиропоток», - добавил собеседник агентства.

Аэропорт Магас расположен в 30 км к северо-востоку от столицы Ингушетии. В него входят аэровокзал с необходимыми помещениями и оборудованием для пограничного, иммиграционного, таможенного, ветеринарного и санитарно-карантинного контроля, предусмотренного для **пункта пропуска** через государственную границу РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6659923>

ТАСС; 2019.07.12; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА АСТРАХАНИ В I ПОЛУГОДИИ ВЫРОС НА 10,4% БЛАГОДАРЯ НОВЫМ РЕЙСАМ

Пассажиропоток международного аэропорта Астрахани в I полугодии 2019 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 10,4%, что связано с открытием новых авиарейсов как на внутренних, так и на международных направлениях. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба Министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области.

«За шесть месяцев этого года международный аэропорт Астрахани обслужил 302,5 тыс. пассажиров, что превышает показатель аналогичного периода прошлого года на 10,4%. На внутренних воздушных линиях было обслужено 262,5 тыс. человек - рост на 10,1%, на международных - 40,5 тыс. - увеличение на 12,1%», - говорится в сообщении.

По данным регионального министерства, рост пассажиропотока связан в основном с открытием новых рейсов по направлениям Астрахань - Сочи, Астрахань - Ростов-на-Дону, Астрахань - Краснодар, Астрахань - Казань, Астрахань - Атырау (Казахстан) и Астрахань - Баку (Азербайджан).

Как сообщили ТАСС в воздушной гавани, положительную динамику аэропорт намерен сохранить и до конца года. «Ожидаемый итоговый рост не менее 8%», - пояснили в пресс-службе. При этом уже с 20 сентября откроется еще одно новое направление: Астрахань - Санкт-Петербург. Полеты будет выполнять авиакомпания «Победа».

<https://tass.ru/ekonomika/6657809>

ТАСС; 2019.07.12; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ОБРАТЯТСЯ К ШОЙГУ С ПРОСЬБой ПЕРЕНЕСТИ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОВОКЗАЛА

Власти Карелии подготовили письмо за подписью главы региона Артура Парфенчикова в адрес министра обороны РФ Сергей Шойгу с просьбой перенести сроки строительства здания аэровокзала в Петрозаводске с 1 августа на более поздний срок, после окончания туристического сезона. Об этом во время сессии Законодательного собрания Карелии сообщил вице-премьер правительства Карелии Дмитрий Родионов.

«Главой региона в адрес министра обороны РФ подготовлено соответствующее обращение о том, чтобы эти работы перенести на другой период, когда не будет высокого туристического сезона. В ближайшее время планируется по этому поводу организовать совещание», - сообщил представитель правительства республики.

Как стало известно из выступления вице-премьера правительства Карелии, строительством аэровокзала в Петрозаводске займется предприятие Министерства обороны РФ. Начало строительства запланировано на 1 августа 2019 года, что приведет к закрытию авиасообщения в пик туристического сезона. По словам Родионова, власти республики понимают, как отмена рейсов ударит по региону и людям, которые уже приобрели билеты на эти сроки, поэтому вопрос о старте строительства аэровокзала прорабатывается властями.

«Раньше мы не могли этого сделать, так как единственного поставщика в лице Минобороны мы узнали только две недели назад. Мы не знали, с каким подрядчиком вести разговоры. Как только он стал известен, мы написали письмо Шойгу», - пояснил Родионов

В конце июля 2019 года стало известно, что контракт на строительство аэровокзала в Петрозаводске заключат по поручению президента РФ с единственным исполнителем. Однако его имя не называлось.

Аэропорт Петрозаводска - единственный аэропорт Карелии, он включен в список аэропортов федерального значения, предназначен для обслуживания внутренних и международных авиаперевозок. Из аэропорта осуществляются рейсы в Москву, Архангельск, Череповец, Симферополь, Сочи и Анапу.

<https://tass.ru/obschestvo/6659360>

ТАСС; 2019.07.12; МИНТРАНС ЧЕХИИ УВЕРЕН В УСПЕХЕ ПЕРЕГОВОРОВ С РОССИЕЙ ПО ПАССАЖИРСКОМУ АВИАСООБЩЕНИЮ

Министерство транспорта Чехии оптимистично настроено по поводу возможности достижения постоянно действующего соглашения о пассажирских авиаперевозках с Россией. Об этом ТАСС заявил в пятницу представитель ведомства Франтишек Емелка.

«Мы [Минтранс Чехии] уверены, что до конца лета или максимум в сентябре взаимовыгодное соглашение об авиаперевозках с Минтрансом России будет достигнуто, - подчеркнул он. - Переговоры между представителями министерств продолжаются. Они ведутся посредством электронной почты, проходят на встречах представителей обоих ведомств. Последняя такая встреча состоялась в конце июня в Москве».

До конца лета между РФ и Чехией действует временная договоренность о сохранении числа рейсов национальных авиаперевозчиков в воздушном пространстве обеих стран. Емелка отметил заинтересованность Праги в скорейшем урегулировании ситуации, возникшей 2 июля в пассажирских авиаперевозках с РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6657729>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.12; ПРОКУРОРЫ ПРОВЕДУТ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ОЧЕРЕДНОЙ ПРИЕМ ПО СИТУАЦИИ С БАГАЖОМ

Мобильная приемная Московской межрегиональной транспортной прокуратуры продолжит работать в «Шереметьево» 13 и 14 июля, сообщили журналистам в пресс-службе надзорного ведомства.

В начале июня Московская межрегиональная транспортная прокуратура совместно с Генпрокуратурой проводила проверку после массовой задержки выдачи багажа в «Шереметьево». Было возбуждено 38 административных дел. Первый прием граждан транспортная прокуратура провела 3 июля.

«Комиссией ММТП по проверке соблюдения требований законодательства при организации наземного обслуживания рейсов принято решение продолжить выездной прием граждан в международном аэропорту «Шереметьево» по вопросу соблюдения прав пассажиров в части доставки багажа», - говорится в сообщении.

Прием граждан пройдет 13 и 14 июля в терминале «Д» аэропорта.

Массовые проблемы с выдачей багажа в «Шереметьево» наблюдаются с начала июня, после завершения передачи функций по обработке багажа от «Аэрофлота» к компании «Шереметьево-Хэндлинг». В понедельник руководство аэропорта заявило, что ситуация с багажом в Шереметьево стабилизирована, но «возможны отклонения в случае вмешательства каких-либо факторов».

<https://ria.ru/20190712/1556456746.html>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2907769>

[Вернуться в оглавление](#)