



Ежедневный мониторинг СМИ

16 ИЮЛЯ 2019

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.16; НАД БАМОМ СГУЩАЮТСЯ УЧАСТКИ; ЗАВЕРШЕНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ МАГИСТРАЛИ В 2020 ГОДУ ВЫЗЫВАЕТ СОМНЕНИЯ В ОТРАСЛИ	4
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.16; ТАМАНИ ПРИДУМАЛИ НОВУЮ СХЕМУ; В ПЕРВУЮ СТАДИЮ ПРОЕКТА ЗОВУТ УГОЛЬЩИКОВ И «МЕТАЛЛОИНВЕСТ»	5
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.16; МИНТРАНС ВЫБРАЛ ИНВЕСТИТОРОВ ДЛЯ ПОРТА ТАМАНЬ; ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВОЙТИ В ПРОЕКТ ПОЛУЧИЛИ КОМПАНИИ АЛИШЕРА УСМАНОВА, АНДРЕЯ МЕЛЬНИЧЕНКО, АНДРЕЯ БОКАРЕВА И РЖД.....	6
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.16; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ НОВЫЙ СОСТАВ ИНВЕСТИТОРОВ ПОРТА ТАМАНЬ СТОИМОСТЬЮ 171 МЛРД РУБЛЕЙ; ЧИСЛО БУДУЩИХ КОНЦЕССИОНЕРОВ СОКРАТИЛОСЬ, ПОРТ МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН ЗНАЧИТЕЛЬНО ПОЗЖЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО	7
РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.15; КОМПАНИЯ РОТЕНБЕРГА ПОСТРОИТ МОСТ НА ПРОИНСПЕКТИРОВАННОЙ ОРЕШКИНЫМ ТРАССЕ; «МОСТОТРЕСТ» ПОСТРОИТ МОСТ НА ТРАССЕ М-7 «ВОЛГА» ЗА 4,7 МЛРД РУБ. МИНИСТР МАКСИМ ОРЕШКИН РАНЕЕ СООБЩИЛ, ЧТО КАПИТАЛЬНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ЭТОЙ ТРАССЫ РАССМАТРИВАЕТСЯ КАК АЛЬТЕРНАТИВА ПЛАТНОЙ ДОРОГИ ЕВРОПА — ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ	8
ТАСС; 2019.07.15; МИНФИН: ИСТОЧНИКИ КОМПЕНСАЦИИ ЛЬГОТ «РОСНЕФТИ» НА ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ ПОКА НЕ ОПРЕДЕЛЕННЫ	9
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ОРЕШКИН ПОДДЕРЖАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ ПОСЛЕ СВОЕГО АВТОПРОБЕГА.....	10
ТАСС; 2019.07.15; М-7 ИЛИ «МОСКВА-КАЗАНЬ»: КАФТАН В ЗАПЛАТКАХ ИЛИ НОВЫЙ ПИДЖАК?; МИХАИЛ БЛИНКИН - О ПЕЧАЛЬНЫХ ПЕРСПЕКТИВАХ ОТКАЗА ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ В ПОЛЬЗУ РЕКОНСТРУКЦИИ М-7 «ВОЛГА»	10
ТАСС; 2019.07.15; РЕМОНТ ДВУХ ДОРОГ ЗАВЕРШИЛИ В СЕЛЕ ПОД ХАБАРОВСКОМ ПО НАЦПРОЕКТУ	12
ТАСС; 2019.07.15; ПОСТРОЕННЫЙ ПРИ БРЕЖНЕВЕ МОСТ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ	12
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.16; ПЕРЕЛЕТНЫЙ ГОСПЛАН; ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНИЕ НАЦПРОЕКТАМИ ПОГРУЖАЕТСЯ В ДЕТАЛИ СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	13
РИА НОВОСТИ; 2019.05.17; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ НЕ ДОПУСТИТЬ НЕХВАТКИ РАБОЧИХ РУК В НАЦПРОЕКТАХ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; НОВАК ОБСУДИЛ С ПОСЛОМ ИРАНА В РФ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ И ТРАНСПОРТНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО - ИРАНСКОЕ ПОСОЛЬСТВО В МОСКВЕ.....	14
ТАСС; 2019.07.15; БЮДЖЕТНЫЙ КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОРРЕКТИРОВКЕ ДЕМПФЕРА НА ТОПЛИВО.....	15
РИА НОВОСТИ; 2019.07.15; НАЗЕМНЫЕ СТАНЦИИ СИСТЕМЫ ГЛОНАСС МОГУТ УСТАНОВИТЬ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ПАСПОРТА ПРОЕКТА «УМНЫЙ ГОРОД» УТВЕРДИЛИ 62 СУБЪЕКТА РФ.....	15

ТАСС; 2019.07.15; РЖД ПРЕДОСТАВИЛИ ВАГОНЫ-КУПЕ ДЛЯ ПРОЖИВАНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ В ЗОНЕ ПАВОДКА В ТУЛУНЕ	16
ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.15; В «ЯНДЕКСЕ» ЗАЯВИЛИ О НЕВОЗМОЖНОСТИ НАРУШЕНИЯ ПДД БЕСПИЛОТНИКОМ	17
ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.15; БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «ЯНДЕКСА» НАРУШИЛ ПДД НА МОСФИЛЬМОВСКОЙ УЛИЦЕ В МОСКВЕ	17
РАДИО СПУТНИК; 2019.07.15; ОСТОРОЖНО, ДВЕРИ ЗАКРЫВАЮТСЯ: БЕЗОПАСНОСТЬ В МЕТРО	18
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛИНА ТРОФИМОВА, ЛАРИСА ГОЛОБОРОДЬКО; 2019.07.15; ПОЗВАТЬ НА ПОМОЩЬ СТАЛО ПРОЩЕ. СИСТЕМА-112 ПОДМОСКОВЬЯ ПРИНЯЛА ОКОЛО 5 ТЫСЯЧ ВЫЗОВОВ НА ДТП	18
ТАСС; 2019.07.15; ГОСПЕРЕВОЗЧИК БАШКИРИИ ПОЛУЧИЛ 20 НОВЫХ МЕЖДУГОРОДНИХ АВТОБУСОВ ВПЕРВЫЕ ЗА 8 ЛЕТ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ И ВАГОНОВ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ 19 ГУДОК; 2019.07.15; ПРИ ОБЩЕСТВЕННОМ СОВЕТЕ РОСЖЕЛДОРА СОЗДАНА КОМИССИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ.....	20
ПРАЙМ; 2019.07.15; РЖД ОТКРЫЛИ ЗАЛ ОЖИДАНИЯ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ НА КАЗАНСКОМ ВОКЗАЛЕ МОСКВЫ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РЖД ДО КОНЦА ГОДА ОЖИДАЮТ РОСТА ПОГРУЗКИ С НАРАСТАНИЕМ ДО 1,2-2,3% В СЕНТЯБРЕ-ОКТЯБРЕ	20
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОДСТВЕННИКИ ПОКАЛЕЧЕННОЙ ПОЕЗДОМ ДЕВОЧКИ В ПРИМОРЬЕ ОТСУДИЛИ 4 МЛН РУБ. КОМПЕНСАЦИИ У «РЖД» И «ИНГОССТРАХА».....	21
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.16; ПРЕТЕНЗИИ «РОСМОРПОРТА» МОГУТ УГРОЖАТЬ РАБОТЕ УГОЛЬНОГО ПОРТА КОМПАНИИ АБРАМОВИЧА; ГОСКОМПАНИЯ НАШЛА ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НАРУШЕНИЯ И У ДРУГИХ СТИВИДОРОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОСМОРПОРТ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РАСТОРЖЕНИЯ ДОГОВОРОВ СО СТИВИДОРАМИ ПРИМОРЬЯ ИЗ-ЗА УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ПОРТОВЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ИНВЕСТСБОР МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В РФ В 2019 ГОДУ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; КРУ, МЕТАЛЛОИНВЕСТ И СУЭК МОГУТ ВЛОЖИТЬ В ПРОЕКТ ПОРТА ТАМАНЬ ПО 20 МЛРД РУБ., РЖД - ПОРЯДКА 10 МЛРД РУБ....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОСМОРПОРТ РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» ДО КОНЦА ГОДА, ЛЕДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПРОЙДУТ ВЕСНОЙ	26
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; АКЦИОНИРОВАНИЕ «РОСМОРПОРТА» РАСШИРИТ ВОЗМОЖНОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПОРТОВЫХ ПРОЕКТОВ -	
ГЕНДИРЕКТОР	27
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; МУРМАНСКИЙ РЫБНЫЙ ПОРТ В I ПОЛУГОДИИ СНИЗИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА ТРЕТЬ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; КОМПАНИЯ ИЗ НИДЕРЛАНДОВ ПОСТАВИТ РОСМОРПОРТУ БУКСИР ДЛЯ ПОРТА НОВОРОССИЙСК ЗА 7 МЛН ЕВРО	28
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.07.15; ТРЕТЬ РОССИЯН ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SSJ ЗАХОТЕЛИ ЛЕТАТЬ НА ЗАПАДНЫХ САМОЛЕТАХ; ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ РОССИЙСКОГО SUPERJET В ШЕРЕМЕТЬЕВО 33% РОССИЯН ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПРЕДПОЧЛИ БЫ ЛЕТАТЬ ИНОСТРАННЫМИ ЛАЙНЕРАМИ — AIRBUS И BOEING. НО БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ОПРОШЕННЫХ СБЕРБАНКОМ БЕЗ РАЗНИЦЫ, ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ САМОЛЕТ РОССИЙСКИМ	29
ТАСС; 2019.07.15; ЭКСПЕРТЫ ОНФ ВЫСТУПАЮТ ПРОТИВ ЗАКОНОПРОЕКТА О ВОЗВРАЩЕНИИ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ.....	30
ПРАЙМ; 2019.07.15; «ЖУКОВСКИЙ» ГОТОВ ПРИНИМАТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РФ И ИРАНОМ	31

ТАСС; 2019.07.15; ИНТЕРВЬЮ: РОСПРИРОДНАДЗОР В 2019-2020 ГГ. ПРОВЕРИТ ВСЕ АЭРОПОРТЫ РОССИИ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОСПРИРОДНАДЗОР УЛИЧИЛ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В НАРУШЕНИИ НОРМ СБРОСА СТОЧНЫХ ВОД.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РЕМОНТ ПОЛОСЫ ЕДИНСТВЕННОГО В КАРЕЛИИ АЭРОПОРТА ПЕРЕНЕСУТ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ СРЫВА СЕЗОНА ОТПУСКОВ В АВГУСТЕ - ВЛАСТИ	32
ТАСС; 2019.07.15; ROYAL FLIGHT ОТКРЫЛА ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ ДО ХЭФЭЯ	32
ТАСС; 2019.07.15; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ОТМЕНЕННЫЕ В МАРТЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ИРКУТСК	33
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; «ПОБЕДА» ЗИМОЙ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ПО 85 МАРШРУТАМ, ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В НОВОСИБИРСК, ПЕРМЬ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА, ИЗ КОТОРЫХ ДЕШЕВЛЕ ВСЕГО ДОЛЕТЕТЬ В МОСКВУ ЛЕТОМ.....	33
ТАСС; 2019.07.15; ИНВЕСТИЦИИ В ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ТЕХНИКИ В ПУЛКОВО В 2018 ГОДУ СОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 920 МЛН РУБЛЕЙ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РФ ОБСУДИЛА С САУДОВСКОЙ АРАВИЕЙ ПЕРСПЕКТИВЫ ЛОКАЛИЗАЦИИ СБОРКИ MC-21 И SSJ-100.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; «АЭРОФЛОТ» ЗАКАЖЕТ ЕЩЕ ШЕСТЬ А320NEO С ПОСТАВКОЙ В 2020 ГОДУ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; АЭРОПОРТ АСТРАХАНИ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 10%.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.07.15; ИСПАНИЯ ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ЕГИПЕТСКИМ КУРОРТОМ ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ПАКИСТАН ОТКРЫЛ СВОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	36

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.16; НАД БАМОМ СГУЩАЮТСЯ УЧАСТКИ; ЗАВЕРШЕНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ МАГИСТРАЛИ В 2020 ГОДУ ВЫЗЫВАЕТ СОМНЕНИЯ В ОТРАСЛИ

По информации “Ъ”, на совещании у вице-преьера **Максима Акимова** 11 июля прозвучали опасения, что ОАО РЖД не сумеет в срок завершить первый этап модернизации БАМа и Транссиба. В следующем году монополии предстоит одновременно ввести более 30 участков, и есть риск не успеть. В ОАО РЖД настаивают, что сроки будут соблюдены. Аналитики полагают, что, несмотря на снижение цен на уголь, благоприятная конъюнктура на восточном направлении сохранится как минимум в среднесрочной перспективе и расширение Восточного полигона не теряет актуальности.

Власти усомнились, что ОАО РЖД введет в срок основные объекты в рамках первого этапа модернизации БАМа и Транссиба. По этому проекту к 2020 году объем перевозок на Восточном полигоне должен увеличиться к уровню 2012 года на 66,8 млн тонн, до 124,9 млн тонн. Исходно этот этап модернизации планировалось провести в 2013–2017 годах, достигнув результата в 2018 году, однако в конце 2017 года правительство внесло в проект изменения, продлив фазу строительства до 2019 года и сдвинув начало эксплуатации на 2020 год. После утверждения в сентябре 2018 года комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ) до 2024 года незавершенная часть первого этапа модернизационной программы была внесена в состав федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» как часть мероприятия по увеличению провозной способности БАМа и Транссиба в полтора раза, до 180 млн тонн.

Однако, по информации “Ъ”, в июне **Росжелдор** констатировал, что по графику введен в эксплуатацию лишь один из участков, предусмотренных первым этапом модернизации и вошедших в КПМИ,— Мариинск—Тайшет протяженностью 752 км. Еще 31 участок планируется к вводу в 2020 году. Власти опасаются, что необходимость одновременно ввести в эксплуатацию так много участков ставит под угрозу своевременное завершение первого этапа модернизации.

Этот вопрос, сообщил “Ъ” источник, знакомый с ситуацией, поднимался на совещании у вице-преьера **Максима Акимова** 11 июля. Однако ОАО РЖД заверило, что все будет введено в срок. Как уточнил другой собеседник “Ъ”, речь шла о возможной задержке ввода двух участков.

В **Минтрансе** “Ъ” переадресовали в ОАО РЖД. В монополии заверили, что все работы в рамках первого этапа выполняются согласно графику. В аппарате **Максима Акимова** сообщили, что вице-премьер принял к сведению информацию о возможном сдвиге срока ввода объектов, и отметили, что руководство ОАО РЖД проинформировало о предпринимаемых действиях во избежание сдвигов.

Как следует из материалов к совещанию у господина **Акимова**, в рамках первого этапа построены и реконструированы 35 станций и 90 искусственных сооружений, построен 21 разъезд, 254,3 км вторых путей, модернизированы 5,1 тыс. км пути, уложено 1,9 тыс. комплектов стрелочных переводов, реконструировано 40 тяговых подстанций. В 2018 году завершена проходка нового Байкальского тоннеля. В текущем году планируется ввести в эксплуатацию второй главный путь на перегоне Лена-Восточная—Предленский с мостом через Лену, мостовой переход через Зею и модернизированный Владивостокский тоннель. До 2019 года проведено работ на сумму 243,5 млрд руб., в 2019–2020 годах предусмотрено финансирование в 183,3 млрд руб.

Своевременное введение объектов на БАМе и Транссибе сохраняет актуальность для российских компаний, полагает замгендиректора ИПЕМ **Владимир Савчук**: конъюнктура на Дальнем Востоке остается благоприятной, а в свете падения привлекательности европейских рынков угля российские компании кровно заинтересованы в расширении восточного направления. По его мнению, конъюнктура на Востоке в среднесрочной перспективе не изменится: у азиатских потребителей есть долгосрочные планы по снижению доли угля в энергобалансе, однако речь идет о десятилетней перспективе.

Как сообщал “Ъ”, даже несмотря на скидку, данную ОАО РЖД российским экспортерам угля при поставках в южные порты, и обсуждаемую возможность ее распространения на западное направление, угольщики все еще просят улучшения пропуска на восток. В частности, они настаивают на том, чтобы на каждый состав, отправленный на запад из Кузбасса, один состав пропускался на Дальний Восток. Участники рынка угля (см. “Ъ” от 5 июля) были единодушны в оценке конъюнктуры стран АТР как стабильной.

<https://www.kommersant.ru/doc/4032537>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.16; ТАМАНИ ПРИДУМАЛИ НОВУЮ СХЕМУ; В ПЕРВУЮ СТАДИЮ ПРОЕКТА ЗОВУТ УГОЛЬЩИКОВ И «МЕТАЛЛОИНВЕСТ»

«Росморпорт» предложил новую схему участия инвесторов в строительстве сухогрузного района морского порта Тамань. Предполагается, что в проект войдут, помимо «Росморпорта», четыре стратегических инвестора — «Кузбассразрезуголь», СУЭК и «Металлоинвест» получают по 22,5%, еще 10% будет у ОАО РЖД. Они пропорционально вложат 81 млрд руб. в создание объектов федеральной инфраструктуры. Пока компании обсуждают только меморандум о намерениях. Но, по мнению экспертов, при текущих низких ценах в Европе угольщикам Тамань не слишком интересна.

После отказа Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) участвовать в создании сухогрузного района морского порта Тамань ФГУП «Росморпорт» предложило новую схему участия инвесторов-концессионеров в проекте. Как сообщил гендиректор «Росморпорта» Андрей Лаврищев, по указанию **Росморречфлота** ФГУП направило предложения по покупке долей в «РМП-Тамань» четырем стратегическим инвесторам — «Кузбассразрезуголь» (КРУ), «Металлоинвесту», СУЭК, ОАО РЖД. Их доли составят по 22,5%, ОАО РЖД пока говорит о 10%. «Сейчас мы исходим из того, что вложения будут осуществляться на паритетной основе в зависимости от объема доли. При этом стоимость объектов федеральной собственности первого этапа развития — 81 млрд руб.,— пояснил глава ФГУП. В случае положительного ответа материалы будут переданы в **Минтранс** и правительство. «Ответ от инвесторов ожидаем в начале этой недели»,— сообщил господин Лаврищев.

Проект сухогрузного района морского порта Тамань, существующий с 2012 года, должен реализовываться по концессии. Концессионное соглашение пока не заключено, но определено, что концедентом выступит **Росморречфлот**, а концессионером — ООО «РМП-Тамань», которое полностью принадлежит «Росморпорту». В последней версии предполагалось, что 75% «РМП-Тамань» выкупит ГТЛК, но против этой идеи выступили Минэкономики, ФАС и сама ГТЛК (см. “Ъ” от 14 марта, 5 и 17 июня).

«Активная фаза строительства объектов первого этапа — до 2024 года, соответственно, до этого периода планируется обеспечить необходимый объем инвестиций каждой из сторон—участников «РМП-Тамань»,— сообщил заместитель гендиректора по экономике и финансам «Росморпорта» Яков Быков. Он не исключил, что «Росморпорт» будет привлекать внешнее финансирование для участия в проекте. Сейчас ФГУП рассматривает выпуск рублевых облигаций с пилотным траншем в 4–5 млрд руб. и общим объемом программы в 25 млрд руб. «Программа рассчитана на десять лет. Сроки обращения дебютного транша — три—пять лет»,— добавил он.

В «Металлоинвесте» “Ъ” сообщили, что по итогам совещания в **Росморречфлоте** по вопросам реализации проекта порта Тамань в компанию из «Росморпорта» поступил проект меморандума о намерениях. «В настоящее время «Металлоинвест» изучает данный документ и готовит предложения по его доработке»,— уточнили в холдинге. В ОАО РЖД отказались от комментариев. Остальные компании на запросы “Ъ” не ответили.

Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что проект сухогрузной Тамани государство пытается реализовать с 2010 года, и до сих пор он не сдвинулся из-за конкуренции с соседними портами.

Он обращает внимание на ряд сохраняющихся рисков: проект до конца не готов, не вся земля выкуплена, документация не прошла Главгосэкспертизу. Кроме того, инвесторов-грузовладельцев может останавливать неопределенность с тарифной политикой ОАО РЖД, полагает собеседник “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что цены на уголь на рынке Европы упали ниже \$50 за тонну. В этой ситуации вероятность, что СУЭК и КРУ будут готовы активно инвестировать в создание инфраструктуры и строительство терминалов в порту Тамань в 2019–2020 годах, близка к нулю, считает он. Фактически можно говорить о том, что «окно возможностей» для порта Тамань закрыто как минимум до момента, когда цены на российский уголь в Европе хотя бы на протяжении полугода будут находиться выше уровня \$70 за тонну, считает эксперт. В то же время господин Бурмистров полагает, что если «Росморпорт» и ОАО РЖД продолжат работу по подготовке проекта, то шансы на привлечение инвесторов после прохождения Главгосэкспертизы, уточнения финансовой модели и выкупа земельных участков будут объективно выше.

Порты Тамани переоценили себя

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

<https://www.kommersant.ru/doc/4032485>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.16; МИНТРАНС ВЫБРАЛ ИНВЕСТОРОВ ДЛЯ ПОРТА ТАМАНЬ; ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВОЙТИ В ПРОЕКТ ПОЛУЧИЛИ КОМПАНИИ АЛИШЕРА УСМАНОВА, АНДРЕЯ МЕЛЬНИЧЕНКО, АНДРЕЯ БОКАРЕВА И РЖД

Минтранс выбрал «Кузбассразрезугль» (КРУ) Андрея Бокарева, «Металлоинвест» Алишера Усманова, СУЭК Андрея Мельниченко и РЖД в качестве инвесторов проекта по строительству сухогрузного порта Тамань. Представитель министерства сообщил РБК, что подведомственный Минтрансу «Росморпорт» направил этим компаниям предложения по покупке доли в управляющей компании порта Тамань с инвестициями на первом этапе 81 млрд руб. По его словам, ведомство ожидает ответа от них в начале этой недели. В случае положительного ответа материалы будут переданы в Минтранс и правительство для принятия окончательного решения. Источник, знакомый с предложениями «Росморпорта», сообщил РБК, что КРУ, СУЭК и «Металлоинвесту» предложено приобрести по 22,5% в управляющей компании, столько же останется у концессионера, а еще 10% достанется РЖД.

Ранее проект порта оценивался в 231 млрд руб., из которых на первом этапе требовалось 170 млрд руб. на строительство семи терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн т. Помимо двух угольных терминалов «Кузбассразрезугля» и СУЭКа на 20 млн т и 12 млн т соответственно и терминала металлургических грузов «Металлоинвеста» (на 9 млн т) планировалось построить зерновой терминал ЭФКО на 20 млн т, угольный терминал «СДС-Уголь» (5 млн т), а также бункеровочную базу «дочки» «Роснефти» «РН-Бункер» (0,9 млн т) и терминал спецназначения «Ростеха». В Минтрансе пока не ответили на запрос РБК о сокращении параметров проекта.

Концессионером проекта строительства порта Тамань является «РМП-Тамань» (входит в «Росморпорт»). Как сообщал РБК, в начале июня свое участие в проекте подтвердили КРУ, СУЭК, Сибирский деловой союз (СДС) (в части строительства угольных терминалов) и «Металлоинвест» (терминал металлгрузов).

В «Металлоинвесте» РБК подтвердили получение от «Росморпорта» проекта меморандума о намерениях. «Предметом меморандума является сотрудничество «Росморпорта», КРУ, СУЭК, «Металлоинвеста» и РЖД в качестве стратегических инвесторов проекта по строительству порта Тамань», — сказал представитель компании. В настоящее время «Металлоинвест» изучает данный документ и готовит предложения по его доработке, добавил он. Представители РЖД и СУЭК отказались от комментариев. В КРУ пока не ответили на запрос РБК.

Создание сухогрузного порта Тамань обсуждалось несколько лет. В сентябре 2013 года стало известно о том, что территория существующего порта Тамань будет расширена для реализации проекта. В связи со сложной структурой проекта его проработка затягивается. Проектную документацию порта корректировали как из-за возможных санкционных ограничений со стороны Украины, так и для вывода границ проекта земельных участков, принадлежащих группе ОТЭКО Мишеля Литвака.

Подрядчиком строительства порта собиралась стать компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, которая строила неподалеку Крымский мост. Но, опасаясь очередного переноса сроков, подрядчик заявил, что готов ждать решения правительства только до конца второго квартала 2019 года.

<https://www.rbc.ru/business/16/07/2019/5d2c5aa99a7947809d6ade4a>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.16; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ НОВЫЙ СОСТАВ ИНВЕСТОРОВ ПОРТА ТАМАНЬ СТОИМОСТЬЮ 171 МЛРД РУБЛЕЙ; ЧИСЛО БУДУЩИХ КОНЦЕССИОНЕРОВ СОКРАТИЛОСЬ, ПОРТ МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН ЗНАЧИТЕЛЬНО ПОЗЖЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО

«Предполагается, что в компании «РМП-Тамань» – концессионере сухогрузного морского порта Тамань – будет пять участников: помимо ФГУП «Росморпорт» это «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест» и РЖД. Всем участникам направлены предложения о покупке долей компании, проекты акционерного соглашения и текст предварительного меморандума», – рассказал журналистам гендиректор «Росморпорта» Андрей Лаврищев. Сейчас «РМП-Тамань» на 100% принадлежит «Росморпорту».

Порт планируется построить на Таманском полуострове. Первая очередь, согласно подготовленной Минтрансом модели («Ведомости» с ней ознакомились) мощностью 66,9 млн т, должна быть введена в эксплуатацию в 2024 г., инвестиции должны составить 171 млрд руб. Из них 81 млрд руб. будет потрачен на федеральные объекты – подходной канал, волнозащитные сооружения, ж/д станцию, причалы и т. д., которые по концессии построит «РМП-Тамань». Участниками этой концессии должны стать инвесторы, которые также направят в сумме 90 млрд руб. на строительство грузовых терминалов.

«Предполагается, что «Кузбассразрезуголь» (входит в УГМК Андрея Бокарева и Искандера Махмудова. – «Ведомости»), СУЭК и «Металлоинвест» (принадлежат соответственно Андрею Мельниченко и Алишеру Усманову. – «Ведомости») приобретут по 22,5% «РМП-Тамань», РЖД подтвердила готовность приобрести 10%, 22,5% останутся в собственности «Росморпорта», – пояснил заместитель гендиректора ФГУПа Яков Быков.

Терминалы в первой очереди Тамани также планируют строить «Эфко», «СДС-холдинг», «Ростех» и «Роснефть». Раньше их называли среди предполагаемых концессионеров. Но компании от концессии отвалились, они будут просто строить терминалы и арендовать для них инфраструктуру, говорит человек, близкий к Минтрансу. Плюс «Эфко» и «СДС-холдинг» еще не решили окончательно, строить ли свои терминалы и с какими параметрами, добавляет он.

«Ростех» и «Эфко» заинтересованы участвовать в проекте порта Тамань, формы этого участия сейчас находятся в стадии обсуждения, говорят их представители. Представители «Роснефти» и «СДС-холдинга» на запросы не ответили.

Зерновые терминалы Новороссийского порта обеспечат потребности России в экспорте зерна, проект крупного зернового терминала на Тамани (как у «Эфко». – «Ведомости») имеет риск не окупиться, говорил в интервью «Ведомостям» президент группы «Дело» Сергей Шишкарев.

«Актуальная концепция проекта не предполагает финансирование из федерального бюджета. Источником 81 млрд руб. для «РМП-Тамань» будут взносы акционеров в его уставный капитал и займы от акционеров. Каждый участник концессии самостоятельно обеспечит фондирование своей части вложений», – продолжает Быков. Каждый участник концессии инвестирует в нее пропорционально доле в «РМП-Тамань». «Росморпорт» рассматривает возможность в этих целях разместить дебютный выпуск облигаций объемом до 5 млрд руб. и сроком обращения 3–5 лет. Всего же программа облигаций

«Росморпорта» предполагает размещение займов на 25 млрд руб. в течение 10 лет, добавил он.

Ранее предполагалось, что 75% в «РМП-Тамань» у «Росморпорта» купит Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) и затем частично перепродает частным компаниям, оставшись участником концессии (точно по такой схеме ГТЛК уже строит с соинвесторами угольный порт Лавна в Мурманске). Однако ФАС и Минэкономразвития в данном случае выступили против участия ГТЛК и настаивали на конкурсных процедурах, говорят три человека, близких к участникам проекта.

Но заключение концессии на конкурентной основе предполагает многоступенчатую систему отбора, в том числе согласование текста концессионного соглашения в правительстве, говорят два собеседника «Ведомостей». Вся процедура может занять до 18 месяцев, что делает ввод порта в эксплуатацию в 2024 г. маловероятным, добавляет один из них. Модель **Минтранса** предполагает, что в январе 2020 г. уже начнется проектирование частных терминалов и объектов концессии.

«Росморпорт» ожидает ответа от потенциальных участников концессии на этой неделе. В случае положительного ответа материалы будут переданы в **Минтранс** и правительство, которое примет окончательное решение, говорит представитель **Минтранса**. Планируемые сроки ввода первой очереди он не комментирует.

Представители РЖД, «Кузбассразрезугля», СУЭК и «Металлоинвеста» от комментариев отказались.

Вторая очередь порта Тамань предполагает строительство в 2027–2030 гг. контейнерного терминала и терминала минеральных удобрений суммарной мощностью 37 млн т.

Глубоководный порт Тамань будет очень востребован, особенно для перевалки угля и металлургических грузов – под них не приспособлен порт Новороссийск, находящийся к тому же в черте города. И возможности роста Новороссийска ограничены, он не сможет добавить еще 100 млн т, говорит директор агентства Portnews Надежда Малышева.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/15/806599-vlasti-nazvali-porta>

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.15; КОМПАНИЯ РОТЕНБЕРГА ПОСТРОИТ МОСТ НА ПРОИНСПЕКТИРОВАННОЙ ОРЕШКИНЫМ ТРАССЕ; «МОСТОТРЕСТ» ПОСТРОИТ МОСТ НА ТРАССЕ М-7 «ВОЛГА» ЗА 4,7 МЛРД РУБ. МИНИСТР МАКСИМ ОРЕШКИН РАНЕЕ СООБЩИЛ, ЧТО КАПИТАЛЬНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ЭТОЙ ТРАССЫ РАССМАТРИВАЕТСЯ КАК АЛЬТЕРНАТИВА ПЛАТНОЙ ДОРОГИ ЕВРОПА — ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ

«Мостотрест» Аркадия Ротенберга получил контракт на строительство и реконструкцию одного из участков федеральной трассы М-7 «Волга» — моста через реку Свияга в Татарстане, следует из данных сайта госзакупок. Стоимость работ составит 4,7 млрд руб., они должны завершиться к 15 декабря 2023 года.

Согласно контракту, компания построит новый мост параллельно существующему выше по течению реки Свияга, а также подходы к нему — участок автомобильной дороги общей протяженностью более 7 км по две полосы движения в каждом направлении. «Мостотрест» также реконструирует действующий с 1996 года мост на 757-м километре трассы М-7, для этого специалисты компании проведут усиление пролетного строения и ремонт опор старого моста.

«После завершения первого этапа старый мост будет закрыт на реконструкцию, а движение по автодороге М-7 будет переключено на новый мостовой переход», — сказано в сообщении «Мостотреста». РБК направил запрос в пресс-службу компании. На конкурс поступила только одна заявка — от «Мостотреста», он и был признан победителем конкурса. Заказчиком работ выступила одна из структур **Росавтодора** — «Волго-Вятскуправтодор».

На прошлой неделе министр экономического развития Максим Орешкин сообщил, что должен подготовить позицию для финального решения о выборе между полной реконструкцией трассы М-7 «Волга» и строительством 729 км платной дороги Москва — Казань стоимостью 550 млрд руб., которую госкомпания «Автодор» предлагает реализовать в рамках проекта «Европа — Западный Китай». В пятницу, 12 июля, он выехал из Москвы на автомобиле «Лада», чтобы проинспектировать состояние трассы.

Трассой М-7 необходимо заниматься, заявил Орешкин журналистам в понедельник, 15 июля, в кулуарах форума моногородов, проходящего в Тольятти. «Машины мы делать уже научились, осталось доделать дороги, потому что есть куски не очень хорошие. Честно скажу: в одном месте даже чуть колесо не пробили», — рассказал министр. По итогам своей поездки он признал, что нужно заниматься и существующей дорогой М-7, и новой трассой «Автодора», которая станет дополнением «к тому, что у нас сейчас есть», пообещав это обсудить с премьер-министром Дмитрием Медведевым. Накануне вице-премьер Максим Акимов, курирующий в правительстве транспорт, также выступил одновременно за реконструкцию М-7 и строительство новой платной дороги, сославшись на «мнение транспортного цеха».

Строительство и реконструкция моста через Свягу — не единственный этап реконструкции трассы М-7. С начала 2019 года было проведено 20 конкурсов на реконструкцию различных ее участков, общая сумма контрактов — 19,3 млрд руб. Крупнейшим из них стал контракт на строительство и реконструкцию 421 км автомобильной трассы в Башкирии, контракт на 5,6 млрд руб. в апреле получила казанская компания «Алексеевскдорстрой».

На М-7 в расчете на 100 км в целом гибнут примерно втрое больше человек, чем в целом по федеральной дорожной сети, сказал РБК директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. «На 780 км дороги приходится более 1,5 тыс. примыканий, то есть два примыкания на 1 км. А по российским и международным нормам — не более одного примыкания на 5 км. Сотня примыканий находится прямо у частных домовладений, сельхозугодий, земельных участков и т.д., перечисляет эксперт. Поэтому, по его мнению, трассу нужно привести в порядок «хотя бы по гуманитарным причинам». Но для того чтобы превратить М-7 в магистраль категории 1Б (скоростная дорога с четырьмя и более полосами, на которую можно выехать с примыкающих дорог, но без пересечения прямого направления), нужно потратить минимум 500 млрд руб., предупредил Блинкин.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d2c8e0e9a79479ae2a650be>

ТАСС; 2019.07.15; МИНФИН: ИСТОЧНИКИ КОМПЕНСАЦИИ ЛЬГОТ «РОСНЕФТИ» НА ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ ПОКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНЫ

Источники компенсации потерь бюджета РФ в случае предоставления льгот для «Роснефти» и «Нефтегазхолдинга» на освоение Арктики пока не определены. Об этом сообщил журналистам глава департамента налоговой и таможенной политики Минфина РФ Алексей Сазанов.

«Там выпадающие доходы (федерального бюджета - прим. ТАСС), источник компенсации которых не определен. Идет разговор о сотнях миллиардов рублей. В первые годы мы говорим уже о порядка 200-300 млрд рублей выпадающих [доходов]. Надо изыскивать источники компенсации, пока у нас их нет», - сказал Сазанов.

Газета «Ведомости» ранее сообщала, что глава «Роснефти» Игорь Сечин обратился с письмом к президенту РФ Владимиру Путину о том, что «Роснефть» и «Нефтегазхолдинг» Эдуарда Худайнатова готовы вложить от 5 трлн до 8,5 трлн руб. в освоение Арктики, но для этого нужны налоговые льготы на 2,6 трлн руб.

Сазанов напомнил, что, по прогнозам ведомства, в период до 2024 года будет наблюдаться снижение поступлений нефтегазовых доходов в бюджет на 0,5% ВВП. «Есть запрос на льготу, если где-то убыло, должно где-то прибавиться. Может быть нам скажут, какие источники компенсации», - сказал Сазанов.

Ранее пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков сообщил журналистам, что никаких решений относительно просьбы главы «Роснефти» Игоря Сечина о предоставлении льгот на развитие арктических проектов не принималось.

<https://tass.ru/ekonomika/6665682>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ОРЕШКИН ПОДДЕРЖАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ ПОСЛЕ СВОЕГО АВТОПРОБЕГА

Глава Минэкономразвития Максим Орешкин после своего автопробега по городам России поддержал предложение о строительстве новой платной трассы Москва-Казань.

«Мне кажется, что нужно заниматься и существующей трассой, и новая трасса будет дополнением к тому, что сейчас есть. Это будем обсуждать с премьер-министром на совещании», - сказал он журналистам в кулуарах форума по развитию моногородов РФ.

Орешкин в пятницу выехал на автомобиле Lada Xray по маршруту Москва - Владимир - Нижний Новгород - Чебоксары - Казань - Самара - Тольятти.

«Главный (вопрос по итогам автопробега - ИФ) - подготовить позицию для финального принятия решения о выборе между строительством новой платной трассы Москва-Казань и полной реконструкцией трассы М7», - анонсировал сам министр идею этой поездки.

«Машина показала себя хорошо. Машины мы делать научились, осталось доделать дороги. Потому что есть узкие, не очень хорошие, честно скажу. В одном месте чуть колесо не проббили», - пожаловался Орешкин.

«С другой стороны, большая часть дорог находится уже в хорошем состоянии, и реконструкция федеральных трасс идёт, и региональные дороги в большей своей части уже в достойном состоянии. На то, чтобы остальные дороги доработать, как раз и направлен национальный проект безопасные и качественные дороги», - добавил он.

Комментируя свои впечатления от Lada Xray, Орешкин заявил, что «это, действительно, очень хорошая машина». «Даже те журналисты, которые со мной ехали, были сначала негативно настроены, но когда мы вместе проехали 1 тыс. 300 км - и спина не болит, и машина себя ведёт очень хорошо, и отношение к машине изменилось», - похвалил машину министр.

ТАСС; 2019.07.15; М-7 ИЛИ «МОСКВА-КАЗАНЬ»: КАФТАН В ЗАПЛАТКАХ ИЛИ НОВЫЙ ПИДЖАК?; МИХАИЛ БЛИНКИН - О ПЕЧАЛЬНЫХ ПЕРСПЕКТИВАХ ОТКАЗА ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ В ПОЛЬЗУ РЕКОНСТРУКЦИИ М-7 «ВОЛГА»

В конце июля премьер-министр **Дмитрий Медведев** должен решить, что лучше: строить новую скоростную автодорогу Москва – Казань или реконструировать существующую трассу М-7 «Волга». Портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информационное агентство ТАСС, попросил одного из ведущих российских транспортных экспертов, директора Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаила Блинкина оценить основные факторы такого выбора.

Что представляет из себя сегодня одна из основных российских трасс М-7 «Волга»?

Протяженность дороги от пересечения с автомобильной дорогой А-108 в Московской области до пересечения с автомобильной дорогой Шали – Сорочьи Горы в Республике Татарстан составляет 774 км. Сегодня эта трасса - тяжелое испытание и для водителей, и дорожников. Дело в том, что она совмещает в себе и федеральную дорогу, и главную местную транспортную артерию. Это можно описать одной очень точной цифрой: на дороге 1,5 тыс. примыканий, то есть на каждый километр приходится два примыкания. Для сравнения, у обычной скоростной трассы, даже не автомагистрали, должно быть не более одного примыкания на 5 километров.

Проблема и в том, что среди таких примыканий - не просто съезды к промышленным или общественным объектам, но и даже к частным домам. Ведь дорога проходит через 99 населенных пунктов, включая Нижний Новгород, Гороховец, Казань, Покров, всего более 20 крупных городов. И большинство из них не имеют обхода. Дорога обслуживает все местные социальные связи: там 230 остановок сельского и городского транспорта, 53 светофора и два железнодорожных переезда в одном уровне с дорогой.

Но если мы хотим развивать транспортные коридоры на Восток, на Китай, то без скоростной автодороги нам не обойтись. Можно ли выжать максимум из М-7?

Стоимость реконструкции

Мы провели и собственную оценку, и проверяли расчеты других экспертов. Сделать автомагистраль на месте старой дороги невозможно. Переделать М-7 в максимально доступную категорию – ІБ со скоростью до 90 км/ч, стоит это будет около 500 млрд рублей плюс-минус 10%. Это сопоставимо со стоимостью строительства новой современной автомагистрали Москва – Казань. Но строительство новой дороги даст нам и другие скорости, и самих дорог станет больше, а вот реконструкция не прибавит ни километра.

Сроки строительства

Скоростную автотрассу Москва - Нижний Новгород - Казань вполне реально построить до конца 2024 года. Ведь строить будут по «чистому полю». С учетом современных технологий это исключительно вопрос своевременного финансирования. В свою очередь, реконструкция трассы М-7 «Волга» может затянуться более чем на 10 лет. Там в любом месте может оказать либо коллектор, либо газопровод, либо секретные линии связи, либо земельный участок в частной собственности, который не хочет продавать владелец... Дорога ведь фактически городская - с одной стороны дом, с другой храм. Трассу невозможно перекрыть ни на один день, соответственно, понадобятся временные объезды, а места для их прокладки не всегда и не везде найдешь. Так что потенциально это - десять лет постоянных конфликтов.

Комфорт и безопасность

Категория ІБ потребует организации съездов не чаще одного на 5 километров. В результате сохранение местных связей потребует огромного количества дублирующих проездов, и время проезда даже между двумя соседними городами может увеличиться.

Но еще более важно то, что все эти примыкания – это источник опасности. В 2018 году в ДТП на М-7 погибли 254 человека. Количество погибших в ДТП на этой дороге в расчете на 100 км трассы в три раза превышает средние показатели по федеральной дорожной сети в целом. На новых скоростных трассах, к примеру, на М-11, смертность в разы меньше. И строительство аналогичной, современной дороги Москва – Казань обеспечит и снижение смертности на этом направлении.

С заделом на будущее

Новая трасса Москва - Казань также проектируется уже с прицелом использования в будущем беспилотных технологий вождения. Кроме того, на ней планируется введение так называемой безбарьерной системы оплаты проезда.

Решить эти задачи в рамках реконструкции существующей М-7 будет невозможно просто в силу того, что категория дороги не позволит организовать беспилотное вождение. А беспилотные перевозки по автомагистралям между крупными хабами - это уже даже не завтрашний день, а «сегодня к вечеру». Если мы не будем закладывать такие возможности, мы не сможем идти наравне со всем миром.

Поэтому для меня выбор однозначен. Сделать из существующей М-7 полноценную магистраль, которая могла бы лечь в основу транспортного коридора «Европа – Западный Китай» – дорого и функционально бессмысленно. Необходимо придерживаться уже утвержденного правительством комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и строить новую дорогу Москва – Казань, как составную часть коридора «Европа – Западный Китай». А на трассе М-7 нужна щадящая реконструкция, направленная в первую очередь на повышение безопасности дорожного движения.

Есть ли третий путь?

Транспортное сообщество сегодня снова обсуждает строительство новой трассы на Казань из-за появления проекта первой частной автомагистрали «Меридиан». Частник обещает взять на себя будущий транзитный поток магистральных грузовиков из Китая на Европу, забрав его с М-7, но свою платную дорогу планирует провести в сотне километров от крупных городов. Как окупится такой вариант, неизвестно: ни одна платная дорога в мире не окупается только за счет грузового движения, ведь на любой магистрали основной трафик - легковые автомобили, хотя бы просто потому, что их парк в разы больше.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/703125>

ТАСС; 2019.07.15; РЕМОНТ ДВУХ ДОРОГ ЗАВЕРШИЛИ В СЕЛЕ ПОД ХАБАРОВСКОМ ПО НАЦПРОЕКТУ

Капитальный ремонт двух дорог завершён в Мичуринском сельском поселении с населением около 4 тыс. человек под Хабаровском по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом ТАСС сообщил консультант по дорожной деятельности администрации Хабаровского района Сергей Наумов.

«Доделали две улицы в селе Нагорное, входящее в состав Мичуринского, отремонтировано 340 метров по улице Зеленой и 740 метров по Пионерской, полностью заменено покрытие с грунтового на асфальтобетонное», - сказал Наумов.

Как рассказал глава Мичуринского Александр Шадрин, дороги были в ямах, без кюветов, капитального ремонта там не видели около 20. «Сейчас выкопаны кюветы, подсыпаны, сделаны полноценные категорийные дороги. Жители более чем довольны», - отметил Шадрин. Он добавил, что на новых дорогах установят знаки по ограничению скоростного режима, по запрету на проезд большегрузам, будут установлены и лежащие полицейские.

Шадрин сообщил, что в течение недели ремонтные работы закончат еще на одной дороге в селе Федоровка, которое также входит в состав Мичуринского. Там осталось нанести разметку, сделать пешеходную дорожку. По этой дороге курсируют пассажирские автобусы. Помимо нового покрытия, рядом с дорогой установили автобусный павильон. «Эта дорога также долгие годы полностью не ремонтировалась, она была частично заасфальтирована, но покрытие было очень плохим», - сказал Шадрин.

Он отметил, что к качеству ремонта дорог претензий нет, все время за работами следили сами жители села. Представители от каждой улицы вошли в группу общественного контроля, они сообщали о недостатках, которые оперативно устранялись подрядчиком.

Сэкономленные средства на другие дороги

Всего в этом году в Хабаровском районе по плану должны отремонтировать 22 км дорог в границах поселков и между ними. На эти цели направят 160 млн рублей, сообщил консультант по дорожной деятельности районной администрации Наумов. Однако местные власти увеличат количество реконструированных в течение этого года дорог за счет сэкономленных средств. «По итогам конкурсных процедур удалось сэкономить порядка 11 млн рублей. Эти деньги пойдут еще на три объекта, которые изначально не входили в план -- это дороги в Виноградовке, Бычихе и в Восточном», - сказал Наумов, добавив, что в общей сложности будет отремонтировано на 1,3 км дорог больше.

Наумов также сообщил, что в некоторых поселениях обустроят тротуары, сделают хорошее уличное освещение.

<https://futuraerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/700799>

ТАСС; 2019.07.15; ПОСТРОЕННЫЙ ПРИ БРЕЖНЕВЕ МОСТ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Мост через реку Зюзелга, построенный в Челябинской области в 1968 году, отремонтируют по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до начала зимы. Об этом ТАСС в понедельник сообщили в пресс-службе компании-подрядчика «Южуралмост».

По данным компании, мост через реку Зюзелга на автодороге «Подъезд к селу Долгодеревенское» был построен в 1968 году, конструкция насчитывала три пролета и 21 балку. За прошедшие годы состояние моста существенно ухудшилось.

«По национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» капитальный ремонт моста проводит наша компания. Уже разобрано мостовое полотно, демонтированы перила, проведен демонтаж балок пролетных строений. Начат второй этап работ. Ремонт планируется завершить в октябре 2019 года», - сказала собеседница агентства.

Пресс-служба областного Миндортанса сообщила журналистам, что на время ремонта дорожниками сделана объездная дорога, на которую сейчас переводится движение транспорта. Выполнен ремонт объездного моста и установлен временный пешеходный мост с тротуаром и освещением.

Ремонтируемый мост - один из 25 объектов в регионе, на которых будут проводить работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в этом году. На реализацию национального проекта в 2019 году в регионе из федерального бюджета выделено 1 млрд 884 млн рублей, с учетом софинансирования - 3 млрд 460 млн рублей.

В регионе 612 км дорог федерального значения, 8 тыс. 702 км - регионального значения и 17 тыс. 875 - муниципального значения. Из них соответствует нормативному состоянию 52,5% сети. К концу 2024 году в челябинской агломерации должны соответствовать нормам 54,1% сети.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/700907>

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.16; ПЕРЕЛЕТНЫЙ ГОСПЛАН; ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНИЕ НАЦПРОЕКТАМИ ПОГРУЖАЕТСЯ В ДЕТАЛИ СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Очередное заседание президиума совета по **нацпроектам** в открытой части вчера было посвящено двум темам — сложностям строительства в рамках всех **нацпроектов** и проблемам предложения труда для них. Кроме того, премьер-министр **Дмитрий Медведев** объявил о дальнейшем переносе управленческих полномочий от президиума к проектным комитетам конкретных **нацпроектов** — этот процесс начался весной 2019 года. Необходимость сверхдетального обсуждения **нацпроектов** президиумом, вероятно, говорит о системных проблемах при их создании: так, на рынке труда за год реализации **нацпроектов** ничего принципиально не изменилось.

Напомним, основной управленческой идеей **нацпроектов** была передача части полномочий правительственных структур, типично «проектных», в проектные комитеты 12 **нацпроектов** и федеральной инвестпрограммы и в подразделения, реализующие конкретные федеральные проекты. Предполагается, что в этой схеме «процессная» деятельность останется частью стандартной работы Белого дома, а в рамках «проектной» деятельности на президиум совета по **нацпроектам** будут переданы вопросы общей координации — учитывая, что в основном президиум состоит из представителей правительства и губернаторов, эта часть работы предполагалась поначалу достаточно рутинной.

Вчерашнее заседание, впрочем, продемонстрировало, что в существенно огосударствленной экономике такое разделение труда внутри правительства приводит к незадокументированным особенностям: вчера совету, исходя из объявленной Дмитрием **Медведевым** повестки, предлагалось обсуждать, например, «схемы доставки ресурсов до стройплощадок» — это важно, пояснил премьер-министр, «транспортная составляющая играет чуть ли не ключевую роль в ценообразовании на стройматериалы». Также предметом обсуждения на президиуме совета были «предложения по организации битумных хранилищ» для дорожного строительства, «потребности по щебню с учетом пикового спроса» и выработка мер, которые в условиях роста госфинансирования строек не приводили бы к росту цен. Напомним, схожие по подробностям темы обсуждались на совещании у Дмитрия **Медведева** и в Ставрополе в пятницу — с одной стороны, оно было правительственным (докладчик — глава Минстроя Владимир Якушев), с другой — посвящено в основном **нацпроекту** по жилью.

Вчера «строительная» тематика была формально шире, речь шла о большей части **нацпроектов**: их инвестиционная составляющая в значительной части состоит из строительных проектов с федеральным или федерально-региональным финансированием — как, например, в **нацпроектах** по образованию, культуре и здравоохранению. Тем не менее сложно сказать, какие проблемы с планированием требуют обсуждения с участием приглашенных представителей Минздрава и Минпросвещения, а также министров культуры, труда и ФАС вопросов ценообразования на битум и щебень. Очевидно, что стремление максимального планирования будущих расходов при достаточно произвольном определении целей **нацпроектов** заставляет президиум совета периодически превращаться в ситуационно собираемый аналог Госплана. И речь не идет о нерыночной среде: подавляющее большинство строек в рамках **нацпроектов** ведут частные компании по контрактам с госструктурами — стремление максимально сгладить

их риски демонстрирует скорее дефицит прямой конкуренции на этом рынке при высоких рисках коррупции.

Как стройка отстает от **нацпроектов**

Вторая проблема, обсуждавшаяся президиумом, более системна: «Надо рассчитать потребность в трудовых ресурсах, для того чтобы реализовать национальные проекты по каждому региону», — заявил премьер-министр (министры труда Максим Топилин и экономики Максим Орешкин присутствовали на совещании). Речь идет о дефиците строителей инфраструктурных строек. Это вполне предсказуемая проблема **нацпроектов**, которые почти не просчитывались с точки зрения предложения рабочей силы — неожиданных изменений в уровнях безработицы в РФ за 2018–2019 годы не было, и ее, в отличие от проблем ценообразования на стройматериалы, проектные комитеты (вчера объявлено о новом расширении полномочий комитетов, новые полномочия не объявлены) решать явно не могут.

Впрочем, в целом проектный подход правительство вполне устраивает. На прошлом заседании правительства объявлено, напомним, о сокращении федеральных целевых программ (ФЦП) с 20 в 2019 году до восьми в 2021-м и общего финансирования ФЦП за эти годы вдвое: очевидно, Белый дом не намерен открывать новые ФЦП и продлевать старые, несмотря на многочисленные предложения ведомств. Прежние ФЦП решено «упаковывать» в госпрограммы (которые, в свою очередь, в основном согласуются с **нацпроектами**), а схему их финансирования правительство намерено с 2020 года поменять.

<https://www.kommersant.ru/doc/4032516>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.17; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ НЕ ДОПУСТИТЬ НЕХВАТКИ РАБОЧИХ РУК В НАЦПРОЕКТАХ

В ряде регионов России наблюдаются риски того, что для строек в рамках реализации национальных проектов может не хватить рабочих рук, нужны меры для предотвращения этого в перспективе, заявил председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев**.

«Надо рассчитать потребность в трудовых ресурсах для того, чтобы реализовать национальные проекты по каждому региону. В ряде субъектов Российской Федерации мы видим риски того, что может не хватить рабочих рук, это касается и крупных строек», — заявил **Медведев** в понедельник на заседании президиума президентского совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**.

«Такие риски, в общем, всегда были, но сейчас нужно принять ряд мер, чтобы этого не произошло на перспективу. Нужно будет подготовить соответствующие предложения», — продолжил премьер.

При этом, подчеркнул он, нужно не только просчитывать риски и реагировать на них, но и уделять внимание контролю за принимаемыми решениями.

<https://ria.ru/20190715/1556538908.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; НОВАК ОБСУДИЛ С ПОСЛОМ ИРАНА В РФ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЕ И ТРАНСПОРТНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО - ИРАНСКОЕ ПОСОЛЬСТВО В МОСКВЕ

Министр энергетики РФ, сопредседатель российско-иранской межправительственной комиссии Александр Новак обсудил с послом Ирана в России Мехди Санаи сотрудничество двух стран в сфере энергетики и транспорта, сообщило посольство ИРИ в Москве.

«В понедельник, 15 июля, посол Ирана в России Мехди Санаи встретился с сопредседателем межправительственной комиссии Ирана и России Александром Новаком», — говорится в сообщении, опубликованном в «Твиттере» дипмиссии.

На встрече обсуждались пути реализации достигнутых договоренностей, в частности, вопросы сотрудничества двух стран в энергетике, транспорте и других сферах, отметили в посольстве.

ТАСС; 2019.07.15; БЮДЖЕТНЫЙ КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОРРЕКТИРОВКЕ ДЕМПФЕРА НА ТОПЛИВО

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект, корректирующий с 1 июля 2019 года применяемый в настоящее время демпфирующий механизм для стабилизации цен на бензин и дизельное топливо. Документ был внесен 12 июля группой депутатов - членов комитета Госдумы по бюджету и налогам во главе с председателем комитета Андреем Макаровым. Планируется, что Госдума рассмотрит законопроект 18 июля.

Законопроект также предусматривает введение с 1 августа 2019 года демпфера на авиакеросин.

Ранее данные поправки были внесены Госдуму правительством ко второму чтению законопроекта о редкоземельных металлах, однако документ отправили на доработку из-за нарушения процедуры.

Демпфирующий механизм предоставляет возможность компенсировать часть стоимости получаемой нефтеперерабатывающими заводами нефти для сдерживания роста цен на производимые ими нефтепродукты. Законопроект позволит повысить размер такой компенсации с 1 июля 2019 года с 60% до 75% для бензина и до 70% для дизтоплива, а с 2020 года - с 50% до 68% для бензина и до 65% для дизтоплива.

Демпфер на авиакеросин будет применяться в зависимости от разницы экспортных цен на авиатопливо и условной стоимости на него в России. В 2019 году условная цена установлена на уровне 48,3 тыс. рублей за тонну. Компенсация для авиакеросина составит 70% в 2019 году и 65% с 2020 года.

Компенсация выпадающих доходов федерального бюджета, возникающих в связи с принятием данных мер, предполагается, в частности, за счет отнесения с 1 апреля 2020 года всех темных нефтепродуктов (включая мазут и судовое топливо) к средним дистиллятам. Кроме того, предлагается с 1 октября по 31 декабря 2019 года увеличить на 150 рублей на тонну действующую фиксированную надбавку к ставке налога на добычу полезных ископаемых при добыче нефти.

<https://tass.ru/ekonomika/6665783>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.15; НАЗЕМНЫЕ СТАНЦИИ СИСТЕМЫ ГЛОНАСС МОГУТ УСТАНОВИТЬ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ

Россия предлагает Саудовской Аравии разместить на ее территории наземные станции российской глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, говорится в тексте итогового протокола заседания совместной межправительственной комиссии двух стран, который имеется в распоряжении РИА Новости.

«Стороны выразили свою готовность продолжить дальнейшие консультации о перспективе и взаимовыгодных областях двусторонней деятельности в области космоса: спутниковая навигация и установка наземных станций ГЛОНАСС на территории Саудовской Аравии», - говорится в протоколе.

ГЛОНАСС - одна из нескольких в мире глобальных навигационных спутниковых систем. Кроме нее глобальные навигационные услуги предоставляют американская GPS, европейская Galileo и китайская Beidou.

В настоящее время орбитальная группировка российской глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС включает 27 космических аппаратов (25 «Глонасс-М» и два «Глонасс-К»), из которых 24 работают по целевому назначению, два находятся в орбитальном резерве и один - на этапе летных испытаний. Для глобального покрытия Земли навигационными сигналами системы нужно 24 работающих спутника.

<https://ria.ru/20190715/1556541508.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ПАСПОРТА ПРОЕКТА «УМНЫЙ ГОРОД» УТВЕРДИЛИ 62 СУБЪЕКТА РФ

До конца июля еще 23 региона должны направить в Минстрой РФ утвержденные паспорта проекта «Умный город», сообщил в ходе всероссийского селекторного совещания замглавы ведомства Максим Егоров.

Он также напомнил, что в марте текущего года регионам было поручено включить мероприятия по цифровизации городского хозяйства в региональную программу по формированию комфортной городской среды, цифровой экономике субъекта или иную региональную госпрограмму. Это поручение на данный момент выполнили 52 субъекта.

«Коэффициент цифровизации городского хозяйства будет влиять на расчет средств, выделяемых субъекту на комфортную городскую среду по национальному проекту «Жилье и городская среда». Кроме того, в случае появления экономии при реализации мероприятий по благоустройству эти деньги могут направляться как снова на благоустройство, так и на цифровизацию. Каждый субъект сам вправе определять на что ее лучше использовать. Главное условие - все показатели национального проекта должны быть выполнены», - отметил Егоров.

В ходе совещания **замминистра** напомнил представителям субъектов, что до 15 июля им необходимо направить в министерство данные для определения показателя индекса качества городской среды, который будет впервые рассчитан в рамках **нацпроекта** «Жилье и городская среда» и опубликован в ноябре 2019 года. По его словам, достижению высоких показателей индекса будет способствовать синхронизация национальных и федеральных проектов, реализуемых на территории региона.

«В регионе необходимо создавать единый центр компетенций, который будет заниматься вопросами реализации всех национальных проектов и способствовать их максимальной синхронизации, поэтому в тех субъектах, где уже есть центры компетенций по городской среде и «Умному городу», мы рекомендуем их объединять», - сказал **замминистра**.

Как сообщалось, в начале ноября 2018 года глава Минстроя Владимир Якушев утвердил паспорт ведомственного проекта «Умный город», который будет реализовываться в рамках **нацпроектов** «Цифровая экономика» и «Жилье и городская среда». План реализации проекта «Умный город» состоит из шести блоков, включающих в себя задачи по внедрению «умного» ЖКХ, формированию доступной, комфортной и безопасной для среды, созданию инновационной инфраструктуры, цифровизации строительства и территориального планирования, а также развитию транспортных систем.

ТАСС; 2019.07.15; РЖД ПРЕДОСТАВИЛИ ВАГОНЫ-КУПЕ ДЛЯ ПРОЖИВАНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ В ЗОНЕ ПАВОДКА В ТУЛУНЕ

Компания «РЖД» по распоряжению вице-премьера Виталия Мутко предоставила два вагона-купе для размещения специалистов, участвующих в ликвидации последствий паводка в городе Тулун Иркутской области. Об этом в понедельник сообщил руководитель оперативной группы правительственной комиссии по ликвидации ЧС, первый **заместитель министра** строительства и ЖКХ РФ Леонид Ставицкий.

«На подтопленные территории для восстановления едут люди со всей страны - инженеры, строители, военные, представители различных государственных ведомств и частных компаний, СМИ. Их негде размещать. Тот фонд арендного жилья, который имеется, значительно возрос в цене, и его недостаточно. Поэтому была достигнута договоренность с главой РЖД Олегом Белозеровым о предоставлении двух вагонов-купе в Иркутскую область», - приводит его слова пресс-служба Минстроя.

По информации пресс-службы, вагоны предоставлены по поручению вице-премьера Виталия Мутко. В настоящее время к железнодорожному лагерю подвозят воду и питание, решается ряд санитарных вопросов, говорится в сообщении.

Паводки в Иркутской области начались в конце июня. Согласно последним данным, погибли 25 человек, включая ребенка, девять числятся пропавшими без вести. За время паводков в 107 населенных пунктах было подтоплено 10,8 тыс. жилых домов, в которых проживают свыше 34 тыс. человек, а также социально значимые объекты, автомобильные дороги и приусадебные участки. В регионе продолжает действовать режим ЧС.

<https://tass.ru/sibir-news/6665155>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.15; В «ЯНДЕКСЕ» ЗАЯВИЛИ О НЕВОЗМОЖНОСТИ НАРУШЕНИЯ ПДД БЕСПИЛОТНИКОМ

Беспилотный автомобиль «Яндекса» находился в режиме ручного управления, когда правоохранительные органы зафиксировали нарушение правил дорожного движения (ПДД) в Москве 15 июля, рассказали «Известиям» в пресс-службе компании.

Ранее сообщалось, что машина нарушила правила при тестировании в Москве. Отмечалось, что она пересекла стоп-линию на красный сигнал светофора. Нарушение произошло на пересечении улицы Мосфильмовской и Проектируемого проезда.

«Беспилотный автомобиль не может нарушать правила дорожного движения. В этой ситуации он находился в режиме ручного управления. Перекресток был заблокирован из-за утренней пробки. Водитель взял управление в свои руки, пересек стоп-линию, но не успел закончить маневр, пока горел зеленый сигнал светофора», — говорится в сообщении компании.

В Москве в июне 2019 года началось тестирование пяти первых беспилотных автомобилей компании «Яндекс». Основными магистралями для тестирования беспилотников станут МКАД и Третье транспортное кольцо (ТТК), Кутузовский и Ленинский проспекты, также оно будет проводиться во дворах спальных районов Бутово и Митино и на некоторых улицах в центре столицы, уточняет «Москва 24».

Эксперимент продлится до 2022 года. Автомобили получают знак «А», который можно будет использовать на всех машинах с высокой степенью автоматизации.

Применение беспилотных технологий на автомобильных дорогах должны закрепить законодательно в конце 2021 года. С 2021 года РЖД планирует поэтапно внедрять беспилотные поезда на МЦК. Компания в 2019–2020 годах изготовит опытные образцы, протестирует комплекс автоматического управления, разработает и утвердит нормативные документы.

11 июля «Яндекс» и Hyundai Mobis представили первый прототип беспилотного автомобиля, разработанного на базе Hyundai Sonata 2020. Участие водителя может понадобиться только в особых ситуациях.

<https://iz.ru/899585/2019-07-15/v-iandekse-zaiavili-o-nevozmozhnosti-narusheniia-pdd-bespilotnikom>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.15; БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «ЯНДЕКСА» НАРУШИЛ ПДД НА МОСФИЛЬМОВСКОЙ УЛИЦЕ В МОСКВЕ

Беспилотный автомобиль компании «Яндекс» нарушил правила дорожного движения (ПДД) при тестировании в Москве. Об этом в понедельник, 15 июля, сообщил источник в правоохранительных органах.

«Сегодня в Москве беспилотный автомобиль «Яндекса» пересек стоп-линию на красный свет светофора. Это нарушение ч. 2 ст. 12.12 КоАП», — цитирует агентство городских новостей «Москва» его слова.

Нарушение произошло на пересечении улицы Мосфильмовская и Проектируемого проезда.

В Москве в июне 2019 года началось тестирование пяти первых беспилотных автомобилей компании «Яндекс». Основными магистралями для тестирования беспилотников станут МКАД и Третье транспортное кольцо (ТТК), Кутузовский и Ленинский проспекты, также оно будет проводиться во дворах спальных районов Бутово и Митино и на некоторых улицах в центре столицы, уточняет «Москва 24».

Эксперимент продлится до 2022 года. Машины получают знак «А», который можно будет использовать на всех машинах с высокой степенью автоматизации.

Применение беспилотных технологий на автомобильных дорогах должны закрепить законодательно в конце 2021 года. С 2021 года РЖД планирует поэтапно внедрять беспилотные поезда на МЦК. Компания в 2019–2020 годах изготовит опытные образцы, протестирует комплекс автоматического управления, разработает и утвердит нормативные документы.

11 июля «Яндекс» и Hyundai Mobis представили первый прототип беспилотного автомобиля, разработанного на базе Hyundai Sonata 2020. Участие водителя может понадобиться только в особых ситуациях.

<https://iz.ru/899520/2019-07-15/bespilotnyi-avtomobil-iandeksa-narushil-pdd-na-mosfilmovskoi-ulitse-v-moskve>

РАДИО СПУТНИК; 2019.07.15; ОСТОРОЖНО, ДВЕРИ ЗАКРЫВАЮТСЯ: БЕЗОПАСНОСТЬ В МЕТРО

Пять лет назад произошла крупнейшая техногенная катастрофа в истории метро. О безопасности российского метрополитена рассказал в эфире радио Sputnik председатель совета директоров «Инжиниринговой Компании «2К» Иван Андриевский.

Пять лет назад, 15 июля 2014 года, на Арбатско-Покровской линии произошла крупнейшая техногенная катастрофа в истории российского метрополитена. На перегоне между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар» с рельс сошли три вагона поезда. Трагедия унесла жизни 24 человек, более 180 были ранены. Позднее следствие выяснило, что причиной аварии стала трехмиллиметровая проволока, которой был зафиксирован стрелочный перевод. В момент проезда поезда она порвалась, механизм перевелся, и поезд сошел с рельс.

О безопасности в российском метрополитене, о развитии метро и роли машиниста поезда в эфире радио Sputnik рассказал председатель совета директоров «Инжиниринговой Компании «2К» Иван Андриевский.

<https://radiosputnik.ria.ru/20190715/1556531062.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛИНА ТРОФИМОВА, ЛАРИСА ГОЛОБОРОДЬКО; 2019.07.15; ПОЗВАТЬ НА ПОМОЩЬ СТАЛО ПРОЩЕ. СИСТЕМА-112 ПОДМОСКОВЬЯ ПРИНЯЛА ОКОЛО 5 ТЫСЯЧ ВЫЗОВОВ НА ДТП

Как сообщил вице-губернатор Московской области Дмитрий Пестов, операторы областной системы-112 обработали уже около пяти тысяч вызовов на дорожно-транспортные происшествия, принятых с помощью оборудования системы ЭРА-ГЛОНАСС. Из них 1,6 тысячи вызовов принято с начала 2019 года. Во всех случаях реагирование экстренных служб было организовано в предусмотренное нормативами время.

Благодаря интеграции ЭРА-ГЛОНАСС и системы-112 Московской области операторы могут оперативно направить экстренные службы на место ДТП даже без участия пострадавшего или свидетелей. Это необходимо, например, в тех случаях, когда водитель и пассажиры в результате аварии потеряли сознание.

Возможности системы ЭРА-ГЛОНАСС позволяют сообщить о факте и месте ДТП без участия человека при условии, если автомобиль оснащен соответствующим оборудованием. Кроме того, совершить вызов экстренных служб с помощью оборудования ЭРА-ГЛОНАСС можно и вручную — нажатием специальной кнопки SOS.

При дорожно-транспортном происшествии специальные приборы системы ЭРА-ГЛОНАСС автоматически передают информацию о случившемся оператору ближайшей диспетчерской службы системы-112 на территории Московской области для организации экстренного реагирования. Оператору системы-112 поступает информация о местоположении транспортного средства, его идентификационный номер. Специалисты в случае необходимости оперативно вызывают на место происшествия все необходимые экстренные службы: скорую помощь, полицию, спасателей.

Соглашение о взаимодействии между областной системой-112 и государственной автоматизированной информационной системой ЭРА-ГЛОНАСС было подписано в июне 2017 года. Основная цель сотрудничества — повышение оперативности реагирования экстренных служб на сложные дорожно-транспортные происшествия на территории Подмосковья.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/pozvat-na-pomosch-stalo-prosche-sistema-112-podmoskovja-prinjala-okolo-5-tysjach-vyzovov-na-dtp/>

ТАСС; 2019.07.15; ГОСПЕРЕВОЗЧИК БАШКИРИИ ПОЛУЧИЛ 20 НОВЫХ МЕЖДУГОРОДНИХ АВТОБУСОВ ВПЕРВЫЕ ЗА 8 ЛЕТ

Госперевозчик Башкирии «Башавтотранс» получил 20 новых автобусов «НефАЗ» для выполнения междугородных рейсов. В ближайшее время парк предприятия пополнится еще шестью транспортными средствами, сообщил в понедельник представитель пресс-службы главы республики.

«Врио Главы Башкортостана Радий Хабиров вручил ключи от 20 новых междугородних автобусов «НефАЗ», поступивших в парк ГУП «Башавтотранс». В ближайшее время автопарк предприятия пополнят ещё шесть больших междугородних автобусов», - говорится в сообщении.

Автобусы будут ездить из Уфы в города Башкирии, а также Татарстан, Пермский край и Оренбургскую область, охватив более 300 населенных пунктов. По словам заместителя генерального директора предприятия Сергея Паскина, изношенность междугородних автобусов достигает 80%. «В последний раз междугородние автобусы закупались в 2011 году, 26 единиц. Износ подвижного состава значителен, порядка 80%, поэтому обновление парка крайне актуально», - отметил он.

До 1 ноября «Башавтотранс» получит еще 74 городских автобуса большой вместимости, всего в 2019 году будет закуплено 527 единиц транспорта большого, среднего и малого классов, добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/6665476>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ И ВАГОНОВ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ

Депутат Алексей Кобилев (Единая Россия) внес в Госдуму законопроект, который снижает с 18% до 0% ставку НДС на транзитные перевозки порожних контейнеров и вагонов. По мнению автора, такая мера будет способствовать увеличению объемов перевозок, повышению транзитного потенциала РФ.

Документ размещен в электронной базе данных нижней палаты парламента.

В пояснительной записке депутат напоминает, что в действующем Налоговом кодексе (НК) нулевой НДС установлен только в отношении международных транзитных перевозок товаров, а также транспортно-экспедиционных услуг, которые при этом оказываются. «В свою очередь, транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов, несмотря на трансграничный характер таких операций, подлежат налогообложению НДС по ставке 18%. При этом конечный потребитель этих услуг находится за пределами территории РФ и не может претендовать на вычет предъявленных ему сумм российского НДС. Таким образом, налогообложение транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов существенно снижает конкурентные преимущества российских железных дорог и привлекательность российских транспортных коридоров для иностранных грузоотправителей», - говорится в пояснительной записке.

В документе напоминает, что Белоруссии и Казахстане нулевой НДС применяется при любых транзитных перевозках вне зависимости от того, груженный или порожний контейнер перевозится.

Во внесенных документах представлен положительный отзыв правительства РФ на данный законопроект.

В случае принятия закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС (квартал).

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6664899>

<https://www.pnp.ru/economics/nulevuyu-stavku-nds-predlozhili-rasprostranit-na-tranzit-porozhnykh-zheleznodorozhnykh-sostavov.html>

ГУДОК; 2019.07.15; ПРИ ОБЩЕСТВЕННОМ СОВЕТЕ РОСЖЕЛДОРА СОЗДАНА КОМИССИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ

Новый орган будет заниматься вопросами взаимодействия владельцев инфраструктуры, операторов подвижного состава и грузоотправителей

При Общественном совете Федерального агентства железнодорожного транспорта (**Росжелдор**) создана новая структура - комиссия по грузоперевозкам. Ее возглавил заместитель генерального директора по техническому развитию АО «Первая грузовая компания» Сергей Гончаров, сообщила пресс-служба АО «ПГК».

В состав комиссии вошли эксперты из сфер строительства инфраструктуры, научно-исследовательских центров, производственных и коммерческих организаций.

Комиссия будет заниматься вопросами государственного регулирования в области железнодорожного транспорта, взаимодействия владельцев инфраструктуры, операторов подвижного состава и грузоотправителей.

«Наша задача – анализировать существующие проблемы и предлагать рынку оптимальные решения по их устранению», – заявил Сергей Гончаров.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1470218>

ПРАЙМ; 2019.07.15; РЖД ОТКРЫЛИ ЗАЛ ОЖИДАНИЯ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ НА КАЗАНСКОМ ВОКЗАЛЕ МОСКВЫ

РЖД открыли на Казанском вокзале Москвы зал ожидания для маломобильных пассажиров, который стал пилотным проектом и в дальнейшем будет реализован на других вокзалах, сообщила компания.

В частности, в помещении площадью более 50 квадратных метров установлены сиденья и диван, телевизор, вендинговый аппарат, выведено табло с расписанием движения поездов, оборудованы душевая и санитарная комната, которые полностью адаптированы для маломобильных пассажиров.

«Воспользоваться услугами нового зала ожидания для маломобильных пассажиров можно бесплатно, оформив заявку в центре содействия мобильности ОАО «РЖД», - говорится в сообщении РЖД в понедельник.

Администратор, который координирует работу службы помощи вокзала, консультирует по услугам центра содействия мобильности РЖД и может помочь в оформлении заявок, дежурит на стойке регистрации круглосуточно.

«Отдельный зал ожидания для маломобильных пассажиров - это пилотный проект, который в будущем может быть распространен и на другие вокзалы. Выбор в пользу Казанского вокзала был сделан благодаря большому пассажиропотоку, а также высокому спросу на услуги службы помощи для маломобильных пассажиров (более 6 тысяч заявок за первое полугодие)», - поясняют РЖД.

Ежедневно сотрудники службы помощи Казанского вокзала получают более 40 заявок. Они встречают и провожают маломобильных пассажиров, помогают с приобретением проездного билета и с транспортировкой багажа, сопровождая пассажира до посадки в поезд. Специализированные службы помощи для маломобильных пассажиров работают на всех московских вокзалах. За первое полугодие в столице ими обслужено более 14 тысяч пассажиров. Всего на вокзалах РЖД по всей России было обслужено около 100 тысяч маломобильных пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РЖД ДО КОНЦА ГОДА ОЖИДАЮТ РОСТА ПОГРУЗКИ С НАРАСТАНИЕМ ДО 1,2-2,3% В СЕНТЯБРЕ-ОКТЯБРЕ

ОАО «Российские железные дороги» с июля до конца 2019 года ожидает устойчивого роста погрузки с нарастанием объемов до 1,2-2,3% в сентябре-октябре, сообщил первый замглавы РЖД Анатолий Краснощек (осуществляет общее руководство и координацию производственно-хозяйственной деятельности) в интервью ведомственной газете «Гудок», опубликованном в понедельник.

«С июля и до конца года ожидается устойчивый рост предъявления грузов к перевозке с нарастанием этих объемов в сентябре-октябре от 1,2% до 2,3% к уровню прошлого года», - сказал Краснощек.

Как сообщалось, на 2019 год «Российские железные дороги» закладывают прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%.

РЖД также актуализировали инвестпрограмму на 2019 год. «В условиях сохранения роста грузовых и пассажирских перевозок запланирована напряжённая по своим масштабам программа оздоровления железнодорожной инфраструктуры. Годовой инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» достиг рекордной по историческим меркам суммы - 747,5 млрд рублей, что больше уровня 2018 года на 41%, - сказал топ-менеджер.

Как сообщалось, на текущий год инвестпрограмма РЖД составляла 681,9 млрд рублей. Таким образом, РЖД увеличили инвестпрограмму на 2019 год на 9,6%.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОДСТВЕННИКИ ПОКАЛЕЧЕННОЙ ПОЕЗДОМ ДЕВОЧКИ В ПРИМОРЬЕ ОТСУДИЛИ 4 МЛН РУБ. КОМПЕНСАЦИИ У «РЖД» И «ИНГОССТРАХА»

Верховный суд России встал на сторону девочки, ставшей инвалидом в результате наезда поезда в Приморье, а также ее родственников, и обязал «РЖД» и «Ингосстрах» выплатить компенсацию за утраченное здоровье и моральный вред почти на 4 млн рублей.

«Судебная коллегия по гражданским делам ВС РФ удовлетворила кассационное представление заместителя генпрокурора РФ Леонида Коржинека по делу гражданина, действующего в интересах себя, своей племянницы и родственников», - сообщили «Интерфаксу» в Генпрокуратуре России

Трагический инцидент произошел в июне 2018 года - тогда компания из четырех детей - трех мальчиков и девочки попала под железнодорожный состав на перегоне Амурский залив - Надеждинская Дальневосточной железной дороги. Трое ребят погибли на месте, девочка выжила, но осталась инвалидом.

Дядя выжившей девочки, которая жила у него вместе с братом, обратился с иском в суд к ОАО «Российские железные дороги» и компании «Ингосстрах» о возмещении ущерба и компенсации морального вреда в связи с происшествием на железной дороге.

Решением районного суда Приморского края иски были удовлетворены частично, отметили в Генпрокуратуре. С ответчиков в пользу племянницы истца и ее родственников взыскана компенсация морального вреда. Однако в части возмещения материального ущерба, а также компенсации морального вреда одному из родственников, было отказано.

Апелляционной инстанция Приморского краевого суда данное решение нижестоящего суда отменила в части взыскания с ОАО «РЖД» компенсации морального вреда в пользу родственников пострадавшей. «Было принято новое решение, которым в удовлетворении их требований отказано, а также уменьшена компенсация морального вреда, присужденная несовершеннолетней. Краевой суд посчитал, что факт родственных отношений сам по себе не является достаточным основанием для удовлетворения требований», - подчеркивается в сообщении.

Между тем судебная коллегия Верховного суда РФ согласилась с кассационным представлением Генпрокуратуры, которая встала на сторону граждан. Согласно ее доводам «истцы имеют самостоятельное право, отличное от права потерпевшей, на возмещение морального вреда, причиненного им в результате несчастного случая с членом их семьи». «Истцам были причинены нравственные и физические страдания, выразившиеся в невозможной утрате здоровья близкого человека, кардинальном изменении образа их жизни в связи с трагической ситуацией, невозможностью продолжать общественную жизнь, необходимостью нести постоянную ответственность за дальнейшее состояние здоровья ребенка», - говорится в документе.

В результате в пользу девочки взыскано 3 млн рублей: 2 млн 700 тыс. с «РЖД» и 300 тыс. рублей - с «Ингосстраха». В пользу родственников, с которыми она проживает, с «РЖД» взыскано 1 млн рублей: 500 тыс. рублей дяде, 300 тыс. - тете, 200 тыс. - брату.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.16; ПРЕТЕНЗИИ «РОСМОРПОРТА» МОГУТ УГРОЖАТЬ РАБОТЕ УГОЛЬНОГО ПОРТА КОМПАНИИ АБРАМОВИЧА; ГОСКОМПАНИЯ НАШЛА ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ НАРУШЕНИЯ И У ДРУГИХ СТИВИДОРОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

В мае ФГУП «Росморпорт», владеющее от лица государства объектами портовой инфраструктуры, подало иск к Находкинскому морскому торговому порту с требованием досрочно расторгнуть договоры аренды причалов. Арбитражный суд Приморского края начнет рассмотрение иска 14 августа. Принадлежит Находкинский порт компании Invest AG Романа Абрамовича и Александра Абрамова, которая также владеет металлургическим холдингом Evgaz. В 2018 г. порт перевалил 10,2 млн т грузов, в том числе 8,2 млн т угля.

«Договорами аренды причалов предусмотрены требования по соблюдению экологических норм арендаторами. Иск к Находкинскому порту связан с тем, что портом не применяются эффективные меры к снижению вредного воздействия на окружающую среду, а также не исполняются в установленный срок предписания Тихоокеанского морского управления Росприроднадзора, Управления Роспотребнадзора по Приморскому краю, требования Находкинской транспортной прокуратуры», – сообщил журналистам гендиректор «Росморпорта» Андрей Лаврищев.

«Если и другие предприятия не будут соблюдать требования экологического законодательства, мы будем вынуждены принять аналогичные меры», – добавил он. Обычно претензии к угольным портам связаны с недостатками или отсутствием оборудования для подавления пыли, оборудования для очистки воздуха и мониторинга атмосферы, ливневой канализации, поясняет человек, близкий к Минтранс.

Представитель Росприроднадзора на запрос «Ведомостей» не ответил.

«Все замечания к работе порта оперативно устраняются в рабочем порядке, при этом мы готовимся к рассмотрению иска», – говорит сотрудник Invest AG.

Дальний Восток является главным направлением экспорта российского угля. В 2018 г. через дальневосточные порты было перевалено примерно 100 млн т угля из 199 млн российского экспорта. Сотрудник стивидорной компании рассказал, что письма с экологическими претензиями «Росморпорт» разослал всем стивидорам.

Лаврищев подтвердил, что «Росморпорт» разослал письма с предложением о досрочном расторжении договоров аренды и иным компаниям, работающим в Восточном порту, а также в порту Посьет.

«Если договор аренды причалов не предусматривает расторжения в одностороннем порядке, то такие письма необходимо отправить арендатору, чтобы в случае его несогласия можно было требовать расторжения в судебном порядке», – говорит партнер адвокатского бюро А2 Михаил Александров.

Кроме того, были направлены запросы в контролирующие и надзорные органы, а также в службу судебных приставов. После анализа полученной информации «Росморпорт» рассмотрит вопрос о наличии оснований для подачи исков о досрочном расторжении договоров аренды, рассказал Лаврищев. В Восточном порту уголь переваливают АО «Восточный порт» (крупнейший в России по перевалке угля – 24,2 млн т; по данным участников рынка, аффилировано с УГМК) и ООО «Малый порт». Порт Посьет входит в холдинг «Мечел» Игоря Зюзина, в 2018 г. перевалил 5,3 млн т угля.

«Оснований для досрочного расторжения договора нет. Инвестиции «Мечела» в развитие специализированного перегрузочного терминала в порту Посьет составили более 4 млрд руб.», – сказал представитель «Мечела». В рамках проекта техперевооружения порта Посьет компания ведет комплексную работу по модернизации инфраструктуры, снижению воздействия на окружающую среду и обеспечению благоприятной экологической обстановки. «Выгрузка полувагонов осуществляется в закрытом здании при помощи вагоноопрокидывателей, оснащенных системой аспирации, что исключает попадание угольной пыли в атмосферу, все процессы перемещения угля на складе, а также погрузка на суда сопровождаются орошением и осаждением пыли с использованием водяных пушек и спринклерной системы», – говорит представитель «Мечела».

Представитель Восточного порта от комментариев отказался, представитель Малого порта не ответил на запрос «Ведомостей».

«Инициатива по расторжению договоров аренды причалов между «Росморпортом» и операторами морских терминалов недальновидна и деструктивна. Если стивидоры уйдут в вынужденные простои, это нанесет колоссальный ущерб отечественной экономике в самые короткие сроки. При этом инициатива идет вразрез с призывом главы государства наращивать экспорт угля в страны Азиатского региона», – возмущен сотрудник стивидорной компании.

«Сдача в аренду причалов является одним из источников дохода «Росморпорта», плюс крупные терминалы являются градообразующими, их остановка даже на короткий срок вызвала бы чудовищные социальные последствия», – говорит сотрудник другой компании. При этом договоры аренды причалов не предусматривают расторжения по экологическим причинам, уверяет сотрудник одной из компаний.

«У «Росморпорта» нет цели непременно расторгнуть договоры аренды. Самое главное для нас – добиться соблюдения действующих норм экологического законодательства в морских портах», – настаивает Лаврищев.

«До расторжения договоров аренды вряд ли дойдет, это никому не выгодно. Иски скорее стоит рассматривать как элемент давления. «Росморпорт» должен реагировать на накопившиеся экологические проблемы, решение которых в последние годы отставало от развития мощностей, – считает гендиректор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. – При этом специализированные угольные терминалы – Восточный, Находкинский, Посъет – наиболее безопасные в сравнении с небольшими портами, серьезные экологические вопросы были, пожалуй, только к Находкинскому».

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2019/07/15/806608-pretenzii-rosmorporta-mogut-ugrozhat-rabote-porta-abramovicha>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОСМОРПОРТ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ РАСТОРЖЕНИЯ ДОГОВОРОВ СО СТИВИДОРАМИ ПРИМОРЬЯ ИЗ-ЗА УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ

ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) не исключает возможности расторжения договоров аренды причалов с рядом стивидорных компаний, которые специализируются на перевалке угля в портах Приморья, за нарушения экологических норм.

«Договорами аренды причалов предусмотрены требования по соблюдению экологических норм арендаторами. Иск к АО «Находкинский морской торговый порт» связан с тем, что портом не применяются эффективные меры к снижению вредного воздействия на окружающую среду, а также не исполняются в установленный срок предписания тихоокеанского морского управления Росприроднадзора, управления Роспотребнадзора по Приморскому краю, требования Находкинской транспортной прокуратуры», - сообщил журналистам генеральный директор «Росморпорта» Андрей Лаврищев.

«Если и другие предприятия будут не соблюдать требования экологического законодательства, мы будем вынуждены принять аналогичные меры», - сказал он.

Глава «Росморпорта» подтвердил, что предприятие разослало письма с предложением о досрочном расторжении договоров аренды и иным арендаторам, работающим в Восточном порту, а также в порту Посъет.

Кроме того, были направлены запросы в контролирующие и надзорные органы, а также в службу судебных приставов. После анализа полученной информации предприятием будет рассмотрен вопрос о наличии оснований для подачи исковых заявлений о досрочном расторжении договоров аренды.

По мнению руководителя «Росморпорта», стивидорам необходимо оснастить порты современным оборудованием, обеспечить выполнение погрузочно-разгрузочных работ с углем с учетом наилучших доступных технологий (НДТ).

Речь идет об оборудовании угольных терминалов ветрозащитными экранами, локальными ветрозащитными конструкциями, системами пылеподавления (аспирации, орошения), а также об обеспечении механической либо вакуумной уборки пыли с технологических площадок и проездов.

«Вышеуказанные мероприятия и технологии прописаны в информационно-техническом справочнике по наилучшим доступным технологиям, разработанным при участии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, требования которого станут обязательными к выполнению после внесения правительством РФ изменений в технический регламент о безопасности объектов морского транспорта», - уточнил Лаврищев.

«У предприятия нет цели непременно расторгнуть договор аренды. Самое главное для нас - добиться соблюдения действующих норм экологического законодательства в морских портах», - сказал он, отвечая на вопрос о возможности заключения мирового соглашения с Находкинским морским торговым портом.

Как сообщалось, суд 14 августа рассмотрит иск РМП о расторжении договора аренды причалов с АО «Находкинский морской торговый порт» (крупнейшая стивидорная компания в порту Находка, принадлежит Роману Абрамовичу и партнерам). Ранее со ссылкой на «Коммерсантъ» сообщалось, что предложения расторгнуть договоры на аренду причалов поступили во все порты находкинского узла.

Эпопея с угольной пылью в дальневосточных портах, на которую жаловались жители региона, в июне 2017 года вышла на уровень президента РФ, когда в ходе прямой линии на эту проблему ему пожаловался школьник из Находки. Последовал ряд инспекций и проверок, затем депутаты Госдумы предложили законопроект о запрете открытой перевалки угля (до сих пор не принят). В марте 2018 года первый вице-губернатор Приморского края Александр Костенко призывал «Росморпорт» использовать все средства, вплоть до расторжения договоров аренды причалов, чтобы заставить угольных стивидоров в Находке соблюдать нормы.

АО «Находкинский морской торговый порт» расположено на северо-западном побережье Японского моря, в восточной незамерзающей части залива Петра Великого, в бухте Находка. Компания имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота. Возможности предприятия позволяют выгружать до 580 вагонов в сутки. Складские площади превышают 300 тыс. кв. м. Преобладающую долю в общем грузообороте составляют уголь и металлопрокат. В 2018 году стивидор увеличил перевалку грузов на 1,9% по сравнению с уровнем 2017 года - до 10,223 млн тонн. В том числе, перевалка угля в порту выросла на 24,7% - до 8,168 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ПОРТОВЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ИНВЕСТИСБОР МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В РФ В 2019 ГОДУ

Портовый инвестиционный сбор на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов может быть введен в 2019 году, сообщил журналистам глава ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) Андрей Лаврищев.

«Не буду скрывать, мы заинтересованы в том, чтобы инвестиционный сбор начал взиматься в 2019 году, но пока для этого нужно подготовить материалы для согласования с Федеральной антимонопольной службой (ФАС)», - сказал он.

Под критерии объектов инфраструктуры морского порта, которые могут финансироваться за счет нового инвестсбора, пока подпадают 4 проекта. «Это создание терминала в бухте Суходол на Дальнем Востоке, терминала «Ультрамар» в Усть-Луге, это реконструкция федеральных объектов портовой инфраструктуры в Мурманске и реконструкция «Малого порта» в Восточном», - добавил глава «Росморпорта».

Перечень из 13 морских портов, в которых предполагается взимать инвестсбор, на прошлой неделе был согласован советом потребителей ФГУП «Росморпорт». В него включены порты Мурманск, Санкт-Петербург, Высоцк, Новороссийск, Туапсе, Приморск, Усть-Луга и другие.

Ожидается, что максимальные поступления от инвестсбора составят порядка 7,5-8 млрд рублей в год. При этом сумма сборов устанавливается на три года с ежегодной корректировкой.

Как сообщалось, правительство в мае утвердило правила взимания портового инфраструктурного инвестсбора с судовладельцев. Его размер определяет ФАС, он оплачивается в рублях за единицу валовой вместимости судна. В случае строительства

инфраструктуры морского порта по концессии размер сбора определяется концессионным соглашением, также по согласованию с ФАС.

Сбор взимается с грузовых судов заграничного плавания, в том числе линейных, за исключением паромов. С паромов и пассажирских судов в заграничном плавании, в т.ч. используемых на морских линиях, и судов рыбопромыслового флота (при судозаходах из иностранного порта) сбор взимается с оговоркой: средства, полученные от взимания инвестсбора с таких судов, направляются исключительно на строительство и реконструкцию объектов федеральной собственности в морских портах, предназначенных для их обслуживания.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; КРУ, МЕТАЛЛОИНВЕСТ И СУЭК МОГУТ ВЛОЖИТЬ В ПРОЕКТ ПОРТА ТАМАНЬ ПО 20 МЛРД РУБ., РЖД - ПОРЯДКА 10 МЛРД РУБ

ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) направило пулу стратегических инвесторов по строительству порта Тамань предложение выкупить доли в компании-концессионере проекта; «Металлоинвест», СУЭК и «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU) в рамках концессии могут вложить по 20 млрд рублей, инвестиции ОАО «РЖД» составят порядка 10 млрд рублей.

«В настоящее время в соответствии с указаниями **Росморречфлота** мы направили предложения по покупке долей в «РМП-Тамань» («дочка» Росморпорта - ИФ) четырем стратегическим инвесторам - «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест», СУЭК, РЖД. В случае положительного ответа материалы будут переданы в **Минтранс** и правительство РФ для принятия окончательного решения. Ответ от инвесторов ожидаем в начале этой недели», - сообщил журналистам генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев.

«Инвестиции составят по 20 млрд рублей», - сказал глава «Росморпорта». По словам Лаврищева, «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и СУЭК могут получить по 22,5% в «РМП-Тамань», РЖД готовы участвовать в размере 10% капитала.

Соответственно, «Росморпорт», «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и СУЭК должны обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд рублей, РЖД - чуть меньше (порядка 10 млрд рублей - ИФ). Дополнительно часть средств может инвестировать «Росморпорт», который останется владельцем 22,5% «РМП Тамань».

«Сейчас мы исходим из того, что вложения будут осуществляться на паритетной основе в зависимости от объема доли. При этом стоимость объектов федеральной собственности первого этапа развития - 81 млрд рублей», - сообщил глава предприятия.

«Активная фаза строительства объектов первого этапа - до 2024 года. Соответственно, до этого периода планируется обеспечить необходимый объем инвестиций каждой из сторон-участников «РМП-Тамань», - сообщил замгендиректора «Росморпорта» по экономике и финансам Яков Быков.

По его словам, сейчас согласовывается меморандум о намерениях, следом за которым будет обсуждаться акционерное соглашение. Предполагается, что у участников проекта могут быть обязывающие условия не продавать свою долю в течение какого-то времени.

«Вопрос фондирования - это индивидуальный вопрос каждого из стратегов», - отметил Быков. При этом «Росморпорт» планирует привлекать на проект Тамань внешнее финансирование, разместив в ближайшее время пилотный транш облигаций. «Объем программы, которая сейчас подготовлена и согласовывается, составляет 25 млрд, пилотный транш предполагается в размере 4-5 млрд. Программа рассчитана на 10 лет. Сроки обращения для дебютного транша - 3-5 лет», - уточнил он. Объем необходимых заимствований и сроки размещения транша будут определены после согласования проекта порта Тамань.

По словам Быкова, сейчас в рабочей версии реализации проекта рассматривается модель частной концессионной инициативы, при этом ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) в проекте участвовать не будет.

В ОАО «Российские железные дороги» информацию не комментируют.

«По итогам совещания в **Росморречфлоте** по вопросам реализации проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань», в «Металлоинвест» из ФГУП «Росморпорт» поступил проект меморандума о намерениях. Предметом меморандума является сотрудничество Росморпорта, КРУ, СУЭК, «Металлоинвеста» и РЖД в качестве

стратегических инвесторов проекта по строительству порта Тамань. В настоящее время «Металлоинвест» изучает данный документ и готовит предложения по его доработке», - сообщили «Интерфаксу» в «Металлоинвесте».

В СУЭК также подтвердили получение предложения по Тамани. «Получили, для ответа проводится анализ перспектив рынка и рисков проекта», - сообщил агентству представитель СУЭК.

Получить комментарий «Кузбасразрезугля» не удалось.

Проект порта Тамань может быть реализован по модели частной концессионной инициативы, сообщил в июне глава **Росморречфлота Юрий Цветков**. В новой схеме «РМП-Тамань» выступит концессионером проекта, а **Росморречфлот** концедентом, уточнял **Цветков**. При этом в первой модели 75% в проекте должна была получить ГТЛК. **Росморречфлот**, ФГУП «Росморпорт» и «РМП-Тамань» к 28 июня должны были подготовить актуализированную финансовую и организационную модель проекта строительства порта Тамань, сообщил ранее «Коммерсантъ». К тому же сроку должны были быть представлены предложения по пулу стратегических инвесторов, проект уточненного плана-графика и предложения о дальнейшей реализации проекта. Ранее вице-премьер РФ **Максим Акимов** поручил ведомствам к середине июня завершить обсуждение модели концессии сухогрузного района порта Тамань. По данным «Коммерсанта», **Минтранс** предлагал назначить «РМП-Тамань» концессионером без конкурса с обязательствами привлечь частное финансирование.

В марте материалы проекта строительства сухогрузного района порта Тамань после корректировки первоначальной модели были переданы в Аналитический центр правительства РФ для прохождения дополнительной экспертизы. Реализация проекта планируется полностью за счет внебюджетных средств, в режиме концессии, говорил **Цветков**.

Тогда в рамках модели были изменены масштаб и этапность проекта. На первом этапе в 2024 году предполагалось строительство семи терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн. Речь шла об угольных терминалах «Кузбасразрезугля» на 20 млн тонн и СУЭК на 12 млн тонн, терминале металлогрузов УК «Металлоинвест» (9 млн тонн), зерновом терминале ЭФКО на 20 млн тонн, терминале сортового угля «СДС-Угля» (5 млн тонн), бункеровочной базе «РН-Бункер» (входит в «Роснефть» (МОЕХ: ROSN) (0,9 млн тонн) и небольшом терминале спецназначения «Ростеха», писал «Коммерсантъ». На втором этапе (2027-2030 годы) мощности предполагалось увеличить еще на 37 млн тонн за счет строительства контейнерного терминала на 1,8 млн тонн и терминала минудобрений на 12 млн тонн. Однако решение о реализации второго этапа «будет приниматься в 2025-2030 годах с учетом рыночной конъюнктуры, внешних факторов и подтверждений намерений операторов терминалов», отмечало издание. Затраты в рамках первого этапа должны были составить 171,1 млрд рублей, в том числе 54,9 млрд рублей - инвестиции в объекты концессии, 25,8 млрд рублей - имущество концессионера. Предполагалось, что частные инвесторы вложат в терминалы 90,4 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОСМОРПОРТ РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» ДО КОНЦА ГОДА, ЛЕДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ПРОЙДУТ ВЕСНОЙ

ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) рассчитывает до конца года получить строящийся на «Адмиралтейских верфях» ледокол «Виктор Черномырдин», на котором в ноябре прошлого года произошел пожар.

«На прошлой неделе состоялась рабочая встреча Юрия **Цветкова** (глава **Росморречфлота** - ИФ) и Алексея Рахманова (глава ОСК - ИФ). Представители завода подтвердили, что в декабре судно планируется передать заказчику - «Росморпорту», - сообщил журналистам заместитель генерального директора ФГУП Василий Стругов.

«Ледовые испытания сейчас не можем провести по причине отсутствия льда требуемых характеристик. По условиям договора, у нас допускается передача судна заказчику, при этом ледовые испытания происходят по факту формирования такого льда. Мы предполагаем, что это будет в марте - апреле в районе Карского моря», - добавил он.

По мнению генерального директора «Росморпорта» Андрея Лаврищева, ситуация стандартная. «Три наших последних ледокола («Мурманск», «Новороссийск» и «Владивосток») так же принимались, по этой схеме - в конце декабря были сданы заказчику, эксплуатировались в Финском заливе и потом в апреле-мае уходили на ледовые испытания в Карское море», - отметил руководитель предприятия.

Росморпорт не планирует выделять дополнительное финансирование в связи с увеличением сроков строительства судна. «Несмотря на затянувшиеся сроки строительства, есть твердая цена государственного контракта на 7,94 млрд рублей. Мы не проводим работу по ее увеличению», - подчеркнул Лаврищев.

Как сообщалось, на строящемся в Санкт-Петербурге на «Адмиралтейских верфях» (входит в группу ОСК - ИФ) дизель-электрическом ледоколе «Виктор Черномырдин» в ноябре прошлого года произошел пожар. В ОСК оценивали ущерб от пожара в 150 млн рублей, не исключая, что сроки сдачи судна могут быть сдвинуты из-за проблем с закупкой импортного оборудования.

Строительство дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин» началось в октябре 2012 года. Первоначально его передача заказчику была запланирована на 2015 год, однако затем сроки сдвинулись. Бывший замминистра транспорта Виктор Олерский сообщал о планах построить ледокол к концу декабря 2018 года и отправить его на ледовые испытания в марте-апреле 2019 года.

Дизель-электрический ледокол проекта 22600 является одним из самых мощных и самым большим в мире неатомным ледоколом, предназначен для работы на Северном морском пути. Длина судна - 147 м, ширина - 29 м, осадка - 8,5 м, автономность плавания - 60 суток, мощность силовой установки - 25 МВт. Общая численность экипажа и спецперсонала составляет 128 человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; АКЦИОНИРОВАНИЕ «РОСМОРПОРТА» РАСШИРИТ ВОЗМОЖНОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПОРТОВЫХ ПРОЕКТОВ - ГЕНДИРЕКТОР

Акционирование ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура **Росморречфлота**) позволит эффективнее развивать портовую инфраструктуру и использовать полный перечень механизмов финансирования, считает глава предприятия Андрей Лаврищев.

«Мы считаем, что акционирование «Росморпорта» позволит существенным образом повысить эффективность его деятельности и ответственность менеджмента, расширить возможности по участию предприятия в развитии портовой инфраструктуры путем использования всего доступного перечня механизмов финансирования, государственно-частного партнерства», - сообщил журналистам руководитель ФГУП.

По его словам, работа «Росморпорта» в форме ФГУП ограничивает развитие предприятия. «Мы надеемся приступить в этом году к активной фазе. Законопроект об акционировании предприятия прошел публичные обсуждения и направлен в министерство юстиции», - добавил он. Заключение ведомства ожидается через месяц.

Концепция акционирования предполагает, что новое акционерное общество будет представлять собой такой же конгломерат различных видов деятельности, которые сейчас обеспечивает ФГУП, заявил в этой связи заместитель генерального директора «Росморпорта» Яков Быков. «Без каких-либо разделений, реструктуризаций», - отметил он.

«Поскольку статус стратегического предприятия за нами сохраняется, не оспаривается ни с какой из сторон - ни с нашей, ни со стороны нашего собственника, я исхожу из того, что 100% акций останется в собственности РФ», - сказал Быков.

История акционирования «Росморпорта» продолжается более 10 лет. В 2017 году **Минтранс** разработал федеральный закон о реорганизации ФГУП в акционерное общество.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; МУРМАНСКИЙ РЫБНЫЙ ПОРТ В I ПОЛУГОДИИ СНИЗИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА ТРЕТЬ

АО «Мурманский морской рыбный порт» (ММРП) в январе-июне текущего года обработал 116 тыс. тонн, сообщила пресс-служба порта в понедельник.

По итогам I полугодия 2018 года перевалка в ММРП составила 179,9 тыс. тонн. Таким образом, в текущем году показатель снизился на 35,5%.

Объем переваленной с начала года рыбной продукции также снизился по сравнению с показателями 2018 года - на 34,8%, до 82,1 тыс. тонн. При этом перевалка рыбы в июне показала положительную динамику: показатель по сравнению с июнем 2018 года вырос на 28,7%, до 20,2 тыс. тонн.

Перевалка рыбопродукции в июне 2019 года увеличилась за счет морского окуня, которого доставило транспортное судно Samskip Arctic, а также путассу, уточняется в сообщении.

В порту ожидают, что в июле объемы перевалки рыбы продолжат расти. «Во-первых, продолжаются поставки морского окуня. Во-вторых, по данным наших клиентов, в Норвегии сейчас наблюдается падение цены на треску и пикшу, значит, Мурманску достанется больше этой рыбы», - приводятся в сообщении слова начальника перегрузочного комплекса ММРП Эдуарда Малашенкова.

Как сообщалось ранее, с 1 февраля 2018 года операторами причалов в рыбном порту Мурманска являются федеральные государственные унитарные предприятия «Национальные рыбные ресурсы» («Нацрыбресурс») и «Росморпорт».

В мае финансовый директор ММРП Анастасия Креславская говорила «Интерфаксу», что компания за 10 лет намерена инвестировать в развитие портовой инфраструктуры около 5,3 млрд рублей при условии заключения концессионного соглашения об использовании причалов порта. «Мы готовы вкладывать в рамках договора концессии (. . .) Только в причалы и погрузо-разгрузочное оборудование причалов мы намерены вложить более 4 млрд рублей, в холодильные склады - более 594 млн рублей. Финансирование мы предполагаем из текущей деятельности, плюс заемные средства двумя траншами по 500 млн рублей в 2020 и 2026 годах по сниженной процентной ставке», - отмечала она.

Вместе с тем, в Росрыболовстве полагают, что сейчас передача причалов в аренду рыбному порту невозможна. Как сообщил журналистам руководитель Росрыболовства Илья Шестаков, ведомство настаивает, чтобы инвестиционные проекты с четкими параметрами были закреплены на бумаге. «Мы говорим о том, что давайте четко пропишем в договоре об аренде сроки и этапы реализации этих инвестиционных проектов. ММРП всегда уклонялся от подписания таких договоров аренды, настаивая на том, что он сможет эти причальные сооружения получить на своих условиях через судебные инстанции (...) Мы считаем, что эти инвестиции пока ничем не подтверждены кроме того, что написано ими в презентации. Разумеется, мы не можем только этому верить, нам нужны четкие договорные отношения», - отмечал Шестаков.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; КОМПАНИЯ ИЗ НИДЕРЛАНДОВ ПОСТАВИТ РОСМОРПОРТУ БУКСИР ДЛЯ ПОРТА НОВОРОССИЙСК ЗА 7 МЛН ЕВРО

Компания Antarcticborg B.V. (Нидерланды) поставит ФГУП «Росморпорт» (подведомственное Росморречфлоту) буксир для работы в морском порту Новороссийска за 7,05 млн евро.

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», ФГУП признало несостоявшимся запрос цен по выбору организации для заключения договора на поставку мелкосидящего буксира для нужд Азовского бассейнового филиала, поскольку на участие в нем подала заявку только Antarcticborg B.V.

Вместе с тем, комиссия признала заявку соответствующей требованиям запроса и приняла решение заключить контракт с единственным участником. Цена договора составила 7,05 млн евро, что соответствует установленной максимальной цене.

Согласно материалам закупки, максимальный срок поставки буксира - 90 календарных дней с даты подписания договора.

Ранее сообщалось, что «Росморпорт» в феврале текущего года планировал приобрести буксир для работы в морском порту Новороссийска, тогда максимальная цена договора составляла 6,5 млн евро. Однако запрос цен был признан несостоявшимся, так как не было зарегистрировано ни одной заявки на участие в нем.

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.07.15; ТРЕТЬ РОССИЯН ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SSJ ЗАХОТЕЛИ ЛЕТАТЬ НА ЗАПАДНЫХ САМОЛЕТАХ; ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ РОССИЙСКОГО SUPERJET В ШЕРЕМЕТЬЕВО 33% РОССИЯН ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПРЕДПОЧЛИ БЫ ЛЕТАТЬ ИНОСТРАННЫМИ ЛАЙНЕРАМИ — AIRBUS И BOEING. НО БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ОПРОШЕННЫХ СБЕРБАНКОМ БЕЗ РАЗНИЦЫ, ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ САМОЛЕТ РОССИЙСКИМ

На чем предпочитают летать россияне

Большинству россиян (53%) безразлично, на каком типе самолета — российского или иностранного производства — будет их полет, свидетельствуют результаты ежеквартального опроса Сбербанка «Потребительский индекс Иванова» (у РБК есть копия). Опрос был проведен после майской катастрофы с российским самолетом Sukhoi Superjet 100 в Шереметьево.

По данным опроса, 33% респондентов, опрошенных после этой катастрофы, ответили, что будут стараться выбирать рейсы на иностранных лайнерах — европейском Airbus или американском Boeing, а 14% — на российских самолетах. Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) — единственный самолет российского производства для пассажирских среднемагистральных перевозок.

Представитель Сбербанка отказался комментировать результаты опроса, который был разработан исследовательским агентством Cint по заказу «дочки» банка Sberbank CIB. Сбербанк опубликовал только пресс-релиз об индексе потребительских настроений.

Информацию о том, что для пассажиров не важен тип самолета, РБК подтвердил топ-менеджер одной из крупных российских авиакомпаний. «Загрузка Superjet существенно не упала после катастрофы в Шереметьево. Может, даже если кому-то это (российского или иностранного производства лайнер. — РБК) и важно, то их число невелико», — сказал он. Индекс Иванова — ежеквартальный индекс потребительской уверенности. «Условный Иванов» рассматривается как типичный представитель среднего класса. Опрос разработан исследовательским агентством Cint по поручению Sberbank CIB. Он проводится по методике, соответствующей ежеквартальным опросам Росстата и оценкам потребительской уверенности, применяемым в Евросоюзе. Исследование основано на опросе 2,3 тыс. граждан в возрасте 18–65 лет, проживающих в 164 городах России с населением более 100 тыс. человек.

На такие результаты опроса о месте производства самолетов (в России или за ее пределами) могло повлиять то, что в регионах пассажиры действительно гораздо чаще выбирают перевозку не по типу лайнера, а по стоимости билета, сказал РБК главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. «Людам в регионах важнее добраться из точки А в точку Б. У них может и не быть альтернативы. И зачем ее искать, если десятки лет жителей перевозят на отечественном лайнере, для них это надежно», — сказал он.

Большинству россиян, скорее всего, действительно все равно, каким самолетом лететь, основной фактор выбора — цена, сказал РБК заместитель директора Левада-центра Денис Волков. Он отметил, что, вероятно, в презентации опроса указаны не те вопросы, который задавались респондентам, а переформулированные для графиков реплики, но смысл именно такой — большинству респондентов не важно, является самолет российским или иностранным.

Пассажирский лайнер «Аэрофлота» SSJ100 попал в аварию 5 мая, спустя несколько минут после вылета из Шереметьево экипаж запросил экстренную посадку из-за попадания молнии. При посадке самолет ударился о взлетно-посадочную полосу и загорелся, пассажиров эвакуировали из горящего лайнера по надувным трапам в носовой части лайнера. 40 из 73 пассажиров спасти не удалось, погиб также один бортпроводник.

В начале июня эксперты Международного авиационного комитета (МАК) опубликовали предварительные итоги расследования, в которых не называли виновных, но указывали, что двигатели SSJ100 не были повреждены после попадания молнии в лайнер. В отчете

также подробно описывались действия пилотов. Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в ответ заявил, что у авиакомпании есть «много вопросов» к отчету комитета.

После катастрофы министр промышленности и торговли Денис Мантуров сказал, что не существует предпосылок для того, чтобы приостановить полеты самолетов Sukhoi Superjet 100, и сокращать производство и выпуск этих машин не планируется. Зампред правительства Юрий Борисов также сообщал об отсутствии претензий к самолету.

Доверяют ли россияне лоукостерам

Исследование Сбербанка также показало, что россияне все чаще выбирают лоукостеры — авиакомпании с более низкой стоимостью базовых билетов, но и с минимумом дополнительных услуг, крупнейшая в России компания такого типа — «Победа», входящая в группу «Аэрофлот» (в 2018 году перевезла 7,2 млн человек, заняв шестое место по числу перевезенных пассажиров, обслужив 7,2 млн человек).

За год число таких респондентов увеличилось вдвое — с 8% в июне 2018 года до 16% в июне 2019-го. А на оба варианта перелета — традиционными авиакомпаниями (вроде «Аэрофлота» и Air France) и лоукостерами — согласны 31% опрошенных, на 2 п.п. больше, чем годом ранее. Но по-прежнему больше половины россиян (53% в июне 2019 года против 64% в июне 2018-го) предпочитают только традиционных перевозчиков.

Рост пассажиропотока «Победы» — одно из главных направлений стратегии «Аэрофлота», утвержденной в конце прошлого года, которая предполагает удвоение числа клиентов к 2023 году. К этому времени группа намерена перевозить 90–100 млн человек ежегодно, из них на рейсах «Победы» — 25–30 млн.

Ближневосточные конкуренты «Победы» (турецкая Pegasus Airlines, flydubai и Air Arabia) усиливают свои позиции на рынке лоукостеров, следует из результатов опроса «Индекс Иванова». По сравнению с первым кварталом 2019 года в июне число российских путешественников, пользующихся услугами этих перевозчиков, выросло на 20%, более чем до 40%. «Победой» готовы лететь свыше 55% опрошенных.

<https://www.rbc.ru/business/15/07/2019/5d2c35d49a79476ea7297910>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/15/07/2019/5d1e004b9a794762c6304438>

ТАСС; 2019.07.15; ЭКСПЕРТЫ ОНФ ВЫСТУПАЮТ ПРОТИВ ЗАКОНОПРОЕКТА О ВОЗВРАЩЕНИИ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ

Эксперты Общероссийского народного фронта (ОНФ) считают, что законопроект о возвращении курилок в аэропорты, который Госдума планирует рассмотреть в первом чтении, противоречит государственной политике в области ограничения курения табака. Об этом сообщила в понедельник пресс-служба движения.

«Эксперты ОНФ выступили против законопроекта, разрешающего курилки в аэропортах, который создает угрозу государственной политике по ограничению табакокурения. Как отмечают представители ОНФ, вентиляция, фильтрация воздуха и выделение специальных помещений для курения неэффективны», - говорится в сообщении.

По мнению экспертов Народного фронта, появление курительных комнат будет способствовать повышению уровня потребления табака. «Кроме того, организация курилок не помогает решить проблему курения в туалетах, поскольку такие нарушения были повсеместными еще до демонтажа курительных комнат в аэропортах. Исследования, наоборот, показывают, что нарушений почти в пять раз больше в тех аэропортах, где курилки разрешены», - пояснили в пресс-службе.

По словам эксперта ОНФ, сопредседателя Российской антитабачной коалиции Дарьи Халтуриной, крупнейшие международные аэропорты - «аэропорт Джона Кеннеди в Нью-Йорке и Хитроу в Лондоне - не имеют курительных комнат». «Проблема зависимости курильщиков решается продажей никотиновых пластырей. Проблема с запрещенным курением в туалетах решается установкой датчиков дыма и вынесением места курения на улицу», - подчеркнула она.

Ранее сообщалось, что первое чтение законопроекта о возвращении запрещенных в 2014 году курилок в аэропорты планировалось провести 11 июля. Однако Госдума на пленарном заседании не успела его рассмотреть, первое чтение было перенесено.

ПРАЙМ; 2019.07.15; «ЖУКОВСКИЙ» ГОТОВ ПРИНИМАТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РФ И ИРАНОМ

Подмосковный аэропорт «Жуковский» готов принимать грузоперевозки между Россией и Ираном, сообщил в интервью РИА Новости председатель Российско-иранского делового совета (РИДС) Владимир Обыденков.

«Аэропорт «Жуковский» входит в корпорацию «Ростех». Это хороший, оборудованный аэропорт... в основном у них грузовые перевозки. Основная идея - это идея Министерства по делам Северного Кавказа, перевозки грузов из республик Северного Кавказа в «Жуковский», а из «Жуковского» в Иран. Продукция - баранина», - сказал Обыденков.

«На сегодняшний момент аэропорт «Жуковский» готов начинать свою деятельность по перевозкам на Иран», - отметил он. По его словам, инициатива выделения аэропорта для грузовых перевозок витает между Россией и Ираном уже порядка четырех лет.

«Как продвижение дальше - то, что нужно для Ирана, аэропорт «Жуковский» транспортные самолеты способен у себя отправлять и принимать, либо из России везти товары, либо, наоборот, из Ирана в Жуковский», - сказал Обыденков.

«По воде, может быть, оно проще и дешевле, но есть ряд грузов, которые не повезешь на корабле, например, высокотехнологичное оборудование, которое проще загрузить в маленький контейнер в аэропорт», - отметил он.

ТАСС; 2019.07.15; ИНТЕРВЬЮ: РОСПРИРОДНАДЗОР В 2019-2020 ГГ. ПРОВЕРИТ ВСЕ АЭРОПОРТЫ РОССИИ

Росприроднадзор в 2019-2020 годах намерен проверить все российские аэропорты на соблюдение экологического законодательства после сброса аэропортом Шереметьево неочищенных стоков в ручей, впадающий в Клязьму. Об этом в интервью ТАСС рассказала руководитель Росприроднадзора Светлана Радионова.

«Мы понимаем, что такое шумовой фон и что такое загрязнения от масел, от авиационного керосина, что такое сбросы и выбросы в почву, в воду и в атмосферу. На примере Шереметьево, в котором была проверка, мы понимаем острейшую ситуацию с противообледенительной жидкостью, какую она несет опасность, и это очень серьезная история», - сказала Радионова.

«Наша озабоченность касается не только столичного авиаузла, поэтому в текущем и в следующем году мы планируем провести проверки во всех аэропортах по всей Российской Федерации, в настоящий момент согласовываем графики с прокуратурой», - добавила глава Росприроднадзора.

Ранее Министерство экологии и природопользования Московской области оштрафовало аэропорт Шереметьево на 90 тыс. рублей за сброс неочищенных стоков в ручей, впадающий в реку Клязьму. Эконадзор установил, что в ручье были превышены предельно допустимые концентрации взвешенных веществ, фенолов и нефтепродуктов, соединений азота и железа.

<https://tass.ru/interviews/6659907>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РОСПРИРОДНАДЗОР УЛИЧИЛ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В НАРУШЕНИИ НОРМ СБРОСА СТОЧНЫХ ВОД

Росприроднадзор выявил нарушения в соблюдении АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) законодательства в сфере природопользования и охраны окружающей среды, свидетельствует материалы системы «СПАРК-Интерфакс».

Недостатки выявлены в ходе плановой проверки МАШ в мае этого года - всего их шесть.

Так, установлено превышение нормативов допустимого сброса по нефтепродуктам, фенолам, взвешенным веществам, этиленгликолю, иону аммония, железу в пробах из двух водовыпусков «Шереметьево». Кроме того, Росприроднадзор выявил нарушения условий договора на пользование водными объектами - какими, не уточняется.

По данным регулятора, МАШ искажал информацию «об источниках загрязнения окружающей среды и данных производственного контроля» и нарушал правила эксплуатации установок очистки газа.

Еще одно нарушение связано со сбросом сточных вод в водные объекты без установленных нормативов допустимых сбросов: в одном случае в период с сентября 2018 г. по апрель 2019 г., в другом - в январе-апреле этого года.

В начале прошлого года Росприроднадзор требовал от МАШ выплатить 2,1 млн рублей в качестве компенсации за вред, причиненный реке Клязьме. Тогда ведомство привлекло аэропорт к административной ответственности.

Глава дирекции по связям с общественностью МАШ Анна Захаренкова подтвердила «Интерфаксу» факт проверки аэропорта, состоявшейся в мае-июне. По ее результатам составлен акт, выдано предписание, общество привлечено к административной ответственности.

«По результатам анализа актов реагирования АО «МАШ» сделан вывод о невозможности согласиться с отдельными нарушениями, вменяемыми департаментом Росприроднадзора по ЦФО. В этой связи рассматривается вопрос об обжаловании некоторых постановлений и положений предписания», - отметила Захаренкова.

В части «вмененных нарушений, признанных АО «МАШ» обоснованными, обществом принят комплекс мер, направленных на своевременное исполнение предписания и устранению выявленных нарушений», - добавила она.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РЕМОНТ ПОЛОСЫ ЕДИНСТВЕННОГО В КАРЕЛИИ АЭРОПОРТА ПЕРЕНЕСУТ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ СРЫВА СЕЗОНА ОТПУСКОВ В АВГУСТЕ - ВЛАСТИ

Власти Карелии договорились с Минобороны о переносе сроков ремонта взлетно-посадочной полосы (ВПП) международного аэропорта «Петрозаводск», чтобы избежать срыва сезона отпусков.

Как сообщает пресс-служба администрации республики в понедельник, ремонтные работы в аэропорту не повлияют на график рейсов.

«Во втором полугодии 2019 года запланирован ремонт взлетно-посадочной полосы. Однако, учитывая сезон отпусков, достигнута договоренность о переносе сроков ремонтных работ без закрытия аэропорта. Таким образом, авиарейсы будут выполняться согласно расписанию», - говорится в релизе.

В **Минтрансе** Карелии «Интерфаксу» не сообщили, на какие даты перенесен ремонт ВПП.

Ранее сообщалось, что из-за запланированного Минобороны РФ на август ремонта ВПП единственного в Карелии аэропорта «Петрозаводск» авиасообщение в разгар отпусков оказалось под угрозой.

По информации депутата Госдумы Валентины Пивненко, билеты на авиаперелеты в августе приобрели уже 8 тыс. человек.

Международный аэропорт «Петрозаводск» является аэропортом совместного базирования: помимо гражданского сектора, откуда выполняются регулярные пассажирские рейсы по шести направлениям (Череповец, Архангельск, Москва, Сочи, Симферополь и Анапа), есть сектор, где дислоцируются силы ВВС России.

«Петрозаводск» - единственный аэропорт Карелии, обслуживающий как внутренние, так и международные воздушные линии. Аэродром расположен в 17 км от столицы республики, возле поселка Бесовец.

ТАСС; 2019.07.15; ROYAL FLIGHT ОТКРЫЛА ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ ДО ХЭФЭЯ

Российская чартерная авиакомпания Royal Flight запустила прямой рейс между Москвой и китайским Хэфэем (восточная провинция Аньхой). Первый самолет приземлился в хэфэйском аэропорту в понедельник, сообщает агентство «Синьхуа» со ссылкой на оператора международного аэропорта Синьцяо (город Хэфэй) Anhui Civil Aviation Airport Group.

Рейсы будут выполняться российской авиакомпанией на самолетах Boeing 767. Из Москвы, согласно расписанию, самолеты будут вылетать каждое воскресенье вечером с

прибытием в Хэфэй в понедельник и вылетом обратно в тот же день. Каждый борт рассчитан на 330 пассажиров.

У Хэфэя с Москвой уже налажено авиасообщение. В декабре прошлого года самолеты российской авиакомпании «Уральские авиалинии» начали летать по этому маршруту два раза в неделю с промежуточной посадкой в Новосибирске. Ранее сообщалось, что на время пикового туристического сезона с июня по октябрь в этом году был запущен также прямой авиарейс между городами Хэфэй и Москва, который выполняет авиакомпания «ИрАэро» на самолетах Boeing 777.

Провинция Аньхой пользуется популярностью у российских туристов благодаря большому количеству достопримечательностей и известным горным массивам, в числе которых Хуаншань и Тяньчжушань. Власти провинции Аньхой также установили тесные связи со многими регионами Приволжского федерального округа по линии сотрудничества в формате «Волга — Янцзы».

<https://tass.ru/obschestvo/6665260>

ТАСС; 2019.07.15; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ОТМЕНЕННЫЕ В МАРТЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ИРКУТСК

Авиакомпания «Победа» намерена возобновить рейсы по маршруту Москва - Иркутск - Москва в предстоящий осенне-зимний период, билеты планируется начать продавать уже с 15 июля. Об этом говорится в ответе компании на запрос члена комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергея Тена, представляющего в нижней палате Иркутскую область. Копию депутат разместил в понедельник на своей странице «ВКонтакте».

Авиакомпания прекратила полеты в Иркутск с конца марта. Как сообщили в пресс-службе «Победы», это произошло из-за невыполнения ее требований аэропортом.

«С учетом состоявшихся переговоров между АО «Международный Аэропорт Иркутска» и ООО «Авиакомпания «Победа» возобновление рейсов по маршруту Москва - Иркутск - Москва на ВС (воздушном судне) типа B737-800 («Боинг» 737-800) планируется с ОЗП (осенне-зимнего периода) 2019 года», - говорится в тексте ответного письма за подписью коммерческого директора «Победы» Александра Волощука.

В нем уточняется, что планируемая дата открытия продаж билетов - 15 июля.

Лоукостер «Победа» начал летать между Москвой и Иркутском в апреле 2018 года. Стоимость билетов на рейс начиналась с 4999 рублей, и авиакомпания периодически устраивала акции, еще больше снижая их цену.

<https://tass.ru/sibir-news/6664088>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; «ПОБЕДА» ЗИМОЙ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ПО 85 МАРШРУТАМ, ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В НОВОСИБИРСК, ПЕРМЬ

«Победа» в зимнем расписании (будет действовать с 27 октября до 28 марта) планирует летать по 85 маршрутам, говорится в сообщении авиакомпании.

В понедельник на сайте «Победы» стартовала продажа билетов на рейсы по более чем 40 направлениям, часть из них будет обслуживаться в зимнем сезоне впервые. В числе новинок - рейсы из Санкт-Петербурга в Новосибирск, Пермь, Челябинск.

«В ближайшее время «Победа» анонсирует новые направления полетов, в числе которых будут не только международные маршруты, но и популярные российские направления», - сообщает перевозчик.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА, ИЗ КОТОРЫХ ДЕШЕВЛЕ ВСЕГО ДОЛЕТЕТЬ В МОСКВУ ЛЕТОМ

Самые недорогие авиабилеты летом в Москву можно купить из Пскова, Петрозаводска и Чебоксар, следует из данных исследования сервиса по поиску билетов Aviasales.

Эксперты сервиса проанализировали бронирования, совершенные жителями России с начала лета. Оказалось, что дешевле всего в Москву можно добраться из Пскова - за 3,4 тыс. рублей за билет туда-обратно.

«На втором месте Петрозаводск, откуда местные жители могут улететь в Москву и вернуться обратно в среднем за 5,6 тыс. рублей. Недорогие билеты туда-обратно также

могут купить путешественники из Чебоксар - в среднем за 5,8 тыс.», - рассказал порталу «Интерфакс-Туризм» PR-директор Aviasales Янис Дзенис.

Летнее авиапутешествие из Набережных Челнов в столицу обойдется в 6,5 тыс. рублей, из Казани - в 6,8 тыс. Чуть дороже будут стоить билеты туда-обратно из Ульяновска и Кирова - по 7,3 тыс. рублей.

«Из Назрани билеты в столицу в обе стороны обходятся в среднем в 7,7 тыс., из Самары - в 8,1 тыс. Замыкает рейтинг Санкт-Петербург, откуда путешествие в Москву на самолете стоит 8,2 тыс. рублей», - рассказал эксперт.

ТАСС; 2019.07.15; ИНВЕСТИЦИИ В ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ТЕХНИКИ В ПУЛКОВО В 2018 ГОДУ СОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 920 МЛН РУБЛЕЙ

Управляющая компания аэропорта Пулково «Воздушные Ворота Северной Столицы» (ВВСС) в 2018 году инвестировала 926,8 млн рублей в модернизацию парка техники и оборудования, следует из сообщения воздушной гавани.

В 2018 году ВВСС закупили и ввели в эксплуатацию более 50 единиц спецтранспорта и другой наземной техники, отмечается в публикации со ссылкой на слова Генерального директора ВВСС Леонида Сергеева.

Парк спецтранспорта пополнили машины, предназначенные для очистки и обработки аэродромных покрытий, для перевозки оборудования для нанесения разметки, фронтальный погрузчик, а также техника для перевозки снега, песка, щебня, асфальтобетонной смеси и грунта.

Парк аэродромной спецтехники и оборудования пополнили 26 багажных электротягачей, 10 самоходных пассажирских трапов, шесть универсальных моторных обогревателей и восемь мобильных источников питания воздушных судов.

В автопарк поступили четыре автобуса для доставки пассажиров от терминала к борту и обратно, амбулифт для маломобильных пассажиров и автобус ПАЗ для перевозки оперативных смен аэродромной службы.

В парк службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов поступили два новых пожарных автомобиля на базе «КамАЗ».

Пассажиропоток в аэропорте Пулково в мае 2019 года вырос до 1,7 млн человек, что превышает прошлогодний результат аналогичного периода на 8,4%.

<https://tass.ru/ekonomika/6666148>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; РФ ОБСУДИЛА С САУДОВСКОЙ АРАВИЕЙ ПЕРСПЕКТИВЫ ЛОКАЛИЗАЦИИ СБОРКИ MC-21 И SSJ-100

Россия обсудила с Саудовской Аравией перспективы частичной локализации сборки российских самолетов MC-21 и Sukhoi Superjet 100, следует из итогового протокола заседания межправительственной комиссии двух стран, копия которого имеется в распоряжении «Интерфакса».

«Стороны приветствовали начало обсуждения с корпорацией «Иркут» (МОЕХ: IRKT) и АО «Гражданские самолеты Сухого» вопроса изучения возможности частичной сборки коммерческих воздушных судов, а также открытия центров технического обслуживания и подготовки персонала», - говорится в протоколе.

«Иркут» разрабатывает и сертифицирует среднемагистральные самолеты MC-21, ГСС - производитель региональных SSJ-100. Со стороны Саудовской Аравии в проект локализации машин в этой стране обсуждает инвестиционное агентство SAGIA: оно «ожидает инвестиционного предложения от российской стороны», отмечается в протоколе.

Также отмечается, что РФ предложила саудитам вместе запустить проект создания сверхзвукового пассажирского самолета и «обратилась с просьбой определить партнера для проведения первичных технических консультаций». Ранее глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявлял, что эскизное проектирование такого лайнера силами ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) и институтов авиапромышленности может быть в 2022-2026 гг. До этого подумать над созданием

сверхзвукового пассажирского самолета призывал президент **Владимир Путин**, в частности, речь шла о том, чтобы базой для него был стратегический ракетоносец Ту-160. Шестое заседание межправительственной комиссии России и Саудовской Аравии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству прошло в Москве 9-10 июня. Сопредседателями МПК выступают глава Минэнерго РФ Александр Новак и министр энергетики и промышленности Саудовской Аравии Халид аль-Фалих.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; «АЭРОФЛОТ» ЗАКАЖЕТ ЕЩЕ ШЕСТЬ А320NEO С ПОСТАВКОЙ В 2020 ГОДУ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) объявил конкурс на поставку шести среднемагистральных самолетов нового поколения Airbus A320neo, следует из материалов сайта госзакупок.

Конкурс разбит на два лота, первый предполагает операционный лизинг двух машин, максимальная стоимость контракта - \$188,6 млн. Второй лот объявлен по лизингу четырех самолетов, его максимальная стоимость - \$377,8 млн. В обоих случаях машины должны быть поставлены в 2020 году со сроком лизинга 12 лет.

В начале июля сообщалось, что «Аэрофлот» объявил конкурс на поставку в 2020 году трех А321neo (входит в семейство А320neo) Максимальная стоимость этого контракта - \$304,2 млн, сумма включает лизинговые платежи и резервы на техобслуживание.

В настоящее время в парке «Аэрофлота» нет ни одного А321neo.

А320neo - последнее на данный момент поколение семейства А320. Лайнеры считаются топливозффективными и самыми малошумными в своем классе.

По данным сайта Росавиации, в РФ пока единственный эксплуатант neo - авиакомпания S7.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; АЭРОПОРТ АСТРАХАНИ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 10%

О «Аэропорт «Астрахань» (входит в «Новпорт») в январе-июне 2019 года обслужило 302,549 тыс. пассажиров, что на 10,4% больше, чем за аналогичный период 2018 года, говорится в сообщении министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области.

В частности, на международных направлениях за полгода обслужено 40,05 тыс. человек (рост на 12,1%), на внутренних - 262,499 тыс. человек (рост на 10,1%).

За шесть месяцев аэропорт обеспечил выполнение 1 тыс. 958 самолетовылетов (рост на 14%).

В январе-июне аэропорт обработал 566 тонн грузов и почты.

АО «Аэропорт «Астрахань» создано в 1992 году, является одним из основных на юге России, с 1994 года имеет статус международного. ООО «Новпорт» (принадлежит на паритетных началах AEON Corporation Романа Троценко и инвесткомпания Meridian Capital) владеет 94% АО.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.15; ИСПАНИЯ ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ЕГИПЕТСКИМ КУРОРТОМ ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ

Испания восстановит прямое авиасообщение с Южным Синаем. По мнению египетских властей, это решение должно «послужить примером» для России и Великобритании, сообщает АТОР.

МИД Испании изменил свои рекомендации по посещению Египта, отменив запрет на поездки в Шарм-эш-Шейх, введенный в конце 2015 года. По мнению испанских властей, ситуация с безопасностью на этом курорте аналогична той, что существует на других туристических направлениях Египта, включая Луксор, Асуан, Каир, Александрию.

По информации египетских СМИ, правительство Испании сняло запрет по Шарм-эш-Шейху после июньского визита делегации своего посольства на Южный Синай. По данным египетской стороны, испанские дипломаты «стали свидетелями реализации многочисленных мер безопасности со стороны правительства Египта, а также улучшения базовой инфраструктуры туризма».

По мнению источников в министерстве туризма Египта, на которые ссылаются местные СМИ, решение Испании вернуться в Шарм-эш-Шейх должно «помочь другим странам, в первую очередь - России и Великобритании, пересмотреть свои предыдущие решения о запрете полетов на этот курорт».

Как сообщалось ранее, российские власти считают одним из главных условий восстановления полноформатного авиасообщения с Египтом соблюдение высоких стандартов безопасности.

<https://ria.ru/20190715/1556522842.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.15; ПАКИСТАН ОТКРЫЛ СВОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Воздушное пространство Пакистана после нескольких месяцев ограничений вновь открыто для рейсов гражданской авиации, сообщает местное авиационное управление.

«С немедленным вступлением в силу воздушное пространство Пакистана открыто для всех видов гражданского движения по опубликованным маршрутам ОВД (службы воздушного движения)», - говорится в так называемом уведомлении для летчиков (NOTAMS), опубликованном во вторник на сайте управления гражданской авиации Пакистана.

В феврале авиационные власти Индии и Пакистана объявили о закрытии неба над приграничными областями из-за обострения конфликта между двумя странами. Пакистан также приостановил внутренние и международные рейсы в аэропорты Исламабада, Лахора, Мултана, Фейсалабада и Сиалкота. В свою очередь, власти Индии закрыли воздушное пространство для транзитных самолетов над городом Амритсар.

Это стало неожиданностью для перевозчиков и потребовало от них резко менять маршруты полетов.