



Ежедневный мониторинг СМИ

18 ИЮЛЯ 2019

| | |
|--|----|
| ПРАЙМ; 2019.07.17; «РОСАТОМ» И МИНТРАНС ПРОСЯТ ДОПСРЕДСТВА НА НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СМП | 3 |
| ТАСС; 2019.07.17; АКИМОВ: ГОТОВНОСТЬ ИНВЕСТОРОВ ВКЛАДЫВАТЬ В СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД - 2 НАДО ОЦЕНИТЬ К ОСЕНИ..... | 3 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; АКИМОВ ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ ВЫДЕЛЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ СПГ-ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ» В САБЕТТЕ..... | 3 |
| КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.17; «ЗВЕЗДА» ПОБЬЕТСЯ ОБ ЛЕД; ВЕРФЬ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЗАКАЗ НА СПГ-ЛЕДОКОЛЫ | 4 |
| ТАСС; 2019.07.17; УЧАСТОК ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР - ЮГ» В ОБХОД ВОЛГОГРАДА НАЧНУТ СТРОИТЬ ДО 2020 ГОДА | 5 |
| ТАСС; 2019.07.17; АКИМОВ: СТАРЫЙ АСФАЛЬТ С ТРАСС МОГУТ НАПРАВИТЬ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ЧАСТНОМ СЕКТОРЕ..... | 6 |
| ТАСС; 2019.07.17; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ЗА ГОД НАПРАВИТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ОКОЛО 6 МЛРД РУБЛЕЙ..... | 6 |
| ТАСС; 2019.07.17; ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ 480 КМ ДОРОГ ДО 2024 ГОДА..... | 7 |
| ТАСС; 2019.07.17; БОЛЕЕ 100 КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД УСТАНОВЯТ В ДАГЕСТАНЕ К 2024 ГОДУ | 7 |
| ТАСС; 2019.07.17; ВЛАСТИ РАСШИРЯТ КУРСКУЮ АГЛОМЕРАЦИЮ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДОРОГ | 7 |
| ТАСС; 2019.07.17; В ТЮМЕНИ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПЕРВЫЙ В ГОРОДЕ СТАЛЬНОЙ МОСТ | 8 |
| ТАСС; 2019.07.17; АЛЕКСЕЙ ТЕКСЛЕР ПРОИНСПЕКТИРОВАЛ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЧЕЛЯБИНСКА..... | 8 |
| ГУДОК; АНТИЧ ЮЛИЯ; 2019.07.18; ИНЖЕНЕРЫ В ТРЕНДЕ | 9 |
| ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.07.18; В КАЖДОЙ МОДЕЛИ - СОЛНЦЕ | 10 |
| ГУДОК; 2019.07.18; СВЯЗИ С БОЛГАРСКИМИ КОЛЛЕГАМИ | 11 |
| ИА КАМЧАТКА – ИНФОРМ; 2019.07.17; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРИЛЕТЕЛ НА КАМЧАТКУ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С РЕКОНСТРУКЦИЕЙ АЭРОПОРТА В ОССОРЕ.. | 12 |
| РИА «ДАГЕСТАН»; 2019.07.17; ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ПАРОМНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ТУРКМЕНБАШИ И МАХАЧКАЛОЙ ОБСУДИЛИ В МИНТРАНСЕ РОССИИ | 13 |
| RNS; 2019.07.17; МИНТРАНС ПОДГОТОВИТ ПОПРАВКИ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ КОНЦЕССИОННЫХ КОНКУРСОВ НАЦПРОЕКТОВ | 13 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ СТАВКИ АКЦИЗОВ НА 2022Г | 13 |
| РИА НОВОСТИ; 2019.07.17; «УМНЫЙ ГОРОД» ПОЛУЧИТ «УМНЫЕ» ДАТЧИКИ | 14 |
| КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.07.18; ДОРОГА ДОРОГА, А ЕХАТЬ НЕКУДА; ЗА НЕОПЛАЧЕННУЮ ЕЗДУ ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ ОШТРАФУЮТ НА 5–10 ТЫС. РУБЛЕЙ С ПЯТИДНЕВНОЙ ОТСРОЧКОЙ..... | 14 |
| ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2019.07.18; МЕТРО 2023: КАК ИЗМЕНИТСЯ МОСКОВСКИЙ РЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА; ЗА СЧЕТ ЧЕГО СТОЛИЧНАЯ «ПОДЗЕМКА» ОПЕРЕДИЛА ЗАРУБЕЖНЫХ КОЛЛЕГ | 16 |
| ТАСС; 2019.07.17; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОНОПРОЕКТ О РЕГУЛИРОВАНИИ КАБОТАЖНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК | 19 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.17; КАНАТНУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КНР НАЧНУТ СТРОИТЬ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ | 20 |

| | |
|--|----|
| РЖД-ПАРТНЕР; ВИТАЛИЙ КИЛИМНИК; 2019.07.17; НОВАЯ ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ГОТОВА НА 15%..... | 20 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ГУСАКОВА; 2019.07.17; ГЛАВА КРЫМА ПОРУЧИЛ УПОРЯДОЧИТЬ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ ОТ ГРАНИЦЫ С УКРАИНОЙ | 20 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; КАЗАХСТАН УВЕЛИЧИЛ В 7 РАЗ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ УЧАСТКА АВТОДОРОГИ УЗБЕКИСТАН-РФ | 21 |
| ТАСС; 2019.07.17; ДВИЖЕНИЕ БОЛЬШЕГРУЗОВ ПО ТРАССЕ «ТАВРИДА» ОГРАНИЧАТ | 21 |
| РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.07.17; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА ЛИШИТЬ РЖД ВСЕХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ | 22 |
| КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.07.18; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ИЩУТ ГАРАНТА; ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ..... | 23 |
| ГУДОК; ИРИНА АЛЕКСАНДРОВА; 2019.07.18; ПЛОМБУ СТАВИТЬ НЕКОМУ; СИСТЕМА МОНИТОРИНГА «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ ДО СИХ ПОР НЕ РАБОТАЕТ | 24 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.07.17; ВСТРЕТИМСЯ У БАШНИ С ЧАСАМИ; ВОКЗАЛ СИМФЕРОПОЛЯ ГОТОВИТСЯ К ПУСКУ ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ | 26 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; РЖД ГОТОВЫ С СЕНТЯБРЯ УВЕЛИЧИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ КАМЕННОГО УГЛЯ НА Д.ВОСТОК ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОДОВОГО РОСТА НА 3%..... | 28 |
| РИА НОВОСТИ; 2019.07.17; ГОСДУМА ЗАПРЕТИЛА БРАТЬ НА РАБОТУ В РЖД ЛЮДЕЙ ИЗ СПИСКА ЭКСТРЕМИСТОВ..... | 29 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; РОСАТОМ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ СДАЧИ ТРЕТЬЕГО И ЧЕТВЕРТОГО СЕРИЙНЫХ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ К 2025 И 2027Г | 29 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА ; 2019.07.18; ОХОТА В ОХОТСК; АВИАБИЛЕТЫ ПОДЕШЕВЕЛИ ВТРОЕ..... | 30 |
| КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА НАМЯТОВА, ПОЛИНА ЯЧМЕННИКОВА; 2019.07.17; КУРИЛКИ ПРОВЕНТИЛИРОВАНЫ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ЗАКОН, ВОЗВРАЩАЮЩИЙ ГРАЖДАНАМ ПРАВО КУРИТЬ В АЭРОПОРТАХ..... | 31 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; «УЗБЕКСКИЕ АВИАЛИНИИ» И ТУРЕЦКАЯ ATLASGLOBAL ОТКРЫЛИ РЕЙСЫ В ТБИЛИСИ НА ФОНЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ | 32 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО ОГРАНИЧИТЬ СРОК ПРЕФЕРЕНЦИЙ ДЛЯ БАЗОВОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА В НОРИЛЬСКЕ .. | 33 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; СУД ОТКАЗАЛ ИРКУТСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ В ИСКЕ К ФАС О ПРОВЕРКАХ ПО ПРОЕКТУ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА34 ТЕЛЕКАНАЛ 360; НИНА ПЕТЛИНОВА; 2019.07.17; ЭКИПАЖ АВАРИЙНОГО САМОЛЕТА ПОЛУЧИЛ НАГРАДЫ ЗА МУЖЕСТВО | 35 |
| RNS; 2019.07.17; ДЕРЖАТЕЛИ ОБЛИГАЦИЙ «ДОЧКИ» UTAIR ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛОЖЕННЫЕ УСЛОВИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ | 35 |

ПРАЙМ; 2019.07.17; «РОСАТОМ» И МИНТРАНС ПРОСЯТ ДОПСРЕДСТВА НА НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СМП

Госкорпорация «Росатом» и **Минтранс России** совместно обратились с просьбой о выделении дополнительных средств из бюджета РФ на навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Северного морского пути (СМП), сообщил журналистам представитель вице-преьера РФ Максима **Акимова** по итогам заседания проектного комитета Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры (КПМИ) до 2024 года.

«Госкорпорация «Росатом» и **Минтранс России** совместно обратились с просьбой о выделении дополнительных бюджетных ассигнований на навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей на трассах СМП», - говорится в сообщении по итогам заседания.

Главная задача - ежегодно проводить промеры в объеме 55 тысяч приведенных километров, в 2019 году за счет субсидий будет выполнено около 20 тысяч километров, дополнительно за счет средств «Росатома» будут увеличены площадные промеры пролива Санникова. В 2020 году необходимо еще более 800 миллионов рублей к уже утвержденным 400 миллионам рублей, что позволит выполнить необходимые объемы промеров для обеспечения безопасности мореплавания при растущей интенсивности судоходства крупнотоннажных судов с большой осадкой, отмечается в сообщении со ссылкой на данные «Росатома».

«Руководитель ФГБУ «Морспасслужба» Андрей Хаустов доложил... судоходство в Арктическом бассейне должны будут обеспечивать 73 судна различных типов и назначений, из которых 16 появятся в рамках реализации КПМИ. Андрей Хаустов отметил, что «Морспасслужба» уже разработала за счет собственных средств проектно-конструкторскую документацию на все 5 типов таких судов и готова перейти к их строительству раньше, чем было запланировано по КПМИ. **Максим Акимов** поддержал эту инициативу с учетом существующей возможности перераспределения денег внутри КПМИ по годам реализации», - добавляется в сообщении журналистам представителя вице-преьера.

<https://1prime.ru/energy/20190717/830167106.html>

ТАСС; 2019.07.17; АКИМОВ: ГОТОВНОСТЬ ИНВЕСТОРОВ ВКЛАДЫВАТЬ В СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД - 2 НАДО ОЦЕНИТЬ К ОСЕНИ

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил правительству Ямало-Ненецкого автономного округа оценить готовность инвесторов вкладывать средства в проект Северного широтного хода - 2 (СШХ-2) к осени. Об этом сообщил журналистам представитель вице-преьера по итогам совещания проектного комитета о ходе реализации федерального проекта «Северный морской путь».

Как отметили участники заседания, СШХ-1 и СШХ-2 играют большую роль для обеспечения грузопотока по Севморпути. По данным правительства Ямало-Ненецкого автономного округа, координирующего эти проекты, организационно-правовая и финансовая модели СШХ-2 сейчас находятся в глубокой проработке потенциальными участниками проекта. Результат этой работы ожидается к концу года, - сообщил представитель вице-преьера.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/715739>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; АКИМОВ ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ ВЫДЕЛЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ СПГ-ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ» В САБЕТТЕ

Вице-премьер РФ Максим Акимов поручил ускорить выделение финансирования для проведения дноуглубительных работ терминала «Утренний» «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) в морском порту Сабетта, сообщил журналистам представитель вице-преьера.

Поручение дано в ходе заседания проектного комитета комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года (КМПИ) по вопросу реализации федерального проекта «Северный морской путь».

«Лимиты финансирования для заключения государственного контракта с подрядчиком (по дноуглубительным работам - ИФ) пока не доведены, доработанный проект постановления правительства на этот счет повторно направлен на согласование в ответственные органы исполнительной власти», - сообщил на заседании директор дирекции Северного морского пути (СМП) «Росатома» Вячеслав Рукша.

Вице-премьер потребовал незамедлительно подготовить на подпись председателю правительства согласованный проект постановления, чтобы работы по дноуглублению начались не позднее 1 августа.

«В Обской губе крайне короткий строительный сезон - около 10 недель, и срыв работ из-за бюрократической проволочки недопустим», - напомнил он.

По словам Рукши, правительства определило единственного исполнителя по дноуглубительным работам, стартовала мобилизация специализированного флота, 8 судов придут в Сабетту в течение двух недель.

Как сообщалось, правительство в июле утвердило ООО «Мордрага» (входит в DEME Group, Бельгия) единственным исполнителем дноуглубительных работ в порту Сабетта. Подрядчик в 2019 году должен выполнить работы для ГК «Росатом» по созданию подходного канала и формированию акватории для строительства объектов терминала «Утренний». «Мордрага» вправе привлекать соисполнителей по контракту, но в объеме не более 25% от совокупного объема обязательств.

Дноуглубление строящегося в порту Сабетта терминала «Утренний» начнется в 2019 году, заявлял глава Росморречфлота **Юрий Цветков** в апреле. «Коллеги из «Росатома» нашли решение проблемы, перебрасывают 4 млрд (руб. - ИФ) и будут заниматься этим уже в этом году», - сообщал он, отмечая, что ранее в бюджете средства на дноуглубление терминала «Утренний» не были предусмотрены.

В конце марта президент России **Владимир Путин** поручил обеспечить дополнительные ассигнования бюджета на строительство инфраструктуры терминала в 2020-2022 годах. Ранее сообщалось, что в федеральном бюджете уже предусмотрено выделение 104 млрд рублей на эти цели в 2019-2024 гг. Также глава государства поручил обеспечить проведение дноуглубительных работ СПГ-терминала «Утренний» уже в 2019 году.

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/715429>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.17; «ЗВЕЗДА» ПОБЬЕТСЯ ОБ ЛЕД; ВЕРФЬ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЗАКАЗ НА СПГ-ЛЕДОКОЛЫ

По данным “Ъ”, НОВАТЭК на свои 60 млрд руб. построит четыре ледокола на сжиженном газе для обеспечения навигации на западной части Севморпути. Заказ получит дальневосточная верфь «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка), следует из материалов «Росатома», переданных в правительство. В НОВАТЭКе уточняют, что еще ведут переговоры с разными верфями и хотят получить все ледоколы до конца 2023 года. Источники “Ъ” сомневаются в реальности срока, а эксперты полагают, что такие суда будут актуальны лишь после исчерпания ресурса атомных ледоколов типа «Таймыр» к 2025–2026 годам.

Строительство ледоколов на СПГ планируется за счет средств НОВАТЭКа на мощностях «Звезды» с последующей передачей в операционное управление входящему в «Росатом» ФГУП «Атомфлот». Это следует из документов госкорпорации, направленных в правительство (копия есть у “Ъ”). Также «Росатом» предложил поставить срок до 15 октября по представлению в проектный комитет транспортной части комплексного плана развития инфраструктуры (КПИ) информации о темпах строительства СПГ-ледоколов.

Ледоколы на СПГ обсуждаются уже два года. Идея принадлежала «Атомфлоту», по заказу которого финская Aker Arctic Technology разработала тендерный проект (см. “Ъ” от 13 июня 2018 года). В федеральном проекте «Севморпуть» (СМП; часть КПИ) строительство четырех СПГ-ледоколов оценено в 60 млрд руб. внебюджетных средств. О

намерениях строить ледоколы заявлял и НОВАТЭК, который в сентябре 2018 года заключил с «Росатомом» соглашение о намерениях по созданию СП. Однако в мае Леонид Михельсон говорил, что управлять СПГ-ледоколами будет СП НОВАТЭКа, «Совкомфлота», COSCO и Фонда Шелкового пути — «Морской арктический транспорт». В НОВАТЭКе “Ъ” уточнили, что рассматривают решение о строительстве серии из трех ледоколов на СПГ, а также опцион на еще один:

Ведутся коммерческие переговоры с верфями, в том числе со «Звездой», о строительстве серии со сроками сдачи всех судов до конца 2023 года».

В будущем НОВАТЭК, говорят там, заинтересован передать эксплуатацию ледоколов компаниям, обладающим компетенциями в управлении флотом в условиях ледовой обстановки. В «Росатоме» “Ъ” сообщили, что решение по СПГ-ледоколам будет обсуждаться на совещании 24 июля, а до этого «вопросы преждевременны».

В Дальневосточном центре судостроения и судоремонта (управляется «Роснефтью» и Газпромбанком) “Ъ” заверили, что «Звезда» обладает всеми технологическими возможностями и высококвалифицированными специалистами для строительства ледоколов на СПГ. При объявлении конкурса верфь намерена принять в нем участие. Однако о желании получить этот заказ не раз заявляли и в Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). По словам ее президента Алексея Рахманова, выполнение заказа возможно на Выборгском судостроительном заводе, Балтзаводе, «Северной верфи». Кроме того, в ОСК говорили о возможной кооперации с финскими судостроителями — Helsinki Shipyard Oy Ришата Багаутдинова и Владимира Касьяненко, куда после сделки с ОСК перешли все производственные активы Arctech Helsinki Shipyard Oy, ранее построившего по заказу Финляндии СПГ-ледокол Polaris.

Господин Рахманов также отмечал, что с учетом новизны проекта головной ледокол будет строиться около 3,5–4 лет, закончить все четыре судна к 2024 году «сложно». Источники “Ъ” в судостроении дают еще более консервативные прогнозы: на строительство ледокола в РФ потребуется около пяти лет, в Южной Корее — четыре года. Еще год нужно закладывать на проектные работы.

Источники “Ъ” давно допускали, что заказ на СПГ-ледоколы будет передан на «Звезду», учитывая необходимость загрузки предприятия. Они говорили, что в качестве одного из вариантов рассматривалось строительство корпуса на китайском Hudong, всего остального — в кооперации с корейскими Samsung или Hyundai. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что вопросы цены и кооперации будут решаться при заключении договора между заказчиком и исполнителем.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев полагает, что завершение строительства в 2024 году обеих очередей комплекса по перевалке СПГ на Камчатке мощностью 21,7 млн тонн в год потребует обеспечения круглогодичного судоходства в центральном и восточном секторах СМП, которое сможет осуществляться пятью атомными ледоколами ЛК-60 (двумя действующими и тремя находящимися в постройке). Ситуация с ледокольным обеспечением судоходства в западном секторе СМП потребует строительства новых ледоколов на СПГ к 2025–2026 годам — по мере исчерпания ресурса энергетических установок двух атомных ледоколов типа «Таймыр» и возможного вывода из эксплуатации двух дизельных линейных ледоколов типа «Ермак».

<https://www.kommersant.ru/doc/4033133>

ТАСС; 2019.07.17; УЧАСТОК ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР - ЮГ» В ОБХОД ВОЛГОГРАДА НАЧНУТ СТРОИТЬ ДО 2020 ГОДА

Строительство первого этапа масштабного проекта по строительству обхода Волгограда начнется в этом году, сообщили в **Росавтодоре**. Новая объездная дорога не только снизит нагрузку на городскую дорожную сеть, но и станет частью международного транспортного коридора «Север – Юг», развиваемого в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Как отмечается в сообщении **Росавтодора**, на днях проект строительства первого 12-километрового участка объездной дороги общей длиной 71 км получил положительное заключение государственной экспертизы. Первый участок соединит две федеральные

трассы - Р-22 «Каспий» и подъезд к Элисте от Р-22 с региональной автодорогой Волгоград-Котельниково и с городской улицей 40 лет ВЛКСМ. Его строительство начнется уже этой осенью. Начальная цена контракта объявленного на его создание конкурса составляет 18,3 млрд рублей.

Проектом предусмотрено возведение трех транспортных развязок: одна свяжет трассу Р-22 «Каспий» и городскую улицу 40 лет ВЛКСМ, вторая обеспечит выход на подъездную дорогу к Элисте, а третья - на региональную автодорогу Волгоград-Котельниково. В составе последней – строительство моста через Волго-Донской судоходный канал, благодаря которому транспортные потоки равномерно распределяются по существующему и по новому сооружениям.

В целом строительство обхода Волгограда протяженностью 71,4 км будет осуществляться в три этапа. Ввод первого участка намечен на 2024 год, при этом проектирование второго и третьего этапов планируется в 2020-м. Сам объект включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

Обход Волгограда является частью международного транспортного коридора «Север – Юг», а также обеспечивает доступ к морским портам Каспийского бассейна. Новая объездная дорога не только снизит нагрузку на городскую дорожную сеть, но и улучшит транспортную обстановку на федеральных трассах Р-22 «Каспий», А-260 Волгоград - Каменск-Шахтинский – граница с Украиной и Р-228 Сызрань-Саратов-Волгоград. Указанные дороги также входят в евразийские маршруты, по которым осуществляется межрегиональное и международное автомобильное сообщение.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/713337>

ТАСС; 2019.07.17; АКИМОВ: СТАРЫЙ АСФАЛЬТ С ТРАСС МОГУТ НАПРАВИТЬ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ЧАСТНОМ СЕКТОРЕ

Старое дорожное покрытие, которое снимается с российских трасс при их капитальном ремонте, может использоваться на строительстве менее загруженных дорог в частном секторе, сообщил во вторник журналистам заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов**.

«Сегодня мы обсуждали практику, которую точно можно использовать в других регионах, которая заключается в том, что, например, у нас отфрезерованная дорожная «одежда» <...> получит новую жизнь. Этот материал может быть использован в частном секторе, где требования к качеству дорожного полотна не такое высокое, но люди будут рады, живя фактически десятки лет в грунтовке», - сказал он по итогам совещания, посвященного реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Ранее сообщалось, что из фрезерованной крошки, которая образуется из демонтированного дорожного полотна, планируется сделать твердое покрытие на 100 курских улицах протяженностью более 60 км.

<https://tass.ru/ekonomika/6669345>

ТАСС; 2019.07.17; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ЗА ГОД НАПРАВИТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ОКОЛО 6 МЛРД РУБЛЕЙ

Средства, которые направят в Алтайском крае на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2019 году, составят в общей сложности около 6 млрд рублей. Регион уже направил по **нацпроекту** 1,8 млрд, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе Министерства транспорта региона.

«Осуществлена оплата выполненных работ и авансовых платежей в размере 1 млрд 804,8 млн рублей, в том числе 515,6 млн рублей - из федерального бюджета. Общий объем средств, запланированных на этот год - 6 млрд рублей», - сообщили ТАСС в ведомстве.

Как пояснили в **Минтрансе** Алтайского края, серьезную поддержку благодаря **нацпроекту** получают трассы, находящиеся в ведении региона. Так, стоимость ремонтных работ на дороге Белоярск - Заринск составляет порядка 100 млн рублей, Ребриха - Благовещенка - 30 млн, трасса Алейск - Чарышское - 14 млн рублей. Ведутся работы в Барнаульской и Бийской агломерациях. Всего будет приведено в надлежащее качество около 200 дорожных объектов.

На сегодня, по данным Минтранса региона, работы по плану **нацпроекта** в крае выполнены уже на 40%.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/714635>

ТАСС; 2019.07.17; ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ 480 КМ ДОРОГ ДО 2024 ГОДА

Власти Владимирской области направят свыше 6 млрд рублей на ремонт автомобильных дорог до 2024 года. На эти средства в нормативное состояние будут приведены 480 км городских и областных дорог, сообщили журналистам во вторник в пресс-службе администрации региона.

«За весь период реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** должно быть приведено в нормативное состояние 480 км автомобильных дорог региона. Всего за шесть лет действия **нацпроекта** на ремонт владимирских автодорог будет выделено свыше 6 млрд рублей», - сказали в пресс-службе.

Как уточнили ТАСС в администрации региона, до конца 2019 года во Владимирской области планируется отремонтировать 55,6 км дорог регионального и межмуниципального значения, а также 23,8 км автомобильных дорог местного значения и более 40 км дорог регионального значения, включенных во Владимирскую городскую агломерацию. На эти цели направлено почти 270 млн рублей. В самом Владимире капитально отремонтируют 17 проезжих частей, в числе которых как центральные улицы города, так и второстепенные, где размещается множество баз, складов и производств.

«Таким образом, к 2024 году доля протяженности дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, должна быть увеличена с 59,1% до 85,3%», - пояснили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/6669553>

ТАСС; 2019.07.17; БОЛЕЕ 100 КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД УСТАНОВЯТ В ДАГЕСТАНЕ К 2024 ГОДУ

Власти Дагестана установят 110 камер фиксации нарушений на дорогах республики к 2024 году. Об этом сообщил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Дагестана Ширухан Гаджимурадов во вторник на совещании по вопросу о реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Ширухан Гаджимурадов проинформировал участников совещания, что по региональному проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» предполагается до конца 2024 года установить 110 стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автодорогах федерального, регионального или межмуниципального и местного значения», - сообщается на сайте правительства региона.

В 2019 году будут установлены 32 камеры. Кроме того, на дорогах республики появятся семь автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств, один из них установят в текущем году.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. К 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое - до 85% - увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов за шесть лет превысит 4,139 трлн рублей, при этом федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/709901>

ТАСС; 2019.07.17; ВЛАСТИ РАСШИРЯТ КУРСКУЮ АГЛОМЕРАЦИЮ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Администрация Курской области планирует включить в состав Курской городской агломерации еще несколько районов. Это поможет эффективнее распределять средства по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил во вторник руководитель комитета автодорог региона Владимир Муравьев.

«В 2018 году была сформирована Курская городская агломерация, которая включает в себя Курск и Курский район. Проанализировав транспортные потоки, трудовые миграции, мы пришли к выводу, что необходимо увеличить агломерацию за счет еще нескольких районов Курской области, чтобы максимально эффективно распределять те ресурсы, которые выделены на реализацию национального проекта. Эту работу мы сейчас ведем, планируем совместно с коллегами из **Росавтодора, Минтранса** закончить ее до 15 августа этого года», - сказал Муравьев.

В частности, планируется включить в состав агломерации Курчатовский район, что позволит построить путепровод, стоимость которого оценивается в 317 млн руб.

На реализацию **нацпроекта** в 2019 году в границах Курской городской агломерации направлено более 1,4 млрд руб., большая часть из которых - средства федерального бюджета. Ремонт будет выполнен на дорогах протяженностью свыше 51 км, завершить основные виды работ планируется к сентябрю.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/709479>

ТАСС; 2019.07.17; В ТЮМЕНИ БЛАГОДАря НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПЕРВЫЙ В ГОРОДЕ СТАЛЬНОЙ МОСТ

Первый стальной мост в Тюмени, построенный в 1960-х годах, отремонтируют осенью 2019 года. Работы по покраске, замене дорожного полотна и ремонту опор пройдут по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе главного управления строительства по Тюменской области.

«В областной столице по **нацпроекту** отремонтируют первый тюменский стальной мост на улице Челюскинцев. Его строительство продолжалось пять лет с 1956 по 1961 год. Дорожники меняют покрытие, барьерные ограждения, обновляют покрытие тротуаров. Идет ремонт опор, обновляют покраску металлических пролетных строений», - сказали в пресс-службе, отметив, что стоимость работ на данный момент уточняется.

В главном управлении добавили, что выполнить все работы планируется до 15 ноября, работы ведут специалисты «Мостостроя-11». Последний капитальный ремонт моста был проведен в середине 1990-х годов. Движение по мосту одностороннее.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/713701>

ТАСС; 2019.07.17; АЛЕКСЕЙ ТЕКСЛЕР ПРОИНСПЕКТИРОВАЛ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЧЕЛЯБИНСКА

Глава Челябинской области Алексей Текслер посетил объекты дорожного строительства в Челябинске. С помощью передвижной лаборатории он проверил качество асфальтобетона, уложенного на улицах областного центра, и ознакомился с работой автоматизированной системы управления дорожным движением, рассказали в управлении пресс-службы и информации регионального правительства.

«Качество дорожных работ - важнейшая задача. Перекладывать каждый год асфальт и перекрашивать разметку - такого быть не должно. Перед нами стоит задача проводить ежедневный мониторинг контроля качества работ. Речь идет не только о состоянии рабочего полотна, его качестве, а также о ширине, толщине, всех параметрах, которые должны соответствовать проекту. Мы эту работу обязательно организуем. Мы увеличили объем средств, которые направляются на дорожный ремонт и строительство. Без надлежащего контроля качества эти деньги могут уйти впустую. Мы этого не допустим», - приводят в управлении слова Текслера.

Руководитель региона ознакомился с работой мобильной системы лазерного сканирования, а также передвижной дорожной лабораторией. Был проведен срез части

нового дорожного полотна, Текслер на месте проконтролировал качество уложенной асфальтобетонной смеси.

«Есть традиционные методы проверки качества работ в городских лабораториях. Однако считаю необходимым уже в этом году к контролю привлечь и передвижную лабораторию. Она очень четко показывает те места, где подрядчиком допущены ошибки. Эта лаборатория должна работать на постоянной основе, все недостатки необходимо ликвидировать уже в этом сезоне, не дожидаясь проблем в будущем», - обозначил он.

Реконструкция улично-дорожной сети как часть **нацпроекта**

В июне президент РФ **Владимир Путин** провел заседание Государственного совета для обсуждения реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД). Там глава государства раскритиковал губернаторов за недостаточное внимание к проблеме дорог: «Многие вещи... не требуют больших усилий. Внимание нужно только и правильное, своевременное планирование и своевременное реагирование на эти вопросы», - сказал он.

Еще одной проблемой при строительстве и реконструкции дорог и улиц президент назвал административные барьеры, которые «по-прежнему остаются препятствием для внедрения инновационных решений, современных материалов и конструкций, для объективного выбора наиболее эффективного подрядчика в ходе конкурса». «При этом много, очень много контролеров, много суеты, бумажной волокиты, претензий надзорных органов, которые нередко противоречат друг другу, а объекты либо не сдаются в срок, либо их качество остается сомнительным», - отметил глава государства.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих в ходе заседания пообещал, что более 45 тыс. км региональных дорог планируется отремонтировать до 2024 года по **нацпроекту БКАД**. «К 2024 году субъекты отремонтируют почти 45 тыс. км региональных трасс, вместе с городами совместно сделают еще 30 тыс. км улиц. Сегодня утверждены проектные программы работ по всем 83 регионам, участвующим в проекте. Суммарно по проекту в 2019 году выполняются ремонты более 10 тыс. км дорог и улиц», - сказал министр.

«Само наличие программы позволит регионам приступить к разработке предварительной проектно-сметной документации и планировать работу в долгосрочном периоде», - добавил руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Транспорт» Алексей Цыденов.

Как отметил ранее министр строительства и ЖКХ РФ Владимир Якушев, стимулирование развития дорожной инфраструктуры находится на особом контроле профильного федерального министерства. «Субъекты будут получать финансирование на развитие инфраструктуры и сами будут определять, в каком микрорайоне что нужно делать: либо финансировать развитие коммунальной инфраструктуры, либо дорожной, либо социальной», - отметил министр.

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** отмечал в апреле, что правительство РФ в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» распределило более 65,8 млрд рублей на развитие автодорог. По его словам, семь субъектов РФ получают более 22 млрд рублей на развитие региональных дорог, еще 12,5 млрд рублей направляется на строительство и реконструкцию дорог и мостов в 23 регионах. Ранее правительство распределило 5 млрд рублей по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** между 15 регионами на финансирование дорожной деятельности.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6671496>

ГУДОК; АНТИЧ ЮЛИЯ; 2019.07.18; ИНЖЕНЕРЫ В ТРЕНДЕ

Как показывает приемная кампания отраслевых университетов, в этом году лидируют точные науки. Будущие студенты интересуются и техническими профессиями.

В отраслевых вузах рассказали, какие специальности выбирают абитуриенты.

Правительство поставило задачу возрождения инженерного образования в 2016 году. За три года, по данным Министерства науки и высшего образования, инженерным профессиям удалось забрать часть аудитории у гуманитарных специальностей

(социологии, юриспруденции, экономики, журналистики). Как показывает приемная кампания - 2019, в ЭТОМ году лидируют направления подготовки, связанные с точными науками. В отраслевых университетах также отмечают интерес Будущих студентов к техническим профессиям.

В Минобрнауки назвали самые популярные направления подготовки среди абитуриентов этого года. «Если говорить о направлениях, то в лидерах у нас математика и IT-специальности», - сказал в начале июля министр науки и высшего образования Михаил Котюков.

В **Российском университете транспорта (МИИТ)** также подтвердили эту тенденцию. По сравнению с предыдущим годом заметно выросло число поданных заявлений на технические специальности. «На специальность «строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей» (специализации «мосты и тоннели» и «строительство магистральных железных дорог и управление техническим состоянием пути») подано уже более 1100 заявлений на 260 мест», - рассказали «Гудку» в приемной комиссии **РУТ (МИИТ)**.

Одной из самых востребованных специальностей среди абитуриентов отраслевых вузов по-прежнему остается «эксплуатация железных дорог». «Это классическая железнодорожная специальность, на которой, по статистике, обучалось большинство начальников железных дорог», - отметил заместитель председателя приемной комиссии Уральского госуниверситета путей сообщения (УрГУПС) Игорь Васильев.

В **РУТ (МИИТ)**, по данным на 12 июля, на специальность «эксплуатация железных дорог» подано уже 600 заявлений, а бюджетных мест выделено лишь 240. В Иркутском госуниверситете путей сообщения (ИрГУПС) эта специальность стала самой популярной и среди абитуриентов, поступающих в вуз после окончания колледжа или техникума.

Конкурс на «эксплуатацию железных дорог» в разных отраслевых университетах достигает 3-5 человек на место, а результаты ЕГЭ поступающих в сумме за три предмета (профильная математика, физика и русский язык) зачастую превышают 220 баллов.

В Самарском госуниверситете путей сообщения (СамГУПС) отмечают повышенный спрос абитуриентов на специальности «техносферная безопасность», «информатика и вычислительная техника», «информационные системы и технологии».

Популярностью среди абитуриентов отраслевых вузов пользуются также специальности «наземные транспортно-технологические средства», «подвижной состав железных дорог», «машиностроение», «компьютерная безопасность», «мехатроника», «транспортная логистика», а также «высокоскоростной наземный транспорт».

«Инженерное образование пользуется спросом. Одно из преимуществ обучения в отраслевых вузах - связь с производством. Работодатели принимают непосредственное участие в подготовке студентов, предоставляют места для прохождения практики. Наши выпускники востребованы», - отметил ответственный секретарь приемной комиссии Омского государственного университета путей сообщения (ОмГУПС) Евгений Кондратенко.

Надо отметить интерес абитуриентов отраслевых вузов к таким направлениям, как «экономическая безопасность», «таможенное дело» и «правовое обеспечение национальной безопасности». Даже несмотря на отсутствие бюджетных мест, заявлений довольно много, говорят в приемных комиссиях вузов. Так, на платные места специальностей «экономика» и «менеджмент» Иркутского госуниверситета путей сообщения подано почти 600 заявлений от абитуриентов.

За инженерными знаниями абитуриенты идут не только в вузы, но и в средние профессиональные учебные заведения. Так, по словам президента Ассоциации колледжей и техникумов транспорта, директора Института прикладных технологий **РУТ (МИИТ)** Николая Разинкина, растет спрос на специальность «организация перевозок», причем документы подают хорошо подготовленные абитуриенты со средним баллом аттестата 4,5.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1470560>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.07.18; В КАЖДОЙ МОДЕЛИ - СОЛНЦЕ

Студенты Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС) и учащиеся гимназии **Российского университета транспорта (МИИТ)** стали призерами Всероссийских инженерных соревнований «Солнечная регата».

Во время соревнований «Солнечная регата» участники презентуют собственноручно сконструированные плавательные средства на солнечных батареях и проводят их испытания.

В этом году соревнования проходили уже в шестой раз. Финал «Солнечной регаты - 2019» состоялся 29 июня в акватории озера Нижний Кабан в Казани. В столицу Татарстана приехали 38 школьных и 7 студенческих команд из 26 регионов России.

Мероприятие организует АНО «Национальный центр инженерных конкурсов и соревнований» (АНО «НЦ ИКС») в рамках проекта «Инженерные конкурсы и соревнования» дорожной карты «Маринет» Национальной технологической инициативы (НТИ).

«Солнечная регата» - это не просто соревнования молодых инженеров, это школа жизни, воспитывающая специалистов будущего, обладающих технической грамотностью и способных свободно ориентироваться в новейших тенденциях и технологиях», - говорит директор АНО «НЦ ИКС», президент оргкомитета соревнований Евгений Казанов.

Конкурсное жюри оценивало внешний вид судов, мореходные качества. Изюминка соревнования - гонка катеров, где оценивались скорость, маневренность и устойчивость плавательных средств, использование в управлении судовых устройств и оборудования, а также профессиональные качества капитанов.

Конкурсанты соревновались в нескольких номинациях.

Так, дебютант регаты - команда из УрГУПСа «Солнечный регион» в составе студентов электромеханического факультета Артема Иванова и Ильи Карачева - занял второе место в номинации «Еврокласс 1 «Электрик» (всего в соревновании представлено три еврокласса, каждый из которых содержит определенные требования к техническим характеристикам судов).

Успешному выступлению студентов предшествовала длительная подготовка: в течение года они проходили теоретические и практические курсы по судостроению и использованию возобновляемых источников энергии на водном транспорте в Центре инноваций и технологий своего университета.

«Участие в регате позволило мне приобрести новые навыки и углубить свои знания в электрике. Соревнования оставили лишь положительные эмоции. Нам удалось познакомиться с интересными ребятами из разных уголков страны», - рассказал «Гудку» Артем Иванов.

Команда гимназии **РУТ (МИИТ)** «Сокол» заняла второе место в номинации «Соревнования беспилотных моделей судов на солнечных батареях». Гимназисты занимаются в секции по судостроению под руководством преподавателей **РУТ (МИИТ)** по направлению морского и речного транспорта.

Безэкипажные катера соревновались на точность, выносливость и скорость. Катер команды «Сокол» оказался самым быстрым.

«Мы рассчитывали занять достойное место. Ребята целый год трудились над созданием судна-беспилотника, несколько раз переделывали корпус, пока не достигли желаемых характеристик», - рассказала «Гудку» директор гимназии **РУТ (МИИТ)** Оксана Мирушина.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1470562>

ГУДОК; 2019.07.18; СВЯЗИ С БОЛГАРСКИМИ КОЛЛЕГАМИ

Делегация **Российского университета транспорта** 15 июля отправилась в высшее транспортное училище имени Тодора Каблешкова. Представители РУТ познакомятся с основными транспортными объектами и предприятиями, с культурной жизнью Болгарии.

Это ответный визит. Дело в том, что с 5 по 15 июля делегация из Высшего транспортного училища Болгарии гостила в **Российском университете транспорта**. Иностранцы гости

осмотрели научно-исследовательские лаборатории и музей РУТ, посетили Московское центральное кольцо, монорельсовую транспортную систему.

Российский университет транспорта сотрудничает с Высшим транспортным училищем имени Тодора Каблешкова в течение уже нескольких десятилетий. Традиционно вузы обмениваются группами для стажировки.

Руководитель кафедры автоматике и телемеханики софийского транспортного вуза Эмилия Димитрова от лица руководства и своих коллег поблагодарила принимающую сторону за стажировку.

- Представители кафедр РУТ приняли нас радушно, рассказали о деятельности университета, сопровождали в поездках на транспортные предприятия, - сообщила она.

В ходе встречи с болгарской делегацией проректор РУТ Владимир Тимонин заметил, что руководство вуза дорожит дружбой с коллегами и выразил уверенность в том, что в ближайшей перспективе стороны смогут обмениваться опытом по большому спектру вопросов.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1470564>

ИА КАМЧАТКА – ИНФОРМ; 2019.07.17; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРИЛЕТЕЛ НА КАМЧАТКУ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С РЕКОНСТРУКЦИЕЙ АЭРОПОРТА В ОССОРЕ

Выездное совещание с участием руководителя Росавиации **Александра Нерадько** прошло в Карагинском районе, обсуждалась затянувшаяся реконструкция аэропорта в Оссоре, сообщили агентству «КАМЧАТКА-ИНФОРМ» в пресс-службе краевого правительства.

«Я пригласил руководителя Росавиации **Александра Васильевича Нерадько**, чтобы мы вместе нашли решение, потому как это федеральная площадка - зона ответственности Росавиации, но мы на протяжении всех этих лет работали вместе и совместными усилиями решали возникающие проблемы, в том числе по аэропортам в Палане и Елизове. Каков результат в Оссоре на сегодняшний день: буквально на днях состоится конкурс, по итогам которого будет определен новый подрядчик. На этот раз это наверняка будет наша камчатская компания. Необходимое финансирование, которое позволит завершить работы, совместно с **Александром Васильевичем (Нерадько)** найдено. Причем речь идет не только о полосе, но и о перроне, и о здании аэропорта», - процитировали в пресс-службе губернатора Владимира Илюхина.

Как сообщалось, на объект заходили два подрядчика, но оба не выполнили взятые на себя обязательства.

«Реконструкция аэропорта Оссоры, действительно, превратилась в долгострой, который ведется с 2014 года. Сначала нас подвел один подрядчик, который был единственным исполнителем работ по реконструкции в рамках программы развития Дальнего Востока и Байкальского региона, поэтому в 2017 году с этой организацией мы расторгли контракт. Второй подрядчик тоже не смог выполнить свои обязательства по причине банкротства. Сейчас подводятся итоги очередного конкурса. Активное участие в работе по оценке добросовестности подрядчика принимает Владимир Иванович Илюхин. Исходя из опыта реконструкции таких объектов, как в Оссоре, сложность заключается в большой удаленности, соответственно, сложной, дорогой логистике при доставке строительных материалов и техники, а также очень коротком строительном сезоне. И успех в реконструкции и строительстве подобных сооружений достигается только тогда, когда объединяются усилия на федеральном уровне и в субъекте РФ, заказчиков и подрядчиков. Сейчас мы с Владимиром Ивановичем (Илюхиным) проводим работу таким образом, чтобы объединиться и завершить реконструкцию в течение текущего и следующего годов», - сказал **Нерадько**.

По словам руководителя Росавиации, проблема отсутствия надежных подрядчиков - общая для субъектов Дальнего Востока, и, особенно, северных территорий.

«Работа на Дальнем Востоке - это один из важнейших приоритетов для Росавиации. Но одна из ключевых проблем - отсутствие строительных организаций, у которых есть достаточные собственные ресурсы, рабочая сила, техника, механизмы. И это общая проблема для субъектов, особенно северных, начиная фактически с Урала. Отсутствие

мощных строительных организаций ведет к увеличению сроков строительства, и, как следствие, удорожанию объектов. Для того, чтобы восстановить строительный потенциал, нужен комплексный подход, совместная работа с Министерством строительства России, с министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики», - добавил **Александр Нерадько**.

По данным краевого правительства, часть аэродромных плит, которые используются при укладке взлетно-посадочной полосы, перрона, рулежной дорожки, находятся на объекте - в аэропорту Оссоры. Средства на выполнение работ, запланированных на строительный сезон этого года, выделены. Также в этом году Росавиация предусмотрит финансирование на закупку строительных материалов, чтобы работы по реконструкции аэропорта были гарантированно завершены в 2020 году.

<https://kamchatinfo.com/news/kolhoz/detail/31971/>

РИА «ДАГЕСТАН»; 2019.07.17; ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ПАРОМНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ТУРКМЕНБАШИ И МАХАЧКАЛОЙ ОБСУДИЛИ В МИНТРАНСЕ РОССИИ

Вопросы развития транспортно-логистического сотрудничества между Россией и Туркменистаном обсудили в **Минтрансе** России, сообщили информагентству в пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства республики.

Участие в обсуждении от республики принял первый заместитель главы **Минтранса** Дагестана Леонид Липсиц. На повестке дня стоял вопрос взаимодействия логистических компаний, а также создания условий по увеличению двусторонних и транзитных перевозок в Каспийском регионе с использованием инфраструктуры обоих государств.

«На совещании были затронуты вопросы развития паромного сообщения между Туркменбаши и Махачкалой. Его проводил **заместитель министра** транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота** **Юрий Цветков**. К дискуссии подключились представители транспортных ведомств, российских и туркменских портов, логистических и лизинговых компаний, а также торговые представители двух стран.

Наметили конкретные пути восстановления и развития морского сообщения, в частности паромного, железнодорожного и в дальнейшем - автомобильного. Сообщение очень востребовано, оно поддерживается и со стороны Туркмении, в первую очередь, и со стороны России. Будет практическое продолжение всех намеченных мероприятий», - прокомментировал Липсиц.

https://www.riadagestan.ru/news/economy/voprosy_razvitiya_paromnogo_soobshcheniya_mezh_du_turkmenbashi_i_makhachkaloy_obsudili_v_mintranse_rossii/

RNS; 2019.07.17; МИНТРАНС ПОДГОТОВИТ ПОПРАВКИ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ КОНЦЕССИОННЫХ КОНКУРСОВ НАЦПРОЕКТОВ

Министерство транспорта подготовит поправки для сокращения сроков проведения концессионных конкурсов в рамках «дорожных» **нацпроектов**, рассказал **первый заместитель главы ведомства** **Иннокентий Алафинов** на конференции «Приоритетные проекты развития транспортной инфраструктуры».

«Основная проблема в реализации **нацпроектов** сегодня — это не финансирование и не уровень подготовки проектов, а скорость начала их реализации. Проекты слишком долго обсуждаются и готовятся, это может занимать несколько лет, что приводит к увеличению сметы и негативно влияет на настроение инвесторов», — сказал **Алафинов**, слова которого приводит пресс-секретарь конференции.

«С учетом этой проблемы **Минтранс** готовит поправки в законодательство, которые позволят сократить стандартные сроки проведения концессионных конкурсов», — добавил **Алафинов**.

Ведомство заключает концессии в рамках в рамках национальных проектов «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и «**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**».

Алафинов также рассказал о формировании отдельной программы (вне комплексного плана) по модернизации общественного транспорта.

<https://rns.online/transport/Mintrans-podgotovit-popravki-dlya-uskoreniya-kontsessionnih-konkursov-natsproektov-2019-07-17/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; ГОСДУМА РФ ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ СТАВКИ АКЦИЗОВ НА 2022Г

Госдума на заседании в среду приняла в первом чтении поправки в Налоговый кодекс (НК) РФ, которые устанавливают ставки акцизов на 2022 год.

Документ был внесен в Госдуму 9 июля правительством, которое предлагает проиндексировать ставки на 4% к уровню 2021 года.

Согласно законопроекту, ставка акциза на автомобили с мощностью двигателя до 90 лошадиных сил (л.с.) в 2022 году останется нулевой, с мощностью от 90 до 150 л.с. включительно - 53 рубля за 1 л.с., от 150 до 200 л.с. - 511 рублей за 1 л.с., с мощностью от 200 до 300 л.с. - 836 рублей за 1 л.с., при мощности от 300 до 400 л.с. - 1 тыс. 425 рублей за 1 л.с., от 400 до 500 л.с. - 1 тыс. 475 рублей за 1 л.с., на автомобили с мощностью двигателя свыше 500 л.с. ставка устанавливается в размере 1 тыс. 532 рубля за 1 л.с.

Акциз на мотоциклы с мощностью двигателя свыше 150 л.с. предлагается в 2022 году установить на уровне 511 рублей за 1 л.с.

Ставка акциза на бензин, не соответствующий классу 5, в 2022 году составит 14 тыс. 169 рублей за тонну, соответствующий классу 5 - 13 тыс. 793 рубля за тонну, акциз на дизельное топливо предлагается установить на уровне 9 тыс. 556 рублей за тонну. Акциз на средние дистилляты, куда планируется включить все темные нефтепродукты, может составить 10 тыс. 313 рублей за тонну.

Акциз на сигареты в 2022 году составит 2 тыс. 127 рублей за 1 тыс. штук плюс 14,5% расчетной стоимости, исчисляемой исходя из максимальной розничной цены, но в сумме не менее 2 тыс. 889 рублей за 1 тыс. штук.

Принятый законопроект также меняет схему взимания акциза на винодельческую продукцию и вводит акциз на спиртосодержащую парфюмерно-косметическую продукцию независимо от объема емкости, в которую она разлита.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.17; «УМНЫЙ ГОРОД» ПОЛУЧИТ «УМНЫЕ» ДАТЧИКИ

Российские и китайские ученые приступили к созданию прототипов датчиков для электроники последнего поколения. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (СПбПУ) совместно с Физико-техническим отделением Китайской Академии наук открывают научно-технологическую лабораторию, в которой будут разработаны наноструктурированные сверхтонкие сенсоры для повышения уровня автоматизации различных процессов в жизни человека.

Исследования международной научной группы лягут в основу создания устройств в рамках проектов программ «Умный город» и «Умный дом». Как пояснили РИА Новости в медиа-центре СПбПУ, датчики будут работать без участия человека и автоматически собирать целый спектр данных – о безопасности газовых систем в жилых домах, работе систем тепло и водоснабжения, пробках на дорогах и пр.

«Сейчас мы планируем заниматься разработкой самих чувствительных элементов сенсорных систем», □ отметила руководитель лаборатории «Самоорганизующиеся высокотемпературные наноструктуры» СПбПУ Ольга Квашенкина. При этом она выразила надежду, что впоследствии совместная лаборатория будет вовлечена в кооперацию с представителями индустрии как России, так и Китая.

Напомним, что ранее сотрудники этой лаборатории разработали новую технологию создания чувствительных элементов датчиков, в основе которой лежит принцип вакуумного напыления, что позволяет существенно снизить стоимость изделия.

Китайские производители медицинского оборудования заинтересовались российской разработкой с целью внедрения ее в производство электронных медицинских весов, которые часто применяются для определения веса новорожденных, а также лабораторных весов, используемых в фармацевтических целях.

<https://ria.ru/20190717/1556575142.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.07.18; ДОРОГА ДОРОГА, А ЕХАТЬ НЕКУДА; ЗА НЕОПЛАЧЕННУЮ ЕЗДУ ПО ПЛАТНЫМ ТРАССАМ ОШТРАФУЮТ НА 5–10 ТЫС. РУБЛЕЙ С ПЯТИДНЕВНОЙ ОТСРОЧКОЙ

Впервые вводимый штраф за попытку бесплатно проехать по платной трассе составит 5–10 тыс. руб. Постановление будет вынесено в течение пяти дней с момента нарушения — за этот срок можно будет самостоятельно и без последствий оплатить задолженность. Подобные нормы заложены в законопроекте **Минтранса**, с которым удалось ознакомиться “Ъ”: документ уже поступил на согласование в правительство. Санкция будет применяться в случаях, когда водитель проехал пункт взимания платы, сломав шлагбаум, либо не оплатил проезд в системе безбарьерного проезда freeflow, которую в первую очередь планируется внедрить на строящейся Центральной кольцевой автодороге. Операторы платных дорог считают, что часть сборов от штрафов должны получать компании в качестве компенсации недополученной платы.

“Ъ” удалось ознакомиться с текстом законопроекта о введении санкций для водителей за неоплату проезда по платным дорогам. Законопроект, подготовленный **Минтрансом** России, находится на согласовании в правительстве. Поправки вносятся в несколько нормативных актов. Так, в КоАП появится статья 12.21.4: если проезд по платной трассе не оплачен, штраф в 2,5 тыс. руб. высылается автовладельцу по почте (фиксация происходит камерой на ПВП — пункте взимания платы). Если бесплатно проехал грузовик, принадлежащий иностранному перевозчику, штраф применят в отношении водителя большегруза. При повторном в течение года нарушении штраф составит уже 10 тыс. руб. (он может быть оплачен со скидкой). Постановление будет готовить **Ространснадзор**. Информацию туда передаст госкомпания «Автодор» через систему межведомственного взаимодействия. В Бюджетном кодексе запишут, что штрафы поступают в Федеральный дорожный фонд.

В законе «Об автодорогах и дорожной деятельности» зафиксируют обязанность водителей соблюдать правила оплаты проезда. Последние утвердят отдельным постановлением правительства (проект есть у “Ъ”). Если автовладелец проезжает участок без оплаты либо на его счету недостаточно средств, оператор «формирует в отношении транспортного средства или пользователя информацию о задолженности». Оплатить ее можно в течение пяти суток с момента нарушения, затем проезд считается неоплаченным, выносится штраф. Оператор платной трассы не несет ответственности за «некорректное списание платы» или формирование задолженности автовладельца в следующих случаях: водитель проезжает ПВП с превышением скорости, с нарушением правил дистанции (с едущим впереди автомобилем), с неправильно размещенным в салоне транспондером.

Общая протяженность дорог в России — порядка 1,5 млн км. 53 тыс. км из них — протяженность дорог федерального значения, 2,9 тыс. км находятся в ведении госкомпания «Автодор».

Штраф за неоплаченный проезд на платной дороге обсуждается властями с 2014 года. Санкция необходима для внедрения на трассах системы freeflow, позволяющей проезжать ПВП почти без торможения либо вообще отказаться от них. Система уже много лет применяется за рубежом. В России ее планируется внедрить на будущей ЦКАД. Штраф также можно применять и на традиционных ПВП, где шлагбаумы не останавливают водителей (особенно водителей грузовиков). Для борьбы с этим явлением в начале года «Автодор» начал менять гнущиеся шлагбаумы с поворотным механизмом на жесткие металлические. Если машина ломает оборудование, инспектор ГИБДД оформляет ДТП, ущерб владельцу оборудования возмещает страховщик по ОСАГО. Когда водитель при этом скрывается с места происшествия, видео с камеры наблюдения передается в полицию: автовладелец может быть лишен прав по решению суда на срок до полутора лет. Порой на ПВП дежурят сотрудники Госавтоинспекции: автомобилистов, пытающихся проехать зайцем, штрафуют помимо прочего за проезд на красный свет, который загорается при опущенном шлагбауме. В результате доля нарушений, связанных с бесплатным проездом по платным участкам дорог, с января по июнь сократилась с 9,6% до 0,4% (от общего числа проездов по платным дорогам). С 17 по 23 мая на ПВП, по данным «Автодора», произошло 169 аварий, из них в 161 случае водители пытались

проехать бесплатно, в 120 случаях скрылись с места происшествия. 24–26 мая в Новгородской и Тверской областях на М-11 произошло пять ДТП, в результате которых были сломаны шлагбаумы, из них в четырех случаях бесплатно пытались проехать грузовики.

Проезд платного участка без оплаты — умышленное нарушение, указывает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков, поэтому давать водителям право оплачивать задолженность в течение пяти дней не нужно. Штрафовать можно сразу на 5 тыс. руб., считает депутат, так как бесплатный проезд часто связан с созданием аварийных ситуаций на ПВП. «Было бы правильно останавливать такие машины для проверки, люди там явно неадекватные», — говорит Вячеслав Лысаков. «Введение штрафов — мера необходимая», — говорит директор АО «Новое качество дорог» (оператор обхода Одинцово) Вячеслав Некрасов. — Ежедневно на наших ПВП возникает до 80 нештатных ситуаций, вызванных желанием участников движения проехать без оплаты. Они блокируют пункты оплаты, создают помехи в движении, инициируют ДТП, повреждают имущество, подвергают опасности пассажиров и персонал. Характерный пример — мотоциклисты, которые пытаются проскочить за автомобилем, оплатившим проезд, но не справляются с управлением, увидев опускающийся шлагбаум. В итоге — разбитые мотоциклы, травмы, повреждение имущества третьих лиц». При этом, по словам господина Некрасова, операторы платных дорог заинтересованы в возмещении потерь от неоплаченных проездов, поступления от штрафов «могли бы стать источником возмещения этих потерь». Законодательную инициативу **Минтранса** поддерживают и в Северо-Западной концессионной компании (СЗКК, оператор трассы М-11). Там считают, что часть штрафа должна направляться владельцу дороги в качестве недополученной платы за проезд, остальное — идти в пользу государства. «Общая сумма должна быть выше стоимости самого проезда, чтобы отбить желание нарушать в следующий раз», — считают в СЗКК.

Деньги с транспондеров порой списываются некорректно из-за недостатков системы, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. По его словам, известны случаи, когда прибор срабатывал на соседней полосе ПВП, по которой двигался грузовик, в результате с владельца легкового автомобиля списывали средства по повышенному тарифу. Он считает необходимым записать лимит задолженности, при которой штраф не назначается (например, при долге 20 руб.).

<https://www.kommersant.ru/doc/4033557>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2019.07.18; МЕТРО 2023: КАК ИЗМЕНИТСЯ МОСКОВСКИЙ РЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА; ЗА СЧЕТ ЧЕГО СТОЛИЧНАЯ «ПОДЗЕМКА» ОПЕРЕДИЛА ЗАРУБЕЖНЫХ КОЛЛЕГ

Столичная транспортная система к 2023 году прирастет 117 км линий метрополитена и 47 новыми станциями, сообщили «Известиям» в департаменте строительства Москвы. В ближайшие четыре года подземка доберется до самых отдаленных уголков города. В частности, метростроевцам предстоит сдать большой отрезок Некрасовской линии со станциями «Юго-Восточная», «Окская», «Стахановская», «Нижегородская» и «Авиамоторная». Кроме того, будут созданы транспортно-пересадочные узлы для интеграции Московского центрального кольца (МЦК) с метро и железной дорогой. Какие уникальные технологии применяют в Москве, в чем столичная подземка опередила заграничные и почему рельсовый транспорт — единственный разумный выход для плотно застроенного мегаполиса, выяснили «Известия».

До самых окраин

К 2023 году транспортная система Москвы существенно изменится, рассказал «Известиям» руководитель столичного департамента строительства Андрей Бочкарев.

— Скоро сдадим большой отрезок Некрасовской линии — 11,7 км, куда войдут пять станций: «Юго-Восточная», «Окская», «Стахановская», «Нижегородская» и «Авиамоторная». При этом участок от «Нижегородской» до «Авиамоторной» в будущем станет частью Большой кольцевой линии, — добавил он.

Как отметил 16 июля мэр Москвы Сергей Собянин, основные строительные работы планируется закончить уже в этом году.

— Здесь огромный объем работ, это технически очень сложный проект. Но тем не менее глаза боятся, а руки делают, — сказал мэр Москвы.

По словам Андрея Бочкарева, в ближайшие четыре года в столице будет запущена Большая кольцевая линия метро (БКЛ) с 31 станцией, построена новая Коммунарская линия метро, а также продлены уже существующие Сокольническая, Солнцевская и Люблинско-Дмитровская линии метро.

Продление линий метрополитена неизбежно настораживает москвичей: не произойдет ли перегруз на уже действующих ветках за счет новых пассажиров с «дальних» станций?

— По опыту могу сказать, что этого не происходит, — отметил Андрей Бочкарев. — Во-первых, в ряде районов Москвы скорость строительства опережает темпы роста населения. Во-вторых, не нужно забывать, что жители отдаленных районов уже пользуются метро, но пока добираются до него наземным транспортом. С продлением действующих линий количество пассажиров в метро не увеличивается, а перераспределяется.

Поэтому каждый введенный объект метрополитена, по словам главы строительного департамента, облегчает движение и под землей, и на поверхности города.

— Метро — это хребет транспортной системы столицы. Очевидно, что без подземки мегаполис не сможет комфортно функционировать, — добавил Андрей Бочкарев.

В проект обновления транспортной системы города также включили развитие радиальных железнодорожных направлений и системы наземного железнодорожного транспорта, получившего название Московского центрального кольца (МЦК).

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Движение электропоездов по МЦК было запущено в сентябре 2016 года. Маршрут проходит по малому кольцу Московской железной дороги. В состав МЦК входит 31 станция. За время работы пассажиропоток на ней превысил 300 млн человек, ежедневно этой железнодорожной транспортной системой пользуются около 500 тыс. горожан. Время между прибытием поездов постоянно сокращается — в 2019-м планируется уменьшить интервал до 4 минут.

В ближайшие четыре года специалисты создадут новые транспортно-пересадочные узлы, чтобы интегрировать инфраструктуру МЦК с электричками московской железной дороги (МЖД), например, это сделают на остановках «Северянин» на Ярославском и «НАТИ» на Октябрьском направлениях, сообщили «Известиям» в департаменте строительства Москвы.

Новые технологии

Линии московского метро протянулись на 455 км, включая МЦК и монорельс. К 2024 году, по данным столичного департамента строительства, их общая длина достигнет 570 км, на них расположатся 310 станции, включая станции Большой кольцевой линии.

Большинство перегонных тоннелей Московского метрополитена строят с помощью механизированных тоннелепроходческих комплексов. Современные проходческие щиты представляют собой сложные машины для горной выработки, способные вырывать за сутки сотни тонн породы. Средняя скорость проходки щитов составляет 250–300 м в месяц.

В рамках строительства метро постоянно ведется поиск новых технических решений, технологий и материалов, позволяющих повысить качество и увеличить темпы выполнения работ, отметили в департаменте строительства Москвы. Эта работа ведется высококвалифицированными проектными организациями. Так, на объектах московского метро внедрены новые методы вибро- и шумозащиты, гидроизоляционные материалы, бетонные присадки и композитная арматура, рассказал Андрей Бочкарев.

Кроме того, столичные метростроевцы освоили технологию top-down. Ее суть заключается в возведении станции «сверху-вниз» от уровня земли с возможностью параллельного строительства сооружений на поверхности. Такой метод применяется сегодня на «Нижегородской» в ЮВАО Москвы.

— Это позволяет не только сократить расходы и сроки строительства, но и площадь работ, что важно, поскольку строительство ведется в условиях плотной городской застройки, — пояснил Андрей Бочкарев.

Также, по его словам, активно стали применяться 10-метровые тоннелепроходческие механизированные комплексы. Они позволяют прокладывать в одном тоннеле сразу два железнодорожных пути, что в разы снижает стоимость и сроки строительства. 16 июня полностью завершено возведение двухпутного участка от станции «Косино» до «Нижегородской», добавил глава департамента.

На двухпутных участках поезда в обоих направлениях будут ходить по одному тоннелю вместо привычных двух, а платформы на большинстве станций — берегового типа. Прежде всего двухпутные тоннели отличаются безопасностью. В случае поломки или аварии поезда время полной эвакуации пассажиров в таком тоннеле составляет около 16 минут, в то время как в однопутном — почти 40. Пассажиры могут экстренно спуститься в проход между путями из всех дверей состава. В это время движение по другому пути прекращается. Также на второй путь можно подать поезд для эвакуации, доставить спасателей и ремонтников.

10-метровые щиты также планируется применять на западном и восточном участках Большой кольцевой линии. В частности, на западном участке двухпутный тоннель пройдет от тупиков за станцией «Карамышевская» до станции «Аминьевское шоссе», на восточном — от станции «Каширская» до «Текстильчиков».

Какое метро лучше

Столичный метрополитен является одним из самых глубоких в мире. Это обусловлено не только высокой плотностью застройки и коммуникаций, но и тем, что московское метро — объект гражданской обороны. На многих центральных станциях расположены специальные гермозатворы, которые могут защитить помещения от наводнений, бомб и радиационной пыли. В годы Великой отечественной войны станции метрополитена использовали как бомбоубежища. Причем строительство подземки в Москве не останавливалось даже в самые тяжелые для страны годы — в 1943-м были сданы три новых станции («Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Завод имени Сталина»), спустя год — еще четыре.

Глубина станций отчасти роднит московское метро с лондонским. Там система железнодорожного транспорта, которую местные жители чаще всего называют The Tube («Труба»), строилась по похожему принципу. Так, самая глубокая его станция уходит прямо под Темзу и расположена на глубине 32 м. В Москве самой глубокой является станция «Парк Победы», она расположена на глубине 84 м. В других странах преобладает метро мелкого заложения, а в Арабских Эмиратах оно и вовсе похоже на наш монорельс. Именно поэтому построили железнодорожную систему города в рекордно короткие сроки — всего за 4 года.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Москва входит в десятку городов с самой развитой системой метро. В частности, протяженность линий системы метрополитена на июль 2019 года составляет 455 км. По этому показателю российская столица догоняет своих ближайших конкурентов — Нью-Йорк, Пекин, Шанхай и Лондон. По количеству пассажиров, пользующихся подземкой, Москва занимает вторую строчку после Токио — 2,4 млрд человек в год против 3,2 млрд. Интервал движения между поездами в столичной подземке не превышает 90 секунд, что также выгодно отличает его от конкурентов. Еще одна приятная особенность — наличие бесплатного Wi-Fi на всех линиях.

— Если обратить внимание на соотношение протяженности линий и пассажиропотока, становится очевидно, что интенсивность перевозок, загруженность линий Московского метрополитена очень высоки. То есть интенсивность перевозок, загруженность линий очень высоки, — отметил Андрей Бочкарев. При этом по количеству станций и протяженности линий столичное метро всё еще значительно уступает, например, Нью-Йоркскому, где функционируют более 470 станций.

Один из самых загруженных метрополитенов мира — пекинский, где открыты 22 линии, протяженность которых составляет 617 км, и 391 станция. К 2019 году общая протяженность линий в столице КНР должна увеличиться до 699,3 км. Крупнейшее в мире

метро расположено в Шанхае, там к 2020 году протяженность системы составит 780 км, а количество станций достигнет 480.

Следуя мировому тренду

Для плотно застроенных мегаполисов интегрированные рельсовые системы, включающие в себя метрополитен, железные дороги городского и пригородного сообщения и трамваи – единственный рецепт транспортного благополучия, сказал «Известиям» глава Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. По его словам, развитие таких систем — главный мировой тренд в сегменте классического общественного транспорта, не включающего различные шеринговые системы (краткосрочная аренда авто, агрегаторы и пр.).

— Речь идет именно об интеграции в систему городского транспорта, то есть наличии удобных пересадок, комфортного расписания и гибкого билетного меню. Также необходима хорошая «цифровая упаковка» — мобильные приложения, информационные системы и пр., — сказал он.

Задача любого крупного мегаполиса, по мнению Михаила Блинкина, состоит в том, чтобы обеспечить пешеходный доступ к скоростному общественному транспорту. Поскольку массовое использование личных автомобилей в этой ситуации приведет к транспортному коллапсу.

С ней Москва в целом справляется: ранее мэр города Сергей Собянин отмечал, что к 2023 году 90% жителей столицы будут проживать в шаговой доступности от станций метро.

— Московское метро — очень мощное, это 40–42 поезда в час по каждой линии с 90-секундным интервалом. По одной линии можно провезти до 65 тыс. пассажиров в час. Но есть направления — «новая Москва», Красногорск и другие с активной застройкой, где потенциальная потребность может оказаться еще выше, — отметил Михаил Блинкин. По его словам, на этих направлениях нужны не радиальные железнодорожные линии, а диаметры, которые сейчас и создаются в Москве.

Для этой цели в российской столице реализуется проект Московских центральных диаметров (МЦД) — сквозных маршрутов электричек через центр города, которые позволят попасть из одного подмосковного города в другой без пересадок.

МЦД — это почти 450 км путей, 221 станция и 17 сквозных маршрутов. Новая система рельсового транспорта придаст импульс развитию не только Москвы, но и «прилегающим территориям», подчеркнули в столичном департаменте строительства.

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

Высокая транспортная доступность — ключевой фактор, который определяет привлекательность коммерческой и жилой недвижимости в Москве, сказала «Известиям» управляющий партнер компании «Метриум» Мария Литинецкая.

По ее словам, москвичи проводят в пробках в среднем 49 минут в день. Поэтому наличие метро в пешей доступности, даже в качестве запасного варианта для автовладельца — одно из важнейших преимуществ, отметила эксперт.

<https://iz.ru/899595/aleksei-petrov/metro-2023-kak-izmenitsia-moskovskii-relsovyi-transport-zachetyre-goda>

ТАСС; 2019.07.17; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОНОПРОЕКТ О РЕГУЛИРОВАНИИ КАБОТАЖНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК

Госдума приняла в среду в первом чтении законопроект о регулировании каботажных автомобильных перевозок - перевозок грузов или пассажиров транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам. На данный момент такие перевозки запрещены.

Под действие законопроекта, в том числе попадают машины, ввезенные их владельцами на территорию РФ. Документом предусмотрено, что такие перевозки операторами, зарегистрированными на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, осуществляются в соответствии с международными договорами, а

также федеральным законом «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Кроме того, применяться будут и правила, установленные правительством. Законопроектом вводятся понятия «каботажная автомобильная перевозка» и «разовое разрешение на осуществление каботажных автомобильных перевозок». Согласно тексту, в случае неоднократных нарушений порядка каботажных перевозок руководитель контролирующего органа должен будет направить в **Минтранс** предложение о принятии к нарушителю мер.

Одновременно с этим сохраняется запрет на автомобильные перевозки опасных грузов иностранными перевозчиками.

<https://tass.ru/ekonomika/6673296>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.17; КАНАТНУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КНР НАЧНУТ СТРОИТЬ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ

Канатная дорога протяженностью 973 метра пройдет над Амуром и свяжет российский Благовещенск с китайским Хэйхэ. Символический старт стройке дадут на барже посреди пограничной реки, сообщает в четверг пресс-служба правительства Амурской области.

«После нажатия кнопки «пуск» одновременно в Китае и России зальют бетонные основания будущих международных терминалов», - говорится в сообщении пресс-службы.

В церемонии старта строительства примут участие власти Приамурья и китайской провинции Хэйлунцзян.

Согласно проекту, канатная дорога из четырех линий будет работать по маятниковому принципу, как фуникулер. По канатам над рекой будут ходить гондолы, вмещающие до 60 человек. Пропускная способность дороги – 457 человек в час или 6-7 тысяч человек в день. Попасть на другой берег можно будет за шесть минут. Интервал между рейсами не превысит 12-15 минут.

Для канатной дороги возведут четырехэтажную терминальную станцию с **пунктами пропуска** и торговыми залами по проекту голландского архитектурного бюро.

Межправительственное соглашение о строительстве было подписано в 2015 году. Реализовывать проект начали в конце 2018-го. Введение в эксплуатацию канатки запланировано на второе полугодие 2022-го.

<https://rg.ru/2019/07/18/reg-dfo/kanatnuiu-dorogu-mezhdu-rossiej-i-kitaem-nachnyt-stroit-nad-amurom.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ВИТАЛИЙ КИЛИМНИК; 2019.07.17; НОВАЯ ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ГОТОВА НА 15%

В Министерстве транспорта началась разработка новой отдельной программы по обновлению общественного транспорта, которая будет включать в себя автоматическую организацию движения по времени и переход на единый электронный билет. Но пока эта программа разработана лишь на 15%, сообщил первый заместитель **Министра** транспорта Российской Федерации **Иннокентий Алафинов**.

По его мнению, краеугольным камнем сферы общественного транспорта, является трамвайный парк: «У нас инфраструктура трамвайного хозяйства имеет износ порядка 80%». В соответствии с госпрограммой «Безопасные и качественные дороги» выделено 20 млрд. рублей на поддержку общественного транспорта 104 агломераций. На эти средства будут закуплены автобусы на газомоторном топливе, но модернизация и поддержка трамвайного парка не предусмотрена. Связано это с тем, что расходы на реконструкцию трамвайного парка несопоставимы с простым закатыванием рельсов в асфальт и пуском вместо трамваев новых автобусов. Успешная модернизация трамваев - например, в Санкт-Петербурге и в Москве, - показывает, что подобное возможно лишь в городах с профицитным бюджетом.

И. Алафинов отметил, что каждый субъект волен выбирать сам, какой вид транспорта ему предпочтительнее, поэтому **Министерство транспорта** призывает областные центры

закончить свой план развития общественного транспорта, чтобы было понимание того, как общественный транспорт будет развиваться в разных городах.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/novaya-programma-obnovleniya-obshchestvennogo-transporta-gotova-na-15/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ГУСАКОВА; 2019.07.17; ГЛАВА КРЫМА ПОРУЧИЛ УПОРЯДОЧИТЬ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ ОТ ГРАНИЦЫ С УКРАИНОЙ

Глава Крыма Сергей Аксенов поручил республиканскому **министерству транспорта** упорядочить перевозку пассажиров от **пунктов пропуска** на украинской границе. Такое распоряжение премьер дал во время выездного совещания о проблемных вопросах Черноморского района.

- Нужно с границы возить людей - это однозначно. Нужно, чтобы были рейсы, - сказал он.
- Но легализуйте перевозки, дайте статус автостанции прямо возле пограничных пунктов. Коллеги-пограничники готовы в этом помочь.

Он отметил, что это повысит безопасность перевозок. Сейчас, по его данным, в Джанкое и Красноперекопске работает более 250 автобусов-нелегалов. В основном с украинскими номерами.

Аксенов подчеркнул, что в целом в Крыму необходимо усилить борьбу с нелегальными перевозчиками. По его мнению, стоит не только выписывать им максимальные штрафы, но и даже разработать предложение о конфискации транспорта. А на бездействующих чиновников стоит возбуждать уголовные дела.

Напомним, в конце 2014 года Украина прекратила автобусное сообщение с Крымом.

<https://rg.ru/2019/07/17/reg-ufo/glava-kryma-poruchil-uporiadochit-passazhiroperevozki-s-granicy-ukrainy.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; КАЗАХСТАН УВЕЛИЧИЛ В 7 РАЗ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ УЧАСТКА АВТОДОРОГИ УЗБЕКИСТАН-РФ

Участок международного транзитно-транспортного коридора Узбекистан-Казахстан-Россия в среду введен в эксплуатацию в Казахстане после реконструкции, сообщил корреспондент агентства «Интерфакс-Казахстан».

Работы по реконструкции дороги Бейнеу - Акжигит - граница Узбекистана протяженностью 85 км начались в июле 2017 года. После реконструкции пропускная способность магистрали, по оценкам специалистов, увеличится почти в 7 раз и составит около 7 тыс. автомобилей в сутки.

Стоимость проекта - 19,8 млрд тенге. Средства выделены из бюджета Казахстана.

На церемонии открытия присутствовали премьер-министры Казахстана Аскар Мамин и Узбекистана Абдулла Арипов.

«Открытие дороги имеет стратегическое значение в развитии сотрудничества между нашими странами (Казахстаном и Узбекистаном - ИФ-К). Данная дорога позволит обеспечить более короткий выход узбекских товаров на рынки России и стран Кавказа через казахстанские морские порты и автодороги», - отметил Мамин, выступая на церемонии.

По его словам, развитая транспортная инфраструктура приграничных регионов сможет обеспечить рост объема торговли между странами.

«Казахстан и Узбекистан - стратегические партнеры. Хочу подчеркнуть, что за последние годы взаимоотношения наших стран вышли на качественно новый уровень и приобрели устойчивую динамику. Подтверждением этому является ежегодный рост взаимной торговли. В прошлом году товарооборот составил \$3 млрд, а с начала этого года данный показатель вырос на 25%. Уверен, что развитая транспортная инфраструктура приграничных регионов позволит нарастить объемы торговли и обеспечить дальнейшее развитие транзитного потенциала», - сказал премьер-министр Казахстана.

Мамин также отметил значимость автомобильной дороги Бейнеу-Акжигит как важного инфраструктурного объекта, имеющего региональное значение.

«Этот проект будет способствовать формированию транзитного автомобильного потока из стран Центральной Азии через морские порты Актау и Курык в направлении стран Кавказа, Турции и Европы», - уточнил премьер.

Участок дороги Бейнеу - Акжигит - госграница Узбекистана входит в состав международного транзитно-транспортного коридора Ташкент - Самарканд - Бухара - Нукус - Бейнеу - Атырау - Астрахань с выходом на другие государства прикаспийского региона и страны Европейского союза.

ТАСС; 2019.07.17; ДВИЖЕНИЕ БОЛЬШЕГРУЗОВ ПО ТРАССЕ «ТАВРИДА» ОГРАНИЧАТ

Власти Крыма планируют ограничить движение грузовиков массой свыше 12 т по строящейся трассе «Таврида», чтобы перераспределить транспортные потоки на полуострове и снизить аварийность. Об этом сообщил на брифинге на участке будущей магистрали в районе Белогорской транспортной развязки начальник «Службы автомобильных дорог Республики Крым» Александр Нефедов.

«Мы введем приказ о движении большегрузных транспортных средств [массой свыше 12 т] и транспортных средств с прицепом по старой трассе. Через Феодосию, Белогорск. Трасса - в хорошем состоянии. Там проведен ремонт. Там нанесена разметка. В рамках концессионного соглашения на этом участке дороги расставлены автоматические камеры фиксации нарушений», - сказал Нефедов.

На новой магистрали, которую прокладывают на полуострове, произошло уже несколько ДТП с большегрузами. Так, утром 12 июля в Белогорском районе на 168 км трассы «Таврида» один человек погиб и трое получили травмы в результате столкновения грузового автомобиля Hyundai и микроавтобуса Ford Transit.

Начальник крымской «Службы автодорог» уточнил, что ГИБДД и региональному Минтрансу еще предстоит согласовать новую схему движения и заказать дорожные знаки. На это потребуется не менее двух недель. «Мы мониторим ситуацию: как осуществляется движение, насколько пошла аварийность снижаться. Пока мы будем ограничивать до конца курортного сезона, до конца сентября. Но дальше в приказ могут вноситься изменения, уточнения. Все будет зависеть от дорожной обстановки», - добавил Нефедов.

Также он напомнил, что на трассе «Таврида» установлен скоростной режим в 60 км/ч. Однако водители, отметил начальник дорожного ведомства, не соблюдают предписания.

<https://tass.ru/obschestvo/6669556>

РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.07.17; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА ЛИШИТЬ РЖД ВСЕХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Работа РЖД на рынке грузовых вагонов ограничивает конкуренцию и провоцирует рост цен, считает глава ФАС Игорь Артемьев. Ранее суд не признал ставки на перевозки вагонами «дочки» РЖД монопольными.

Чем бизнес РЖД не устраивает ФАС

Глава ФАС Игорь Артемьев в письме первому заместителю председателя правительства и министру финансов Антону Силуанову (копия письма есть у РБК) предложил «обеспечить полный выход РЖД из рынка услуг по предоставлению вагонов путем продажи бизнеса Федеральной грузовой компании (ФГК) или сдачи в аренду ее вагонного парка (более 130 тыс. вагонов)». От продажи этих активов РЖД может получить свыше 150 млрд руб. на развитие инфраструктуры, утверждает Артемьев.

Федеральная антимонопольная служба считает, что присутствие РЖД на рынке грузовых вагонов приводит к ограничению конкуренции и удорожанию услуг на рынке железнодорожных перевозок. «Считаем целесообразным сократить присутствие РЖД в конкурентных сегментах рынка железнодорожных перевозок и сконцентрироваться на вопросах развития инфраструктуры», - написал Артемьев Силуанову.

Представитель ФАС подтвердил РБК, что ведомство направило такое письмо 26 июня, ответа на него пока нет. Представители Минфина и РЖД заявили, что не комментируют

служебную переписку. По словам источника РБК в правительстве, позиция Силуанова еще вырабатывается, предложения ФАС пока не обсуждались.

Что решил суд

В 2017 году ФАС признала РЖД и ее операторскую «дочку» нарушителями антимонопольного законодательства: по мнению ведомства, ФГК установила монопольно высокую ставку на полувагоны, пользуясь преференциями РЖД. Но компании оспорили это в суде, который недавно занял их сторону.

Суд пришел к выводу, что ФГК устанавливала цены под влиянием общих рыночных тенденций и они не являются монопольно высокими. Суд указал, что ФАС надлежало сравнивать цены в годы, когда существовали схожие рыночные условия - дефицит вагонного парка. Например, 2016 и 2012 годы. Цены на вагоны ФГК в 2012 году превышали цены, установленные в 2016 году, отметил суд, постановив, что «сравнение цен демонстрирует, что рост цен на рассматриваемом рынке зависит от баланса спроса и предложения и не является результатом действий ФГК».

Цены на услуги частных операторов по предоставлению вагонов не регулируются, но по поручению президента Владимира Путина ФАС раз в полгода проводит их мониторинг. Регулятор в письме Силуанову сообщает, что «текущий уровень цен на эти услуги кратно вырос, в том числе для полувагонов в 4 раза, а вагонная составляющая в перевозке минерально-строительных грузов и угля - с 15 до 45%». Рентабельность ФГК по доналоговой прибыли (ЕВИТДА), по данным ФАС, составляет 50%, по чистой прибыли - 22%.

При этом высокие цены на железнодорожные перевозки негативно влияют на строительную отрасль, создавая условия для удорожания Комплексного плана строительства и модернизации инфраструктуры, рассчитанного до 2024 года, пишет Артемьев.

Как ФАС объясняет рост цен на рынке вагонов

ФАС объясняет удорожание железнодорожных перевозок тем, что свыше 50% вагонного парка контролируется государственными институтами развития и группой лиц, связанных с РЖД. Так, недавно ФАС отклонила заявку Государственной транспортной лизинговой компании на покупку еще одного железнодорожного оператора - Brunswick Rail Ильи Беляева, оцениваемого почти в 30 млрд руб. На рассмотрении у ведомства находится сделка по консолидации бывшим менеджером РЖД Алексеем Тайчером лизинговых активов НПФ «Благосостояние» («Трансфин-М») и «ВЭБ-лизинга».

«Вместо явной естественной монополии формируется сеть организаций по типу картеля, координируемая менеджментом структур РЖД и ГТЛК. В условиях дефицита вагонов полагаем нецелесообразным направлять финансовые ресурсы институтов развития (ВЭБ.РФ, ГТЛК и РЖД) на увеличение предложения новых вагонов, а не скупку частных операторов», - замечает ФАС.

Регулятор считает, что для оздоровления конкурентной среды на рынке аренды вагонов необходимо устранить преференции для операторов вагонов, вызванные их аффилированностью с РЖД, а также отказаться от выборочного применения тарифных скидок для «инновационных вагонов».

«Сегодня у РЖД де-юре нет вагонов, но по факту ФГК является «дочкой» с приоритетом на сети», - отмечает председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.

В целом претензии ФАС выглядят странно, отмечает гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. ФГК, по его словам, долгое время была вынуждена устанавливать ставки на вагоны ниже рынка, находясь под давлением регулятора. При этом саму идею приватизировать ФГК Бурмистров считает здоровой и привлекательной как для РЖД, так и для самой операторской компании. «Вхождение ФГК в РЖД никому не идет на пользу, компания могла бы работать эффективнее, став частной. Она бы избавилась как от антимонопольных ограничений, так и от части социальных обязательств», - считает эксперт.

<https://www.rbc.ru/business/17/07/2019/5d2f215c9a79477dbde83d41>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.07.18; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ИЩУТ ГАРАНТА; ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ

Минтранс предложил Кузбассу выработать механизм солидарной ответственности угольщиков за выполнение условий потенциальной «сделки» с ОАО РЖД. Речь идет о том, что компании предъявят к погрузке на запад более 51 млн тонн угля во втором полугодии в обмен на скидку к тарифу. По данным “Ъ”, такой механизм могут ввести и для Хакасии. Главный вопрос в том, кто будет нести ответственность за план погрузки и в случае его срыва компенсирует ОАО РЖД недополученные 5 млрд руб. В монополии неофициально говорят, что гарантом может выступить, например, губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

По данным источников “Ъ”, **Минтранс** готов принять предложение Кузбасса в адрес ОАО РЖД о гарантиях погрузки угля в обмен на скидки на его перевозку, но предлагает властям региона вместе с угольщиками разработать механизм солидарной ответственности. Компании должны предъявить к перевозке в западном направлении не менее 51,4 млн тонн угля (с возможным увеличением на 10%) в течение второго полугодия. Такие же гарантии могут быть применены в другом крупном угледобывающем регионе — Хакасии. ОАО РЖД на таких условиях готово дать угольщикам скидку, нивелирующую экспортную надбавку, как уже сделало для портов юга (вступила в силу 16 июля и действует до 14 сентября). В случае недогрузки ОАО РЖД должно получить выпадающие доходы в объеме 5 млрд руб. В ОАО РЖД и **Минтрансе** “Ъ” не пояснили, почему размер потерь не меняется в зависимости от объемов груза.

Цена на уголь на европейском рынке резко упала в этом году, а пропускная способность железных дорог не позволяет перенаправить все грузы в Азию, где конъюнктура лучше. Поэтому Сергей Цивилев, выступая от лица угольщиков, попросил у ОАО РЖД скидку на западном направлении в обмен на отправку свыше 51 млн тонн (см. “Ъ” от 1 июля). Монополия, не имеющая права давать скидку, если перевозка становится убыточной, пока ввела ее только в направлении южных портов.

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров и Сергей Цивилев 16 июля провели переговоры. По их итогам в монополии заявили, в частности, что с сентября она готова «увеличивать перевозки угольной продукции в направлении портов и погранпереходов Дальнего Востока так, чтобы по итогам года прирост перевозок каменного угля составил более 3% по отношению к 2018 году». Следующее совещание намечено на 10 сентября.

Источник, близкий к ОАО РЖД, говорит, что перевозку 51 млн тонн может обеспечить только пул грузоотправителей, а значит, необходим консолидатор. Им мог бы стать губернатор Кузбасса Сергей Цивилев, при участии которого грузоотправители возьмут совместные обязательства, в том числе и по компенсации ОАО РЖД, пояснил собеседник “Ъ”. Он уточнил, что подобные твердые договоренности компания хотела бы иметь и с другими группами грузоотправителей, в том числе с угольщиками Хакасии.

Собеседники “Ъ” в угольных компаниях, работающих в Хакасии, комментариив о том, сколько они готовы грузить на Европу на условиях скидки, не дали. В «Русском угле» лишь уточнили, что в 2018 году поставили на экспорт в западном направлении 1,64 млн тонн угля.

По мнению одного из собеседников “Ъ” на рынке, самая действенная мера обеспечения гарантий поставок в нужном объеме — это согласование ОАО РЖД планов поставок на премиальный Восток в объеме отгрузки на Запад. «Сколько отгрузил на Запад, столько можешь и на Восток,— говорит он.— Так, ОАО РЖД сможет само подсчитать отгрузку на Запад».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что подобные соглашения и отражение их в тарифе — новое явление, механизма для него пока нет. Сегодня, отмечает он, ОАО РЖД может договориться с конкретным грузоотправителем о конкретной станции отправления, если он там один, но как только отправителей становится несколько или возникает некое консолидированное сообщество, возникают сложности. Скидку с тарифа предоставить можно, но она будет привязана либо к станции отправления, либо к

маршруту. Как это транслировать — на регион в целом или на группу отправителей, непонятно, говорит эксперт: коллегиальной ответственности за предъявление объемов не будет, кроме того, есть потенциальные риски картеля.

<https://www.kommersant.ru/doc/4033806>

ГУДОК; ИРИНА АЛЕКСАНДРОВА; 2019.07.18; ПЛОМБУ СТАВИТЬ НЕКОМУ; СИСТЕМА МОНИТОРИНГА «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ ДО СИХ ПОР НЕ РАБОТАЕТ

С 1 июля официально указом президента разрешены транзитные перевозки «санкционных» товаров через Россию в третьи страны. Обязательным условием таких перевозок является оснащение транспортного средства электронными навигационными пломбами. Однако движение грузов пока не началось. Президентский указ не исполняется из-за отсутствия правительственного постановления о системе мониторинга грузов.

По сообщению ТАСС во вторник, вице-премьер **Максим Акимов** поручил **Минтрансу**, **Минпромторгу**, **Минкомсвязи**, **Минэкономразвития** и **Федеральной таможенной службе** до конца июля разработать требования для навигационных пломб и подготовить предложения о создании системы контроля транзитных перевозок. Представитель Максима **Акимова** также пояснил агентству, что пломбы смогут предоставлять неограниченное количество компаний, чтобы обеспечить конкуренцию на рынке. К такому решению, по словам источника, пришли после ряда «многосторонних консультаций». Для работы пломбирочного устройства могут быть использованы технологии облачного хранения данных, а также внутренняя память, хотя второе условие не является обязательным.

Напомним, ввоз и транзит «санкционных» товаров запрещены в 2014 году в ответ на введение санкций Евросоюза против России. Впервые требование оснащать железнодорожные вагоны и автотранспорт электронными навигационными пломбами было предусмотрено указом президента РФ № 1 от 1 января 2016 года «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации». Оператором системы контроля за автомобильными и железнодорожными перевозками грузов было определено АО «ГЛОНАСС». В 2018 году действие указа № 1 продлили до 1 июля 2019 года.

Как ранее писал «Гудок», 24 июня президент РФ подписал новый указ, которым разрешены транзитные перевозки «санкционных» продовольственных товаров, включая сельскохозяйственную, рыбную, мясную продукцию, всего более 80 позиций. Новый указ требует от правительства заново определить организацию системы мониторинга и предоставления пломб.

Документом предусмотрено, что правила перевозки «санкционных» грузов, **пункты пропуска** через государственную границу России, а также размер платежа за электронную пломбу утвердит правительство. **Министерство транспорта** официально сообщило 25 июня в пресс-релизе, что первые шесть месяцев для удобства и адаптации грузоперевозчиков не будет взиматься плата за услуги наложения, снятия и постановки пломб на контроль в системе, а также не будут взиматься штрафы (по информации «Гудка», имеются в виду штрафы за неправильное использование пломб).

По словам заместителя генерального директора по взаимодействию с органами государственной власти АО «ГЛОНАСС» Александры Ароновой, новым указом президента оператор системы не определен, решение о его назначении будет приниматься уполномоченными органами, и до этого момента навешивание любых пломб невозможно, так как для этого отсутствует правовое основание.

«К сожалению, АО «ГЛОНАСС» не привлекали к разработке нового указа, компания в этом процессе не принимала участия. Компания отчиталась в письме вице-преьерам Юрию Борисову и Максиму **Акимову** о том, что действие указа № 1 закончилось, он реализован в полной мере и в настоящее время навешивание пломб приостановлено.

Также АО «ГЛОНАСС» подтвердило, что существующая система контроля за автомобильными и железнодорожными перевозками грузов готова к дальнейшей эксплуатации и может быть использована и в рамках изданного в июне указа», - прокомментировала «Гудку» Александра Аронова.

С апреля 2016 года официальным поставщиком электронных навигационных пломб по соглашению с государственной компанией «ГЛОНАСС» являлось АО «Инженерный промышленный концерн «СТРАЖ». По словам генерального директора ИПК «СТРАЖ» Валерия Андрушина. Разработан специальный продукт «ГЛОНАСС-транзит», который обрабатывает всю информацию, поступающую с электронных пломб во все контролирующие органы. За это время опломбировано более 6 тыс. вагонов, контейнеров и фургонов. Компания предоставляет пломбы в аренду в среднем по 800 руб. в сутки за одно устройство.

«Компания в рамках указа президента № 1 от 1 июля 2016 года организует работы по навешиванию электронных пломб (используются при перевозке несанкционированных грузов для их защиты. - Ред.) на пунктах пропуска Бугристое в Челябинской области (автотранспорт) и на станции Смоленская (железнодорожный транспорт), на этих пунктах работают наши специалисты. Но с 1 июля 2019 года **Ространснадзор** и Федеральная таможенная служба не дают команды вешать пломбы на железнодорожный и автомобильный транспорт. Мы сами такое решение не принимаем», - рассказал Валерий Андрушин.

В **Минтрансе**, Минэкономразвития, Минпромторге, Минкомсвязи и ФТС на запрос «Гудка» о том, какие документы, необходимые для исполнения указа президента, уже приняты, на момент сдачи номера не ответили.

По информации от ряда железнодорожных операторов и автомобильных компаний, ни одной перевозки грузов из санкционного списка не осуществлено.

Как стало известно «Гудку», временно функции оператора системы отслеживания транзита выполняет ООО «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП, на 100% дочернее предприятие «РТ-Инвест Транспортные Системы»). ЦРЦП к 30 июня должен был завершить пробные испытания системы. Однако как они прошли и что получилось в результате, в «РТ-Инвесте» прокомментировать отказались.

Опрошенные «Гудком» автоперевозчики и железнодорожные операторы не смогли оценить потери от приостановки транзитных перевозок «санкционных» грузов после 1 июля 2019 года.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.07.17; ВСТРЕТИМСЯ У БАШНИ С ЧАСАМИ; ВОКЗАЛ СИМФЕРОПОЛЯ ГОТОВИТСЯ К ПУСКУ ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

Меньше пяти месяцев остается до начала движения поездов по железнодорожной части Крымского моста. К первому тепловозному гудку над Керченским проливом железнодорожники полуострова готовились с 2015 года: перекладывали рельсы, модернизировали вокзалы и станции, ремонтировали локомотивы и вагоны.

Остались только электрички

Все это время на вокзале Симферополя непривычно тихо и безлюдно: после прекращения Украиной железнодорожного сообщения с полуостровом 27 декабря 2014 года этот крупнейший транспортный узел обслуживал только электрички. Несколько раз в нем проходили концерты симфонической музыки. Благодаря капитальному ремонту в 1999 году до наших дней вокзал дожил в хорошем техническом состоянии, но все-таки многие элементы требуют ремонта или модернизации. Так, уже началась укладка тротуарной плитки на тех участках, где она наиболее изношена.

- К концу третьего квартала заменим около 1000 квадратных метров плитки со стороны восточного крыла вокзала плюс 1100 «квадратов» на участке от входа на перроны до троллейбусных касс, - рассказывает главный инженер центра организации работы железнодорожных вокзалов ФГУП «КЖД» Иван Бурмистров. - Еще 250 «квадратов» плитки уложим от наземного пешеходного перехода через железнодорожные пути. В других местах плитка в хорошем состоянии, ее отремонтируем фрагментарно.

В будущем на четырех перронах для поездов дальнего следования планируется демонтировать изношенные и имеющие неприглядный вид навесы. Вместо них на существующих конструкциях закрепят новые из пластика и металлопрофиля.

Ремонт под бой курантов

Конечно же, главная достопримечательность вокзала Симферополя, с момента его возведения ставшая еще и архитектурным символом столицы Крыма - 43-метровая башня с часами.

Путь в сердце башни непростой: сначала две крутые лестницы со ступеньками, а потом еще две вертикальные из металлических прутьев. И вот мы вместе с моим экскурсоводом - электромонтером цеха пассажирской автоматики Олегом Агеевым - оказываемся в небольшой комнатке - «фабрике времени», где маятник помогает пассажирам отсчитывать минуты до отправления поездов. «Тук-тук-тук-тук» - здесь каждую секунду молоточки анкерного механизма звонко цокают о латунные зубья шестерни, заставляя ей приводить в движение весь часовой механизм.

По своему устройству вокзальные часы напоминают обычные настольные - они отличаются от них только размерами механизма. Здесь часы выше человеческого роста - больше двух метров. Их изготовили в начале 1950-х на 1-ом Московский часовом заводе.

- Анкерную шестерню за восемь десятилетий уже несколько раз меняли, потому что ее зубья с годами стираются и ломаются от тех самых ежесекундных ударов молоточками анкера, - рассказывает Олег. - Сами же часы, несмотря на свои почти 80 лет, очень надежные и ходят точно, хотя раз в четыре дня сверяем время с эталонным.

Барабан с металлическим тросом за счет момента сил приводится в движение 250-килограммовой гирей-противовесом.

- Раз в 10 дней, за которые противовес опускается до низа башни, часы необходимо заводить рукояткой, - поясняет мой проводник. - Когда заводишь - шестерни остаются на месте, а барабан прокручивается. Всего нужно сделать около 40 оборотов для подъема гири.

Что же касается курантов, отбивающих часы на вокзале, то их озвучивает с помощью динамиков компьютер.

Ближе к концу года начнется реставрация верхней, самой красивой, части здания с часами.

- Отремнтируем шпиль, четыре колонны, обработаем и покрасим башенку, - говорит Иван Бурмистров. - Это символ города, который будет встречать туристов и должен выглядеть очень достойно.

Встреча в итальянском дворике

Ближе к осени вернут изначальный исторический облик еще одному украшению станции - знаменитому итальянскому дворiku с фонтаном. После капитальной реконструкции вокзала в 1999-2000-х годах здесь с обеих сторон появились торговые киоски и закусочные, которые явно противоречили замыслу архитектора Душкина.

- Чтобы вернуть внутреннему дворiku его первоначальный вид, руководство дороги приняло решение демонтировать все киоски за колоннами, - говорит Бурмистров. - После демонтажа этих конструкций фасад обновят, а дворик обретет исторический вид. Вновь в полную силу заработает фонтан с голубями, который пока из-за небольшого пассажиропотока включают редко.

В конце прошлого года КЖД провела аукционы на право аренды торговых павильонов, прилегающих к вокзалу с восточной стороны. Четыре объекта сдали в аренду, и один, в котором открылась привокзальная столовая, уже работает.

После запуска регулярного движения пассажирских поездов с материка на вокзале сохранится разделение пассажиропотоков пригородного и дальнего пассажирского сообщения. То есть электрички по-прежнему будут отправляться с пятой и шестой платформы, куда удобно пройти по конкурсу над путями. По российскому законодательству вокзал является зоной транспортной безопасности, поэтому вход в здание вокзала организуют через досмотровый пункт и рамки-металлоискатели.

К счастью, за пять лет Крымской железной дороге удалось полностью сохранить самый ценный капитал - всех специалистов-железнодорожников, готовых в декабре 2019-го обеспечить качественное обслуживание всего путевого хозяйства, вокзалов и пассажиров.

- Мы и сейчас готовы принимать поезда и обслуживать пассажиров, поэтому увеличения штата в ближайшее время не потребуется, - говорит Иван Бурмистров.

Справка «РГ»

В ближайшие недели сомкнутся рельсы второго пути, по которому поезда будут ходить с материка на полуостров. Первый путь состыкован в районе арки 15 июня. Для создания 19-километровой колеи уложено 2,5 тысячи тонн рельсов и 38 тысяч железобетонных шпал. Сейчас рельсошпальная решетка отсыпается щебнем. Параллельно пути оснащаются автоматикой и сигнализацией для организации надежного железнодорожного движения.

К 2025 году поезда дальнего следования будут ежегодно доставлять в Крым около четырех миллионов туристов. Но и это не предел - напомним, проект моста позволяет перевозить поездами до 14 миллионов пассажиров в год.

Помимо десяти пар пассажирских поездов по Крымскому мосту будут курсировать четыре пары электропоездов между Крымом и Краснодарским краем.

Комментарий

Александр Шилко, краевед, заслуженный журналист Крыма, автор книг об истории Симферополя:

- В Симферополе еще с царских времен был одноэтажный вокзал, который во время Великой Отечественной войны немцы заминировали и даже частично успели взорвать. Поэтому в 1946 году было решено его не восстанавливать, а строить новый. И этот проект доверили известному в то время архитектору Алексею Душкину, который проектировал известные станции московского метро, в том числе Маяковскую, получившую гран-при на Всемирной выставке в Нью-Йорке. И он придумал тот дизайн и архитектуру вокзала, которые мы видим сегодня. Аналогичный комплекс в несколько измененном виде, как известно, построен в Сочи. Главный архитектурный символ нашего города - это водонапорная башня с часами, благодаря которой, кстати, водой до сих снабжается часть Железнодорожного района.

Вокзал сразу после завершения строительства стал достопримечательностью города, потому что Симферополь - не прибрежный город, и здесь не так много памятников архитектуры, как на ЮБК. А башня вокзала стала визитной карточкой столицы Крыма, ее изображение стали размещать на открытках, книгах и календарях. Несомненно, наш вокзал привлечет и внимание туристов, которые приедут сюда на поездах дальнего следования с материковой части России.

<https://rg.ru/2019/07/17/reg-ufo/kak-vokzal-simferopolia-gotovitsia-k-pusku-poezdov-po-krymskomu-mostu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; РЖД ГОТОВЫ С СЕНТЯБРЯ УВЕЛИЧИВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ КАМЕННОГО УГЛЯ НА Д.ВОСТОК ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОДОВОГО РОСТА НА 3%

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) начиная с сентября готово увеличивать перевозки угольной продукции в направлении портов и погранпереходов Дальнего Востока, чтобы по итогам года прирост перевозок составил более 3% по отношению к 2018 году, сообщили РЖД.

Решение принято по итогам совместных переговоров генерального директора РЖД Олега Белозёрова и губернатора Кузбасса Сергея Цивилева, говорится в сообщении.

РЖД и власти Кузбасса также договорились провести 10 сентября в Кемерово плановое совещание по рассмотрению совместной работы РЖД и предприятий Кемеровской области в IV квартале и предварительного подведения итогов работы в III квартале текущего года.

В рамках долгосрочной программы развития РЖД на 2019 год предусматривалось увеличение экспортных отправок угля в следующей динамике: в Восточном направлении на 1,2%, в Северо-Западном - на 1,9%, в Южном - на 1,5%. Общий рост экспорта при этом должен был составить 1,5%, отмечается в сообщении.

При этом по итогам первого полугодия вывоз каменного угля из Кузбасса на экспорт увеличился на 2,1%, главным образом за счет значительного роста поставок в направлении портов Северо-Запада (+15%).

РЖД с 16 июля также временно отменяет «экспортную надбавку» на перевозки энергетического угля в направлении припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги для переключения части перевозок с перегруженного Восточного направления в сторону портов юга России, где в настоящее время имеются резервы пропускной способности, напоминает компания.

Как сообщалось, РЖД с 16 июля на 2 месяца нивелируют надбавку на перевозки энергетического угля на экспорт через порты юга РФ. Речь идет о 7,4%-ной скидки к тарифу на перевозку энергетического угля в порты Азово-Черноморского бассейна, которая позволит временно нивелировать введенную с нынешнего года экспортную надбавку (коэффициент 1,08) на перевозку угля в направлении портов Азово-Черноморского бассейна.

Как сообщили «Интерфаксу» в департаменте угольной промышленности правительства Кемеровской области, в июне из Кузбасса по железнодороже всего отгружено 17,7 млн тонн угля (в июне 2018 года - 18,6 млн тонн), в мае - 19,8 млн тонн. При этом остатки угля на складах по данным на конец июня составляют 18,6 млн тонн, по данным на конец мая показатель был равен 19,4 млн тонн.

«В связи с падением цен на уголь и низкой пропускной способностью железнодорожного транспорта в восточном направлении некоторые предприятия региона временно приостановили угледобычу. В настоящее время во внеплановых отпусках и в простое находится порядка 1,8 тыс. человек. В этот период им производятся выплаты согласно ст. 157 ТК РФ, то есть начисляется оплата в размере 2/3 средней заработной платы», - сообщили в департаменте, уточнив, что всего в угледобыче в регионе задействовано порядка 65,2 тыс. человек.

«Речь идет о работниках, которые задействованы непосредственно на производствах», - сказал представитель департамента.

По его данным, из всех находящихся в вынужденных отпусках работников угольных предприятий большая часть - сотрудники шахтоуправления «Талдинское Южное» ООО «Управляющая компания «Талдинская» (622 человека), ООО «Краснобродский Южный» (225 человек, с мая введена процедура банкротства - наблюдение), ООО «Разрез Талдинский-Западный» (группа компаний ГК «Талтэк», 63 человека).

Говоря о динамике цен на уголь энергетических марок, представитель департамента, ссылаясь на котировки фьючерсов, сообщил, что стоимость 1 тонны угля на мировом рынке на начало июня составляла \$53 доллара, на 12 июля - \$58 долларов. «В течение этого периода был максимальный подъем цены на \$2, были и спуски до \$49 долларов», - отметил он.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.17; ГОСДУМА ЗАПРЕТИЛА БРАТЬ НА РАБОТУ В РЖД ЛЮДЕЙ ИЗ СПИСКА ЭКСТРЕМИСТОВ

Депутаты ГД приняли закон о запрете брать на работу в РЖД, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, людей из перечня лиц, причастных к экстремистской деятельности или терроризму, документ направлен в Совет Федерации.

Соответствующий законопроект был внесен в Госдуму правительством РФ. Поправки о запрете на работу в РЖД лицам из черного списка подготовили депутаты Владимир Афонский и Владимир Синяговский.

«На работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, не принимаются лица, включенные в предусмотренный статьей 6 Федерального закона от 7 августа 2001 года № 115-ФЗ «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма» перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму. В случае включения в данный перечень работника, выполняющего такую работу, трудовой договор с ним подлежит расторжению по инициативе работодателя», - говорится в тексте закона, подготовленному в Госдуме к третьему чтению.

Закон был подготовлен для повышения безопасности движения на железнодорожном транспорте. Нормы закона направлены на формирование единой системы допуска к управлению железнодорожным подвижным составом в Российской Федерации.

«Принципиальным отличием от действующего порядка является делегирование права выдачи свидетельств на право управления железнодорожным подвижным составом Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, по аналогии с другими видами транспортных средств (автомобиль, маломерное судно, снегоход и др.), где выдача осуществляется органами государственного надзора (Госавтоинспекция, Государственная инспекция по маломерным судам, Ростехнадзор)», - говорится в пояснительной записке к документу.

Закон должен вступить в силу по истечении 180 дней после дня его официального опубликования.

<https://ria.ru/20190717/1556617162.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; РОСАТОМ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ СДАЧИ ТРЕТЬЕГО И ЧЕТВЕРТОГО СЕРИЙНЫХ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ К 2025 И 2027Г

Третий и четвертый серийные универсальные атомные ледоколы проекта 22220 должны быть построены к концу 2024 и 2026 года, сообщил директор дирекции Северного морского пути (СМП), замглавы «Росатома» Вячеслав Рукша на заседании проектного комитета по вопросу реализации федерального проекта «Северный морской путь», состоявшегося под председательством вице-преьера Максима Акимова.

«Вячеслав Рукша сообщил, что работа по продлению ресурса действующих атомных ледоколов ведется в графике. Существующий ледокольный флот «Росатома» будет способен работать до 2026-2027 годов. Параллельно строятся новые универсальные атомные ледоколы (головной и два серийных). Готовится запуск программы строительства еще двух серийных ледоколов: подтверждается срок поставки декабрь 2024 и декабрь 2026 года соответственно», - говорится в сообщении представителя вице-преьера по итогам совещания.

Контракт на строительство двух ледоколов планируется заключить до конца августа текущего года. АО «Балтийский завод» (входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация») должно построить третий и четвертый серийные универсальные атомные ледоколы проекта 22220 к 2025 и 2027 году, заявлял генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка. «Сроки поставки третьего серийного ледокола - 2024 год, второго (в заказе, то есть четвертого серийного - ИФ) - 2026 год. Когда мы говорим год, имеем в виду декабрь, 20-25 число», - говорил он в июле.

В настоящее время на «Балтийском заводе» строится три атомных ледокола проекта. Контракт на строительство ледокола «Арктика» между ФГУП «Атомфлот» и ООО «Балтийский завод - судостроение» (БЗС), правопреемником которого стало АО «Балтийский завод», был подписан в августе 2012 года. Его стоимость составляет 37 млрд рублей. Контракт на строительство еще двух ледоколов - «Сибирь» и «Урал» - был заключен между БЗС и госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года, стоимость контракта составила 84,4 млрд рублей.

Сдача ледокола «Арктика» первоначально намечалась на май-июнь 2019 года, ледоколов «Сибирь» и «Урал» - на ноябрь 2020 года и ноябрь 2021 года соответственно. В сентябре 2018 года сообщалось о возможности переноса сроков сдачи «Арктики» на декабрь 2019 года, затем - на 2020 год.

Ледоколы предназначены для проводки судов в Арктике, участках Енисея и Обской губы, буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде и других задач. Длина каждого ледокола составляет 173,3 м, ширина - 34 м, мощность - 60 МВт, ледопробитость - 2,8 м.

Ледоколы имеют двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки нового поколения «РИТМ-200», специально разработанной для этого судна. Двухосадочная конструкция судна позволяет использовать его как в арктических морских водах, так и в устьях полярных рек.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА ; 2019.07.18; ОХОТА В ОХОТСК; АВИАБИЛЕТЫ ПОДЕШЕВЕЛИ ВТРОЕ

Добраться в самый северный район Хабаровского края - Охотский - теперь можно почти в три раза дешевле: заработала пилотная программа по продаже льготных билетов.

Транспортная доступность, пожалуй, главная проблема охотчан. До краевого центра - полторы тысячи верст, нет ни автотрассы, ни железной дороги. Пассажирское сообщение по морю кануло в Лету. На запрос о логистике популярный сайт-путеводитель Travelask выдает удивительный ответ: «Не удалось проложить автомобильный маршрут из Хабаровска до Охотска - они находятся на разных материках. Для путешествий между ними рекомендуем воспользоваться самолетом».

Единственный вариант сообщения поселка с остальным миром - авиация. Только цены на билеты кусачие: «25 302 рубля туда-обратно», - бодро отрапортовала корреспонденту «РГ» кассир авиакомпании. К слову, ровно столько же стоит полет по маршруту Хабаровск - Москва - Хабаровск.

Для жителей Охотского района в регионе приняли специальную билетную программу.

- Участвовать в ней мы предлагали всем компаниям. Но заявку получили только от одного перевозчика, с которым и заключили соглашение, - рассказал **министр транспорта** и дорожного хозяйства края Валерий Немытов.

Билетов было более чем достаточно. Первым покупателем оказался Андрей Баранов.

- О программе я и не слышал. Прилетел в Хабаровск по делам. Возвращаться мне в сентябре, а билет на этот месяц лучше покупать заранее. Готовился заплатить 12,5 тысячи рублей, а с меня взяли 4,5, - приятно удивлен охотчанин.

Если для взрослых стоимость льготного авиабилета составляет 4,5 тысячи рублей, то для детей от двух до 12 лет - три тысячи. Но действуют два ограничения. Во-первых, летать по сниженным ценам могут только те, кто зарегистрирован в Охотском районе и прожил там не менее 12 месяцев. Не имеющие прописки должны предоставить справку из районной администрации о постоянном фактическом проживании на территории муниципалитета. Во-вторых, в год разрешается приобрести лишь четыре субсидированных билета по маршруту Хабаровск - Охотск или Охотск - Хабаровск.

Справка «РГ»

Часть межрегиональных полетов на Дальнем Востоке субсидируется из федерального бюджета: из Иркутска в Козьмодемьянск, Красный Чикой, Кызыл, Ленск, Нерюнгри, Нижнеангарск, Нижневартовск, Олекминск, Полярный, Талакан, Таксимо, Томск, Улан-Удэ, Чару, Читу; из Магадана в Анадырь ; из Улан-Удэ в Читу; из Хабаровска в Мирный, Нерюнгри, Оху, Тынду, Улан-Удэ; из Якутска в Магадан, Улан-Удэ, Читу. Кроме того, регионы возмещают местным авиакомпаниям часть затрат на внутрирегиональные перевозки.

Между тем

На федеральном уровне действуют две программы субсидирования авиаперелетов. В первую программу включено 226 маршрутов и 21 авиакомпания. Авиакомпании продают билеты по сниженным ценам, а разницу компенсирует государство. На программу направлено 7,8 миллиарда рублей. По второй программе субсидируются отдельные маршруты, например, на Дальний Восток и обратно, в Симферополь и Калининград. В эту программу включено 107 маршрутов и 10 авиакомпаний. На это выделено 3,8 миллиарда рублей. Купить билеты по специальному тарифу могут граждане России в возрасте до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет. Льготы доступны инвалидам I группы и сопровождающим их лицам, а также сопровождающим ребенка-инвалида, инвалидам с детства II или III группы. Воспользоваться льготным тарифом также могут многодетные семьи. Стоит авиаперелет по льготной цене у одной из крупных авиакомпаний, например, из Владивостока в Москву, 7,4 тысячи рублей в одну сторону, из Петропавловска-Камчатского - 7,5 тысячи рублей, а из Якутска в столицу - 7 тысяч рублей. Билет из Калининграда в Москву обойдется в 3,8 тысячи рублей, а в Санкт-Петербург - в 3,5 тысячи рублей. Действуют такие тарифы на прямые рейсы до 31 декабря 2019 года.

<https://rg.ru/2019/07/17/reg-dfo/aviability-v-habarovskom-krae-podesheveli-vtroe.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА НАМЯТОВА, ПОЛИНА ЯЧМЕННИКОВА; 2019.07.17; КУРИЛКИ ПРОВЕНТИЛИРОВАНЫ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ЗАКОН, ВОЗВРАЩАЮЩИЙ ГРАЖДАНАМ ПРАВО КУРИТЬ В АЭРОПОРТАХ

Госдума вчера в первом чтении одобрила законопроект, направленный на возвращение курилок в российские аэропорты. Документ внесен единороссом Сергеем Боярским еще в 2017 году, но попал в повестку парламента только сейчас. Предполагается, в частности, что в изолированных помещениях, оборудованных системами вентиляции для курения, смогут находиться «зарегистрированные на рейс пассажиры после проведения предполетного досмотра». Господин Боярский уверяет, что запрет на курение на территории аэропортов признан низкоэффективным: согласно опросам социологов, треть пассажиров его нарушает. Несмотря на то что документ получил поддержку профильных комитетов Госдумы, против инициативы высказались Минздрав, Роспотребнадзор и Совет федерации.

В рамках законопроекта предполагается создание в аэропортах специальных комнат с мощными системами вентиляции, которые могли бы защитить некурящих людей от воздействия табачного дыма, кратко рассказал о документе глава фракции «Единая Россия» Сергей Неверов. «Это закон о чистом воздухе», — подчеркнул господин Неверов. Напомним, вопрос курения в общественных местах регулируется ФЗ РФ №15 «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака», принятым в феврале 2013 года. Закон, в частности, запрещает курение табака в помещениях аэропортов и на открытом воздухе на расстоянии менее 15 м от входа в аэропорт. Отметим, до вступления этого документа в силу аэропорты были оборудованы специальными помещениями для курения. С 2013 года за открытие курилки в терминале администрации грозит штраф до 2 тыс. руб.

Запрет вызвал недовольство не только у авиапассажиров, но и у руководства авиаузлов. В Шереметьево ранее заявляли, что это мешает созданию «равных условий всем категориям пассажиров». В аэропорте разработали концепцию и стандарты для курилок, там ждут вступления законопроекта в силу, чтобы воплотить это в жизнь. В Домодедово также жалуются на отсутствие курилок, отмечая, что «возврат специальных курительных комнат позволит обеспечить более комфортные условия для курящих пассажиров в зонах вылета и транзита».

Поправки, возвращающие курилки в аэропортовый обиход, были внесены единороссом Сергеем Боярским в 2017 году. Согласно документу, курилки могут быть созданы в специально выделенных изолированных помещениях, оборудованных системами вентиляции. Они будут предназначены для «нахождения зарегистрированных на рейс пассажиров после проведения предполетного досмотра». В пояснительной записке к законопроекту уточняется, что эксплуатанты авиатранспортных средств признали запрет на курение на территории аэропортов низкоэффективным. Проведенный ВЦИОМом в мае 2015 года опрос показал, что 53% респондентов-пассажиров, вылетающих из Шереметьево, аэропорта Сочи и нескольких других авиаузлов в пределах страны, знают о случаях несоблюдения законодательной нормы. 33% опрошенных ВЦИОМом в мае 2016 года авиапассажиров сами не соблюдали запрет на курение в общественных местах.

Антитабачные кампании сокращают курение не хуже, чем налоги на табак

Ранее законопроект был одобрен комитетами по охране здоровья и по транспорту и строительству Госдумы. Но Минздрав назвал законопроект противоречащим Конституции. По мнению представителей ведомства, речь идет о нарушении прав гражданина на благоприятную среду жизнедеятельности, ограниченную от табачного дыма. Такого же мнения придерживается Роспотребнадзор. В комитете по социальной политике Совета федерации считают, что инициатива приведет «к послаблению антитабачного законодательства».

Единоросс Сергей Боярский с такой аргументацией не согласен. У депутата сложилось впечатление, рассказал он “Ъ”, что представители Минздрава в аэропортах не бывают: «Сейчас туалеты превратились в курилки, а туда ходят и беременные женщины, и дети». По его мнению, шестилетняя практика борьбы с курением показала, что закон нужно

«точечно донастраивать». Господин Боярский уточнил, что создание курилок — это возможность, а не обязанность. «Маленькие аэропорты, наверное, этим не воспользуются,— предполагает он.— Представители Шереметьево, Домодедово и Пулково поддерживают; на этот счет есть письма от руководства авиаузлов».

Отметим, что автор законопроекта — сын российского актера Михаила Боярского, который открыто выступает против антитабачной политики. Актер является сопредседателем общероссийского движения «За права курильщиков». Он не раз заявлял, что «курил, курит и будет курить», несмотря на запрет. Тем не менее Сергей Боярский сказал “Ъ”, что сам не курит и позиция его отца «тут совсем не при чем».

<https://www.kommersant.ru/doc/4033157>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; «УЗБЕКСКИЕ АВИАЛИНИИ» И ТУРЕЦКАЯ ATLASGLOBAL ОТКРЫЛИ РЕЙСЫ В ТБИЛИСИ НА ФОНЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ

Турецкая авиакомпания AtlasGlobal после годичной паузы в среду возобновила регулярные рейсы по маршруту Стамбул-Тбилиси-Стамбул, сообщил «Интерфаксу» представитель аэропорта грузинской столицы.

По его словам, AtlasGlobal будет выполнять полеты на этом маршруте ежедневно - семь раз в неделю до конца летнего навигационного сезона (26 октября).

При этом он отметил, что в связи с прекращением с 8 июля прямого авиасообщения между Грузией и РФ, турецкий авиаперевозчик планирует выполнять и рейсы из Стамбула в Москву с посадкой в Тбилиси.

В аэропорту сообщили, что накануне к осуществлению регулярных рейсов из Ташкента в Тбилиси приступила национальная авиакомпания Узбекистана «Узбекистон хаво йуллари» («Узбекские авиалинии»). Полеты по маршруту Ташкент-Тбилиси-Ташкент будет выполняться дважды в неделю - по вторникам и пятницам.

Ранее сообщалось, что узбекская сторона обратилась к авиационным властям Грузии с запросом о предоставлении авиакомпании «пятой степени свободы воздуха», дающей право брать на борт пассажиров и грузы для перевозки в третью страну.

Представитель авиаперевозчика заявлял, что компания могла бы обеспечить перевозку российских туристов, прежде всего, из регионов Сибири и Дальнего Востока. По его словам, с грузинской стороной также обсуждается вопрос организации чартерных рейсов для туристов из России, стран СНГ и Юго-Восточной Азии.

Как сообщалось, в связи с обострением российско-грузинских отношений, решением властей РФ с 8 июля 2019 года как российским, так и грузинским авиакомпаниям временно запрещено выполнять прямые рейсы между двумя странами. Туроператорам и турагентам рекомендовано воздерживаться от продаж туристического продукта, предусматривающего перевозки граждан в Грузию.

Ранее регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года в связи с вооруженным конфликтом в Южной Осетии. Полеты были возобновлены в августе 2010 года. При этом до возобновления в сентябре 2014 года регулярного сообщения Россию и Грузию связывали чартерные рейсы.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО ОГРАНИЧИТЬ СРОК ПРЕФЕРЕНЦИЙ ДЛЯ БАЗОВОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА В НОРИЛЬСКЕ

Правительство РФ определило критерии выбора базового авиаперевозчика аэропорта «Норильск» («Алыкель»), для которого будут действовать особые условия работы в части конкуренции. Срок действия таких условий будет ограничен.

Как следует из размещенного на сайте правительства РФ проекта постановления, предполагаемый срок действия особых условий - до 31 декабря 2024 года.

Согласно определенным правительством критериям, базовым авиаперевозчиком заповянного аэропорта может быть признана только авиакомпания, выполняющая регулярные авиарейсы из Норильска и обратно в течение последних 3 лет. Причем компания должна «закрывать» не менее 60% от общего пассажиропотока. В настоящее

время этим требованиям соответствует только авиакомпания NordStar (находится под контролем ГМК «Норникель» (MOEX: GMKN)).

Кроме того, базовый авиаперевозчик должен подписать соглашение с Росавиацией, правительством Красноярского края и компанией-оператором заполярного аэропорта - ООО «Аэропорт Норильск» (также под контролем ГМК «Норникель»).

В соглашении базовая авиакомпания берет на себя ряд обязательств. В частности, она должна в течение всего срока действия договора обеспечить перевозку пассажиров из Норильска и обратно на уровне 100% от предыдущего года.

Также в соглашении будет установлен размер предельных (максимальных) тарифов, в которые включаются все расходы авиакомпании по обеспечению и выполнению пассажирских перевозок, определяются условия и порядок их индексации (не выше уровня инфляции за год).

Как сообщалось ранее, Госдума РФ в начале июля приняла в окончательном чтении поправки в закон о защите конкуренции, которые позволят хозяйствующим субъектам и органам власти в исключительных случаях с помощью отдельных соглашений определять условия своей деятельности.

Определять случаи допустимости таких соглашений депутаты обязали правительство РФ. По каждому такому случаю должно быть принято специальное постановление.

Из пояснительной записки к принятому закону следует, что он был разработан по указанию президента РФ Владимира **Путина**. Глава страны поручил внести эти изменения «в целях определения допустимости соглашения между федеральными органами исполнительной власти, правительством Красноярского края, аэропортом и АО «Авиакомпания NordStar» об особом режиме организации авиасообщения с Норильском, в соответствии с которым может быть ограничен доступ на рынок авиаперевозок».

Авиасообщение с Норильском, расположенном на полуострове Таймыр на севере Красноярского края, носит ярко выраженный сезонный характер. Основная часть пассажирских перевозок в этом регионе приходится на период летних отпусков, в остальное время регулярные авиарейсы с точки зрения экономистов находятся на пределе рентабельности. Между тем, осенью, зимой и большую часть весны это фактически единственный вид пассажирского транспорта. В связи с этим возникла необходимость выделения базового авиаперевозчика местного аэропорта, которому будут предоставлены определенные преференции.

ООО «Аэропорт «Норильск» создано в октябре 2008 года, занимается эксплуатацией аэропорта «Алыкель» - основного аэропорта на севере Красноярского края. Среднегодовой пассажиропоток составляет 500 тыс. человек, грузоперевозки - 16-18 тыс. тонн в год.

АО «Авиакомпания NordStar» создано в марте 2002 года на базе признанного банкротом ГУП «Норильское авиапредприятие». Единственный акционер - ПАО «ГМК «Норникель». По данным перевозчика, парк воздушных судов авиакомпании состоит из девяти Boeing-737-800, одного Boeing-737-300 и пяти ATR-42-500.

Авиакомпания NordStar в 2018 году перевезла 1,444 млн пассажиров, что на 2,5% меньше, чем годом ранее.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.17; СУД ОТКАЗАЛ ИРКУТСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ В ИСКЕ К ФАС О ПРОВЕРКАХ ПО ПРОЕКТУ НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА

Арбитражный суд Москвы отказал правительству Иркутской области в удовлетворении иска к Федеральной антимонопольной службе (ФАС), следует из картотеки суда.

Власти региона просили признать недействительным приказ ФАС о выездной проверке, состоявшейся в декабре 2018 года в здании правительства региона. Также областное правительство просило признать незаконными действия сотрудников службы, которые во время проверки получили информацию и копии документов.

ФАС начала проверку, так как усомнилась в законности действий местных властей в рамках проекта строительства нового терминала в аэропорту Иркутска. В ходе

рассмотрения дела суд пришел к выводу, что антимонопольная служба не вышла за рамки своих полномочий.

«Приказ ФАС России соответствует закону и не нарушает права и законные интересы заявителя (правительства Иркутской области - ИФ), следовательно, основания для признания его недействительным отсутствуют», - говорится в решении суда.

В конце октября 2018 года антимонопольный регулятор возбудил дело по признакам нарушения ст.16 закона «О защите конкуренции» (запрещает сговор между органами власти и хозяйствующими субъектами) в отношении участников проекта строительства нового терминала аэропорта Иркутска.

Среди подозреваемых фигурировали АО «Международный аэропорт Иркутск» (принадлежит региону, управляет существующим аэропортом), правительство и губернатор Иркутской области (с октября 2015 года этот пост занимает Сергей Левченко) и принадлежащие Роману Троценко компании АЕОН и «Новаяпорт».

В конце декабря 2018 года ФАС сообщила о проведении проверки в иркутском правительстве, но при этом указала, что ее сотрудников не пускали в кабинет руководителя аппарата губернатора Дмитрия Чернышова. Регулятор сообщал, что подозревает в воспрепятствовании проверке компании АЕОН и «Новаяпорт», которые отключили сервера с необходимыми документами.

В январе 2019 года ФАС продлила до 1 августа рассмотрение дела о возможном сговоре правительства Иркутской области и структур, участвующих в проекте развития аэропорта Иркутска.

В феврале иркутский губернатор заявлял «Интерфаксу», что проверка связана с недобросовестной конкуренцией со стороны других заинтересованных - возможных инвесторов иркутского авиаузла.

После этого иркутское правительство подало в Арбитражный суд Москвы сразу два иска, в которых потребовала признать приказ и действия ФАС незаконными. Второй иск, где истцом выступает аппарат губернатора и правительства Иркутской области, суд рассмотрит 18 июля.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем - для строительства нового аэропорта за пределами города.

Первоначально в качестве потенциальных инвесторов назывался консорциум из корейской Incheon (оператор аэропорта в Сеуле), «Ростеха» и «Роснефти» (MOEX: ROSN), но проект так и не состоялся. В последние годы главными заинтересованными выступали «Новаяпорт» Троценко, «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базовый элемент» Олега Дерипаски, которые ждали объявления конкурса.

Однако конкурс так и не состоялся. Весной 2018 года губернатор Левченко сообщил, что инвестором строительства нового терминала станет АО «Рампорт аэро» - оператор подмосковного аэропорта «Жуковский», 25% которого принадлежат «Ростеху». Он также отмечал, что в эксплуатации терминала будет участвовать «Новаяпорт».

В августе 2018 года в иркутском аэропорту состоялась официальная церемония закладки первого камня нового терминала. Стоимость проекта оценивается в 7 млрд рублей, терминал рассчитан на обслуживание 3 млн человек в год. Новый терминал, пообещали власти, будет готов к зиме 2020 года. Однако строительство так и не началось: регион остановил все работы на площадке из-за претензий ФАС.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; НИНА ПЕТЛИНОВА; 2019.07.17; ЭКИПАЖ АВАРИЙНОГО САМОЛЕТА ПОЛУЧИЛ НАГРАДЫ ЗА МУЖЕСТВО

Владимир Путин наградил Орденами мужества экипаж самолета Red Wings, который совершил аварийную посадку в Уфе из-за возгорания левого двигателя. Кроме того, награды получили еще несколько российских и зарубежных граждан.

Членов экипажа наградили Орденами мужества за проявленную самоотверженность при посадке горящего самолета. На борту во время посадки находилось 202 пассажира. В результате слаженных действий членов экипажа, никто из пассажиров не пострадал.

Ордена мужества получили бортинженер командир Юрий Хорьговский, бортинженер Сергей Лакида и второй пилот Владимир Павленко. Бортпроводники экипажа Евгения Егошина, Петр Михайлов, Ларита Мурадова и Руслан Тимербаев получили Медали Нестерова.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/ekipazh-avarijnogo-samoleta-poluchil-nagrody-za-muzhestvo/>

RNS; 2019.07.17; ДЕРЖАТЕЛИ ОБЛИГАЦИЙ «ДОЧКИ» UTAIR ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛОЖЕННЫЕ УСЛОВИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ

Владельцы облигаций «дочки» авиакомпании Utair — «Финанс-Авиа» — поддержали предложенные условия реструктуризации бондов серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд руб. и 9,2 млрд руб., сообщила компания.

«15 июля состоялись общие собрания владельцев облигаций ООО “Финанс-Авиа”, дочерней компании “ЮТэйр”, в ходе которого владельцы облигаций поддержали предложенные условия реструктуризации облигаций серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд руб. и 9,2 млрд руб. соответственно», — сообщила компания.

Условия реструктуризации долга учитывают возможности Utair по обслуживанию долгов в условиях роста стоимости топлива, дефицита пилотов на рынке, высокой долговой нагрузки и избыточных провозных емкостей в российской авиаотрасли, рассказали в компании.

По словам гендиректора авиаперевозчика Андрея Мартиросова, поддержка реструктуризации способствует «дальнейшим эффективным переговорам со всеми кредиторами».

Ранее сообщалось, что «Финанс-авиа» («дочка» Utair) предложила держателям бондов погасить в течение года 20% выпуска размером 4,1 млрд рублей и 6% выпуска размером 9,2 млрд рублей. Таким образом, авиакомпания готова погасить в течение года 1,5 млрд рублей, а выплату остальных 11,8 млрд рублей она попросит отложить на 35 лет с момента реструктуризации.

<https://rns.online/transport/Derzhateli-obligatsii-dochki-Utair-podderzhali-predlozhennye-usloviya-restrukturizatsii-2019-07-17/>