



Ежедневный мониторинг СМИ

23 ИЮЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2019.07.22; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» 31 ИЮЛЯ ОБСУДИТ ИЗБРАНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА	4
ТАСС; 2019.07.22; МЕДВЕДЕВ НАЗНАЧИЛ ВИКТОРА ГУЛИНА ЗАМЕСТИТЕЛЕМ РУКОВОДИТЕЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА	4
РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; МЕДВЕДЕВ СМЕНИЛ ЗАМГЛАВЫ РОСЖЕЛДОРА ...	4
ТАСС; 2019.07.22; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ АКТИВНЕЕ РАЗВИВАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ АПК	5
ПРАЙМ; 2019.07.22; МИНСЕЛЬХОЗ ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ДЛЯ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ	5
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.07.23; ЕДА ПРОСИТ СКИДКУ НА ВЫЕЗД; МИНСЕЛЬХОЗ ДОБИВАЕТСЯ ОТ БЕЛОГО ДОМА НОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ АГРАРНОГО ЭКСПОРТА	6
ТАСС; 2019.07.22; АКИМОВ: ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ «КОЛЫМА» ЗААСФАЛЬТИРУЮТ	7
ТАСС; 2019.07.22; В ГОРНОМ АЛТАЕ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 86 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	8
ТАСС; 2019.07.22; ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ АНАДЫРЯ ПОЧИНЯТ В ОКТЯБРЕ ...	8
ТАСС; 2019.07.22; СВЫШЕ 50 ПУНКТОВ ЭКСТРЕННОЙ СВЯЗИ НЕОБХОДИМО ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛИСТОВ МАГАДАНА	9
ГТРК МАГАДАН; ЛЮДМИЛА ПОЗАРКОВА; 2019.07.23; МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ЖДЕТ БОЛЬШОГО ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	9
ТАСС; 2019.07.22; РЕМОНТ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ В ЦЕНТРЕ САМАРЫ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ ДОСРОЧНО	10
ИА REGNUM; 2019.07.22; ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТА В СМОЛЕНСКЕ НЕДОСТУПНЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ - ОНФ	10
ТАСС; 2019.07.22; НА ТУЛЬСКИХ ДОРОГАХ ПОЯВЯТСЯ 10 НОВЫХ ПУНКТОВ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ	11
ТАСС; 2019.07.22; ПОД ЯРОСЛАВЛЕМ НАЧАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ РАЗБИТЫЕ ДОРОГИ НА ЗОЛОТОМ КОЛЬЦЕ	11
ТАСС; 2019.07.22; СПРЯТАННЫЕ КАМЕРЫ НАШЛИ. КАК КОММЕРЦИЯ ПЕРЕШЛА ДОРОГУ АВТОБЕЗОПАСНОСТИ	12
ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.22; МЕСЯЧНИК БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ СТАРТОВАЛ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ	14
ТАСС; 2019.07.22; ПРОДАЖИ ЕДИНОГО БИЛЕТА В АБХАЗИЮ С ПЕРЕСАДКОЙ В СОЧИ ОТКРОЮТСЯ 23 ИЮЛЯ	14
РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ ПРАВИЛ ПРОВОЗА БАГАЖА	15
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.07.23; ВСЕ ПО-ТЕСНОМУ: В ГОРОДАХ ХОТЯТ СУЗИТЬ ПАРКОВОЧНЫЕ МЕСТА; АВТОМОБИЛИ НА УЛИЧНЫХ СТОЯНКАХ ПРЕДЛАГАЮТ «УПЛОТНИТЬ»	15
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; УБЫТКИ В ОСАГО ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ МОЖНО БУДЕТ ОФОРМИТЬ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ С 29 ОКТЯБРЯ 2019 ГОДА - ЦБ	17

ТАСС; 2019.07.22; РАБОТНИКИ МЕТРО ПРОЙДУТ ПЕРЕОБУЧЕНИЕ К ОТКРЫТИЮ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ М-11 ПЛАНИРУЕТСЯ ПОЛНОСТЬЮ ЗАВЕРШИТЬ В ОКТЯБРЕ 2019Г - ВТБ	18
ТАСС; 2019.07.22; ПРОЕКТ КАПРЕМОНТА ТОННЕЛЕЙ ТРЕТЬЕЙ ЛИНИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПОДГОТОВЯТ В ФЕВРАЛЕ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; БАНК «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ПРЕДОСТАВИТ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНСУ» ПЕТЕРБУРГА 2 МЛРД РУБ. НА ПОКУПКУ ТРАМВАЕВ	19
ТАСС; 2019.07.22; ОКОЛО 250 ЧЕЛОВЕК УЧАСТВОВАЛИ В МИТИНГЕ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ В МОСКВЕ	20
RNS; 2019.07.22; В РЖД НАЗВАЛИ ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ТРАВМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.....	20
ТАСС; 2019.07.22; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ НУЛЕВОЙ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ В ЕАЭС.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; МИНСЕЛЬХОЗ РФ ПРОСИТ ПРЕМЬЕРА ПОРУЧИТЬ ФАС ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ Ж/Д ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКЦИИ АПК	21
ТАСС; 2019.07.22; СТРОИТЕЛЬСТВО «СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ-2» НА БАМЕ ПРОДОЛЖИТСЯ ПРИ ПОМОЩИ ИНВЕСТКОНСУЛЬТАНТА.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СКОРОСТНОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД БУДЕТ КУРСИРОВАТЬ ПО МАРШРУТУ МОСКВА-БЕЛГОРОД С 5 АВГУСТА.....	22
КОММЕРСАНТЬ; 2019.07.23; ВЕРФИ ПРОБИВАЮТСЯ К ЛЕДОКОЛАМ; «ЗВЕЗДА» И КРЫМСКИЙ «ЗАЛИВ» ПОБОРЮТСЯ С БАЛТЗАВОДОМ ЗА НОВЫЙ ЗАКАЗ.....	23
РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; СТАЛА ИЗВЕСТНА СТОИМОСТЬ ПОСТРОЙКИ ДВУХ НОВЫХ ЛЕДОКОЛОВ ТИПА «АРКТИКА».....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СОВКОМФЛОТ УЧРЕДИЛ «ВНУЧКУ» ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК СПГ.....	25
РЖД-ПАРТНЕР; ВИТАЛИЙ КИЛИМНИК; 2019.07.22; УПК В ПРИМОРСКЕ: САМЫЙ ЭКОЛОГИЧНЫЙ ПОРТ ИЛИ НОВАЯ НАХОДКА?	25
ТАСС; 2019.07.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ИСКУССТВЕННЫХ УЧАСТКОВ ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА	27
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; «ПОМОРСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ОТОЗВАЛА ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА	27
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.07.22; НА ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ГИДРОУЗЛАМ ВОЛГО-ДОНСКОГО БАСЕЙНА ВЫДЕЛЯТ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» РАССКАЗАЛО О СИТУАЦИИ С ОБМЕЛЕНИЕМ РЕК.....	30
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.07.23; UTAIR ПРИЛЕТЕЛО ЗА ПРОЦЕНТЫ; БАНКИ ОТВЕТИЛИ ИСКАМИ НА ПЛАН РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ...30	30
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СУД ОТКАЗАЛ ЕЩЕ ОДНОМУ КОНТРАГЕНТУ ЮТЭЙР В БАНКРОТСТВЕ АВИАКОМПАНИИ.....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.07.22; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, НАСКОЛЬКО РЕЖЕ СТАЛИ ЗАДЕРЖИВАТЬ ВЫЛЕТЫ	32
РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАЯВИЛА ОБ УГРОЗЕ ПЕРЕБОЕВ В АВИАСООБЩЕНИИ НАД МОСКВОЙ	33
ТАСС; 2019.07.22; ЧИСЛО АВИАПАССАЖИРОВ ИЗ РФ В ГРУЗИИ СОКРАТИЛОСЬ ПОЧТИ НА 80% ПОСЛЕ ЗАПРЕТА НА ПОЛЕТЫ	33

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ 30 ОКТАБРЯ ОТКРЫТЬ РЕЙС ИЗ КРАСНОДАРА В СТАМБУЛ.....	34
ТАСС; 2019.07.22; АВИАКОМПАНИЯ FINNAIR ПРЕКРАЩАЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ФИНЛЯндиЮ ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ СПРОСА.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ЮТЭЙР РАССЧИТЫВАЕТ НА ИЗМЕНЕНИЕ СТАТУСА АЭРОПОРТА УСТЬ-КУТА, НЕОБХОДИМОГО НЕФТЯНИКАМ, НА ВЕРТОЛЕТНУЮ ПЛОЩАДКУ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; «ПОБЕДА» СТАЛА ОТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ ПОЧТИ НА 50 МЛН РУБ. ОТ ПРОВАЙДЕРА МЕТЕОСВОДОК	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ИРАЭРО В СУДЕ ПЫТАЕТСЯ ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 79 МЛН РУБ. ЗА ВЫПОЛНЕННЫЕ СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ В РАБОТЕ СЛУЖБ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА ЧИТЫ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ГСС ЗА I ПОЛУГОДИЕ В 7 РАЗ СНИЗИЛИ ВЫРУЧКУ ОТ ПРОДАЖ SSJ-100	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ЧЕМЕЗОВ ПОПРОСИЛ ПУТИНА О ДОКАПИТАЛИЗАЦИИ ОАК НА БОЛЕЕ 300 МЛРД РУБ. ДЛЯ ПОКРЫТИЯ ДОЛГОВ И ПРОГРАММЫ МС-21	37
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.07.22; ТУРЫ ОТ «ПОБЕДЫ».....	38

ПУБЛИКАЦИИ

ПРАЙМ; 2019.07.22; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» 31 ИЮЛЯ ОБСУДИТ ИЗБРАНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА

Совет директоров «Аэрофлота» 31 июля обсудит вопрос об избрании председателя совета, сообщается в материалах компании.

Помимо этого, будет обсуждаться кандидатура заместителя председателя совета директоров. Также будут обсуждены вопросы о работе совета директоров компании, о результате исполнения показателей бюджета группы, о реализации долгосрочной программы развития группы, а также о системе мотивации в компании.

Акционеры «Аэрофлота» на годовом собрании в июне избрали новый состав совета директоров, в него вошел заммэра Москвы Максим Ликсутов. Всего в совет вошли 11 человек. Также в совет директоров впервые вошел экс-министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка.

В свою очередь, гендиректор «ВСППО-Ависма» Михаил Воеводин и гендиректор лизинговой «дочки» «Ростеха» - «Авиакапитал-Сервис» - Роман Пахомов выбыли из совета.

Свои места сохранили **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев, директор направления «Молодые профессионалы» Агентства стратегических инициатив по продвижению новых проектов Дмитрий Песков, первый зампред ВЭБа Михаил Полубояринов, президент ОАК Юрий Слюсарь, управляющий директор «Ренессанс Брокера» Игорь Каменской, гендиректор Агентства по рекапитализации инфраструктурных и долгосрочных активов Василий Сидоров, гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов, экс-**министр транспорта Максим Соколов**.

Совет директоров «Аэрофлота» 12 декабря 2018 года избрал своим председателем министра транспорта **Евгения Дитриха**. Основным владельцем «Аэрофлота» является государство с долей 51,2%. Госкорпорации «Ростех» принадлежит 3,5% акций авиакомпании, институциональным инвесторам - 34,8%, физическим лицам - 5,6%, менеджменту компании - 0,1%.

ТАСС; 2019.07.22; МЕДВЕДЕВ НАЗНАЧИЛ ВИКТОРА ГУЛИНА ЗАМЕСТИТЕЛЕМ РУКОВОДИТЕЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** назначил Виктора Гулина заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**). Соответствующее распоряжение опубликовано в понедельник на сайте правительства.

«Назначить Гулина Виктора Борисовича заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта», - говорится в документе.

Как сообщается на сайте **Минтранса РФ**, ранее Гулин занимал должность заместителя директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/6690901>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; МЕДВЕДЕВ СМЕНИЛ ЗАМГЛАВЫ РОСЖЕЛДОРА

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** назначил Александра Иванова заместителем руководителя **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора)** вместо Дмитрия Шпади, следует из материалов, опубликованных на сайте кабинета министров.

«Назначить Иванова Александра Олеговича заместителем руководителя **Федерального агентства железнодорожного транспорта**», - говорится в документе.

Медведев также освободил Шпади от должности замруководителя **Росжелдора** по его просьбе, отмечается в материалах.

Шпади занимал должность заместителя руководителя **Росжелдора** с января 2018 года, до этого, с 2013 года работал начальником управления инфраструктуры и перевозок **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (Москва).

<https://ria.ru/20190722/1556781295.html>

ТАСС; 2019.07.22; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ АКТИВНЕЕ РАЗВИВАТЬ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ АПК

Потребности аграриев в транспортировке продукции необходимо к середине декабря 2019 внести в **Комплексный план** расширения и модернизации магистральной инфраструктуры. Об этом заявил премьер-министр **Дмитрий Медведев** на совещании о стимулировании экспорта сельхозпродукции.

«В комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года нужно учесть потребности аграриев в транспортировке продукции АПК. Изменения надо подготовить и включить в план к середине декабря, как об этом и договаривались. Пока же мы компенсируем сельхозпроизводителям часть затрат на транспортировку продукции АПК по железной дороге через льготные тарифы», - сказал **Медведев**.

Он также предложил обсудить различные предложения о том, «что делать дальше, как быстро доставлять эту продукцию (на экспорт)». В целом **Медведев** призвал активнее развивать логистическую инфраструктуру для АПК.

«Мы продолжаем строить сеть оптово-распределительных центров, которые нужны экспортерам. В прошлом году начали работать восемь таких центров, еще 14 нужно ввести в эксплуатацию до конца 2022 года», - сказал глава кабмина.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/737505>

ПРАЙМ; 2019.07.22; МИНСЕЛЬХОЗ ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ДЛЯ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ

Минсельхоз направил в **Минтранс** предложения о включении в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** ряда дополнительных инвестпроектов для решения задач по наращиванию экспорта продукции АПК, сообщил глава министерства **Дмитрий Патрушев**.

По его словам, важнейшим направлением в работе по наращиванию экспорта российской продукции АПК является создание соответствующей логистической инфраструктуры.

«В июне Минсельхоз направил в **Минтранс** предложения о включении в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** ряд дополнительных инвестпроектов», - сказал **Патрушев** на совещании по стимулированию экспорта АПК.

Он перечислил в числе важных инфраструктурных проектов, который будет способствовать развитию экспортного потенциала России в азиатском направлении - строительство зернового терминала в дальневосточном порту Зарубино и мультимодального транспортного коридора «Восточные зерновые ворота». По его словам, это позволит осуществлять перевалку до 4 миллионов тонн зерна ежегодно.

О необходимости учесть в комплексном плане потребности аграриев в транспортировке продукции аграрно-промышленного комплекса заявил на совещании премьер-министр **Дмитрий Медведев**. «Изменения надо подготовить и включить в план к середине декабря, мы об этом договаривались. Пока же мы компенсируем сельхозпроизводителям

часть затрат на транспортировку продукции АПК по железной дороге через льготные тарифы», - сказал **Медведев**.

По итогам совещания глава РЭЦ Андрей Слепнев сообщил журналистам, что агрологистика является ключевым элементом в работе по наращиванию экспорта продукции АПК.

«Обсуждалась работа по созданию новых портовых мощностей, это касается и балтийских портов, и Дальнего Востока, и каспийские порты также безусловно в этой схеме. Это сеть оптово-распределительных центров... все это требует включения в план транспортной инфраструктуры», - рассказал Слепнев.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года был утвержден правительством в сентябре 2018 года. В него входят 11 федеральных проектов, девять из которых направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры - это транспортная часть комплексного плана.

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.07.23; ЕДА ПРОСИТ СКИДКУ НА ВЫЕЗД; МИНСЕЛЬХОЗ ДОБИВАЕТСЯ ОТ БЕЛОГО ДОМА НОВЫХ ЛЬГОТ ДЛЯ АГРАРНОГО ЭКСПОРТА

Ради развития агроэкспорта на фоне несколько снижающихся видов на урожай Минсельхоз добивается от Белого дома возвращения субсидий для поддержки кредитования таких поставок, расширения тарифных льгот на перевозки зерна, а также включения ряда логистических инвестпроектов сектора в **комплексный план** развития магистральной инфраструктуры. Об этом в понедельник заявил глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев на аграрном совещании у премьер-министра Дмитрия **Медведева** в Курской области. Министерство уже согласовало с частью коллег расширение поддержки экспорта АПК и ждет реакции Белого дома — впрочем, эксперты отмечают, что рост мировых цен на зерно может поддержать агроэкспорт не менее эффективно.

Глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев обратился к главе правительства с просьбой возобновить субсидирование экспортного кредитования внешних поставок продукции АПК — речь об этом зашла во время совещания по агроэкспорту, которое **Дмитрий Медведев** провел в Курской области. Министр пожаловался на исключение аграрных экспортеров из сферы действия постановления правительства №620 от 24 мая 2017 года — оно регламентирует предоставление субсидий Российскому экспортному центру (РЭЦ) на компенсацию части ставки по таким кредитам коммерческих банков (до 7 млрд руб., РЭЦ возмещает банкам не более 3% годовых по валютным и не более 4% по рублевым кредитам). Экспортеров аграрной продукции лишили этой поддержки на фоне высоких объемов сельхозэкспорта по итогам рекордного урожая 2017 года — в 2018 году экспорт АПК вырос почти на 20%, до \$25,8 млрд, из которых более 40% пришлось на зерно; его годовые поставки на внешние рынки составили 54,8 млн тонн — при таких объемах Белый дом предпочел не тратить госсредства на его поддержку.

«Однако, учитывая высокую заинтересованность крупнейших экспортеров аграрной продукции в данной мере, мы с коллегами из Минэкономики и РЭЦ в рабочем порядке договорились о возобновлении действия этого постановления для аграрного экспорта»,— сказал Дмитрий Патрушев, попросив Дмитрия **Медведева** «дать заинтересованным ведомствам поручение о согласовании соответствующих изменений в бюджетную роспись». Также министр попросил премьера поддержать новый вариант постановления правительства о льготных тарифах на перевозку зерна: он расширяет перечень регионов, в которых можно будет получить такую льготу, на всю территорию РФ, а сами льготы — на перевозки не только железнодорожным, но и автомобильным и водным транспортом. «Новая редакция постановления сегодня была внесена в правительство»,— сказал министр.

Забота Минсельхоза о возвращении субсидий по кредитам экспортерам и расширении льгот для сектора может быть обоснована заметным сокращением экспорта (на 31% по объемам за первую половину июля) и некоторым снижением ожиданий будущего урожая: в понедельник Институт конъюнктуры аграрного рынка второй раз за несколько дней снизил прогноз валового сбора зерна в РФ — до 120,2 млн со 121,5 млн тонн (и 123,1 млн тонн неделей ранее), прогноз экспорта зерна в 2019/20 сельхозгоду снижен до 42,5 млн тонн (с 43,5 млн тонн), прогноз экспорта самого Минсельхоза составляет 45 млн тонн.

Из-за нехватки осадков в ряде регионов снижал прогноз сбора зерна со 129,1 млн тонн в мае до 121,9 млн тонн в начале июля и центр «СовЭкон» — его директор Андрей Сизов сказал “Ъ”, что на этой неделе прогноз урожая будет вновь пересмотрен в сторону понижения.

Впрочем, по словам господина Сизова, на горизонте четыре–шесть месяцев в «СовЭконе» ждут роста внешних цен на пшеницу «не менее чем на 20%», что само по себе окажет поддержку статистике агроэкспорта.

Помимо финансовой господдержки в Минсельхозе заявляют и о потребностях в расширении «товаропроводящей инфраструктуры». Господин Патрушев связал такие проекты с «высокими обязательствами по увеличению экспорта продукции» ряда приграничных регионов в связи с перспективами строительства «объектов транспортно-логистической инфраструктуры, в первую очередь портовых терминалов» — в пример он привел запуск глубоководного терминала, ориентированного на экспорт масложировой продукции в Краснодарском крае, будущие проекты в Ленинградской, Ростовской и Архангельской областях, строительство зернового терминала в порту Зарубино и транспортного коридора «Восточные зерновые ворота» мощностью до 4 млн тонн зерна в год. Для их реализации Минсельхозу необходимо внести такие инвестпроекты в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** — предложения уже направлены в **Минтранс**.

С этим предложением **Дмитрий Медведев** согласился, как и с идеей «пока компенсировать сельхозпроизводителям часть затрат на транспортировку продукции АПК по железной дороге через льготные тарифы». Впрочем, из его выступления было понятно, что Белый дом больше беспокоят тема увеличения глубины переработки сельхозпродукции на территории РФ, продолжение строительства «оптово-распределительных центров, которые нужны экспортерам» (восемь работают, до 2022 года должны быть запущены еще 14) и вопросы сертификации российской продукции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4039711>

ТАСС; 2019.07.22; АКИМОВ: ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ «КОЛЫМА» ЗААСФАЛЬТИРУЮТ

Одна из ключевых автодорог Дальнего Востока России Р-504 «Колыма» по большей части грунтово-щебеночная, но будет заасфальтирована и освещена в пределах населенных пунктов к 2024 году. Об этом рассказал вице-премьер РФ **Максим Акимов** по итогам совещания, посвященного развитию транспортной инфраструктуры Магаданской области. Как отметил **Максим Акимов**, наиболее проблемными вопросами в субъекте является состояние дорог в регионе как региональных, так и основной трассы Р-504 «Колыма».

«Подавляющая часть дорог территории – в грунтовом исполнении, то есть без капитального покрытия, надо к нему переходить», - сказал вице-премьер. По его словам, возможностей сделать все дороги в твердом исполнении к 2024 году нет. «Мы сегодня обсудили, как переходить с грунтового на капитальное покрытие дорог. К 2024 году мы закроем практически все основные населенные пункты, чтобы не было пыли, чтобы было освещение», - отметил он.

Как уточнили в **Росавтодоре**, в период до 2022 года протяженность участков этой автодороги с капитальным типом покрытия увеличится на 223,9 км, из них 81,2 км – в

Магаданской области и 142,6 км – в Республике Саха (Якутия). Еще на 150 км автодороги Р-504 выполнят ремонт, также в нормативное состояние приведут 7327 пог. м мостовых сооружений. Также в ведомстве отметили, что участки трассы «Колыма» в границах населенных пунктов будут оборудованы электроосвещением к 2023 году.

Непосредственно масштабные работы в Магаданской области начнутся в следующем году, а текущий год отводится на подготовительную работу: подготовку дорожной карты для синхронизации действий региональных и федеральных властей, а также наращивание мощностей подрядных организаций. Впрочем, и в этом году в рамках «дорожного» **нацпроекта** приведут в нормативное состояние 28 объектов общей протяженностью более 9 км. На эти цели из бюджетов всех уровней выделено 214,3 млн рублей.

Кроме того, до конца 2019 года в Якутии и Магаданской области **Росавтодор** приведет в нормативное состояние более 90 км Р-504 «Колыма», в том числе 73,4 км в Якутии и 20,8 км в Магаданской области. Также в настоящее время на трассе Р-504 «Колыма» продолжаются начатые в прошлом году работы по реконструкции четырех искусственных сооружений общей протяженностью 2,7 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/738391>

ТАСС; 2019.07.22; В ГОРНОМ АЛТАЕ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 86 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Общий объем финансирования, которое направят на ремонт трасс в Республике Алтай в 2019 году по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги», превысит 728,4 млн рублей. Об этом сообщается в понедельник на сайте правительства региона.

«На реализацию **нацпроекта** выделяется более 728,4 млн рублей, в том числе из федерального бюджета - более 689,4 млн рублей. Средства позволят отремонтировать 86,95 км дорог, работы пройдут на 11 участках регионального значения и 15 отрезках Горно-Алтайской агломерации», - сообщает ведомство.

По данным пресс-службы республиканского правительства, врио главы региона потребовал в кратчайшее время ликвидировать отставание в графиках работы на двух участках в Чойском районе и одном в Турочакском. Отставание возникло из-за технических проблем. В единственном в регионе городе Горно-Алтайске работы идут на пяти участках, на девяти начнутся в ближайшее время - завершить ремонты в городе планируется к 13 октября.

Также запланировано, что в этом году регион до конца августа получит федеральные средства вне дорожного **нацпроекта** на восстановление 15 аварийных мостов - около 400 млн рублей. Поступление еще 237 млн рублей ожидается на восстановление трех мостов, разрушенных во время паводка 2018 года.

<https://tass.ru/sibir-news/6689583>

ТАСС; 2019.07.22; ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ АНАДЫРЯ ПОЧИНЯТ В ОКТЯБРЕ

Подъездная дорога к аэропорту Анадыря (Угольный), работающая в условиях вечной мерзлоты, будет отремонтирована к октябрю 2019 года. Об этом говорится в сообщении подведомственного **Росавтодору** ДСД «Дальний Восток» по итогам визита в Анадырь вице-премьера Максима **Акимова**.

«В этом дорожно-строительном сезоне подведомственное **Росавтодору** ФКУ ДСД «Дальний Восток» завершит начатый в прошлом году ремонт трех объектов общей протяженностью 9 км. В настоящее время подрядная организация ведет замену цементобетонного покрытия на двухкилометровом участке», - говорится в сообщении.

Ввести в эксплуатацию после ремонта участки трассы федеральные дорожники планируют в октябре 2019 года. Помимо этого, до конца года планируется восстановить 5,5 км линий наружного освещения автомобильной дороги в районе аэропорта.

Одной из основных тем визита Максима Акимова стал ход реализации в регионе национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/737247>

ТАСС; 2019.07.22; СВЫШЕ 50 ПУНКТОВ ЭКСТРЕННОЙ СВЯЗИ НЕОБХОДИМО ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛИСТОВ МАГАДАНА

Более 50 передвижных пунктов экстренной связи необходимо для обеспечения безопасности автомобилистов на федеральной трассе «Колыма» в Магаданской области, где отсутствует устойчивая сотовая связь. Об этом сообщается в понедельник на сайте областного правительства.

В понедельник в Магадане состоялось совещание о реализации нацпрограммы «Цифровая экономика» под руководством вице-преьера РФ Максима Акимова.

«На территории Магаданской области мы уже несколько лет успешно используем сеть пикетов экстренной связи [автономный комплекс первой помощи для пострадавших в удаленной от города местности] из десяти пунктов, расположенных на опасных участках автомобильных дорог Колымы. Это решение действительно спасает людям жизнь, у нас ведется соответствующая статистика. Для 100% покрытия федеральной трассы «Колыма» в регионе необходимо построить 55 базовых станций. Это порядка 15 млн рублей - стоимость одной станции, а также доставка, монтаж и обслуживание всей сети - от 50 до 75 млн рублей», - приводит пресс-служба правительства области слова руководителя регионального департамента информационных технологий и связи Дмитрия Мироненко.

По словам Мироненко, реализация «такого дорогостоящего проекта по покрытию всей трассы сотовой связью в рамках регионального бюджета невозможна». «Региону нужна поддержка из федерального бюджета», - сказал он.

По данным региональных властей, сигнал сотовой связи отсутствует на 76,6% дорог федерального значения (642 из 834 км) и 96,3% (1082 из 1164 км) регионального и межмуниципального значения области. Автономный комплекс первой помощи для пострадавших в удаленной от города местности обеспечивает сотовой связью, интернетом и комнатой обогрева.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/737687>

ГТРК МАГАДАН; ЛЮДМИЛА ПОЗАРКОВА; 2019.07.23; МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ЖДЕТ БОЛЬШОГО ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Заместитель председателя правительства России Максим Акимов провел в столице региона совещание, посвященное проблемам трасс Колымы - региональных и федеральной. До 24 года, по заверениям Акимова, дороги приведут в порядок.

Зафиксировали каждую яму и неровность. Аварийные участки, требующие срочного ремонта, теперь хорошо известны. Сотрудники диагностической лаборатории на колесах проехали все региональные трассы Колымы. Это примерно тысяча двести километров.

Региональные дороги Магаданской области - это в основном грунтовки, которые часто размывают дожди. Асфальт на них лежит только местами. И повсюду его качество разное. Изначально власти региона считали, что нормативам в Магаданской области соответствует по крайней мере тридцать процентов дорог. Но диагностическая лаборатория дала другой результат.

Михаил Черевко, руководитель предприятия «Азимут» (Хабаровск):

Мы пришли к показателю 20,3 процента нормативное состояние дорог области. Это по пяти основным параметрам. Это продольные уклоны, кривые, дефекты покрытия, колея и продольная ровность. То есть всего лишь 20% отвечает этим требованиям. Остальные дороги требуют дополнительных ремонтов, капитальных ремонтов и реконструкции.

О катастрофической ситуации на трассах Магаданской области заместителю председателя правительства России Максиму Акимову рассказывают на совещании в Магадане. В этом

году отремонтируют всего около тридцати километров дорог, а нужно приводить в порядок примерно тысячу. **Максим Акимов** ставит задачу начать эту работу уже в следующем году - и прежде всего в районе поселков.

Максим Акимов, заместитель председателя правительства России:

Так, чтобы там не было пыли, чтобы там было освещение. Второй большой блок - это искусственные сооружения. Мосты, трубы, часть деревянных труб, оставшихся нам в наследство от наших предшественников аж с 30-40 годов. Это тоже большие задачи, мы их тоже будем решать. И проблема здесь не в том, что у нас не хватает ресурсов и денег. Проблема в том, что нам надо подготовить подрядные мощности.

Такой объем дорожных работ действительно не в состоянии выполнить сейчас ни одна компания Магаданской области. Нет столько материалов, техники и работников. Эту проблему властям региона нужно решить в первую очередь.

Сергей Носов, губернатор Магаданской области:

Такую работу может выполнить очень крупные компании, которые должны здесь присутствовать. С учетом того объема работ, который есть, и на федеральной трассе, и на региональной. И очень четко, правильное решение, на мой взгляд, координация федеральной программы и региональной. Только тогда мы можем получить эффект за счет объемов, за счет качества.

К большим ремонтным и строительным работам на колымских дорогах планируют приступить уже в следующем году. До 2024 года большую часть трасс региона должны привести к нормативному состоянию. Заасфальтировать все дороги в регионе пока не получится, но к этому будут стремиться.

<http://vesti-magadan.ru/ekonomika/magadanskaya-oblast-zhdet-bolshogo-dorozhnogo-stroitelstva>

ТАСС; 2019.07.22; РЕМОНТ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ В ЦЕНТРЕ САМАРЫ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ ДОСРОЧНО

Движение по новой дороге на ул. Аксаковской в центре Самары будет запущено после ремонта по национальному проекту «**Безопасные и качественные автодороги**» раньше срока на полтора месяца. Об этом говорится в сообщении, распространенном в понедельник городской администрацией.

«Запустить движение планируется до середины августа: оно будет полноценным, двусторонним. Предусмотрено три полосы: две в одну сторону по направлению в город, одна в обратном направлении к Крымской площади», - говорится в сообщении.

Новая дорога на ул. Аксаковская строится на участке с грунтовым покрытием, который вел в тупик. После ремонта по улице можно будет проехать до Крымской площади, где строится здание шестого кассационного суда, открытие которого запланировано на октябрь.

Изначально дорогу планировалось открыть 30 сентября.

<https://tass.ru/ekonomika/6690291>

ИА REGNUM; 2019.07.22; ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТА В СМОЛЕНСКЕ НЕДОСТУПНЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ - ОНФ

Остановки общественного транспорта в Смоленске остаются недоступными для инвалидов, а отдельные районы города - попросту опасны. Об этом сообщает региональное отделение Общероссийского народного фронта по итогам мониторинга дорог Смоленска, которые ремонтируются по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Мониторинг проводился общественниками вместе с инвалидами по зрению.

Так, выяснили общественники, пройти мимо торгового комплекса «Империя» на улице Крупской незрячим инвалидам невозможно: отремонтированный тротуар фактически

заканчивается сразу после пешеходного перехода, его территория заставлена автомобилями, которые постоянно отъезжают и подъезжают, а в нескольких местах были обнаружены металлические штыри. Также общественники побывали и на пассажирской остановке напротив торгового комплекса. Выяснилось, что бордюр здесь настолько высокий, что маломобильным гражданам преодолеть его без посторонней помощи невозможно. Более того, выяснилось, что бордюрные камни «забыли» занизить на всех остановках пассажирского транспорта на улицах Крупская, Николаева, проспекте Гагарина, 1-м Краснофлотском переулке.

«Мы неоднократно поднимали данную проблему перед органами исполнительной власти, однако она до сих пор не решена. Мы направили обращение в администрацию Смоленска, где указано на необходимость обустройства элементов доступной среды для лиц с ОВЗ на ремонтируемых улицах», - подчеркнул модератор тематической площадки ОНФ «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Смоленской области Николай Яров.

<https://regnum.ru/news/2670044.html>

ТАСС; 2019.07.22; НА ТУЛЬСКИХ ДОРОГАХ ПОЯВЯТСЯ 10 НОВЫХ ПУНКТОВ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

На дорогах Тульской области до конца года установят 10 новых пунктов автоматического весогабаритного контроля, сообщила пресс-служба правительства региона.

«В этом году на региональных дорогах появятся 10 таких пунктов. Они позволят устанавливать габариты и вес транспортного средства транспортного средства без остановки или снижения скорости», - рассказали в пресс-службе.

До конца июля автоматические пункты весогабаритного контроля (АПВГК) появятся на трех участках дорог: Егорьевск - Коломна - Кашира - Ненашево, Тула - Белев, Лапотково - Ефремов, уточнили в пресс-службе. На российских дорогах действуют ограничения по допустимой нагрузке на оси большегрузных транспортных средств. В зависимости от категорий дорог и вариантов конструкций осей грузовиков она составляет от 6 до 16 тонн. Штраф за превышение допустимой нагрузки на ось для индивидуальных предпринимателей составляет от 80 тыс. до 100 тыс. рублей, для юридических лиц - от 250 тыс. до 400 тыс. рублей.

Установка АПВГК в Тульской области проводится в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для повышения безопасности движения и увеличения срока службы дорог.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/735171>

ТАСС; 2019.07.22; ПОД ЯРОСЛАВЛЕМ НАЧАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ РАЗБИТЫЕ ДОРОГИ НА ЗОЛОТОМ КОЛЬЦЕ

Ямочный ремонт плохих дорог на Золотом кольце, на которые жаловался туристический оператор, начался в Ярославской области. Об этом сообщила ТАСС директор туроператора «Русь», который организует экскурсии по городам Золотого кольца, Елена Соловьева.

«Мы связывались с администрацией, нам сказали, что по нашему маршруту будет делаться примерно 22 км дороги. По одному направлению, где делают ямочный и частичный ремонт, мы оставили маршрут. По второму направлению, где пока участок остается критическим, поменяли маршрут и пустили транспорт в объезд», - сказала Соловьева.

В конце июня туроператор предупредил о возможном сокращении туров по городам Золотого кольца в Ярославской области из-за плохого состояния дорог. После каждой поездки экскурсионные автобусы вынуждены вставать на техобслуживание, компания получает дополнительные затраты, туристы выражают недовольство. Наиболее

проблемным туроператор называл участок Углич - Мышкин - Мартыново, это один из самых востребованных маршрутов.

Как сообщил журналистам директор регионального департамента дорожного хозяйства Евгений Моисеев, дороги, на которые жаловался туроператор, будут отремонтированы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«С этого года у нас стартовал **нацпроект**, где основной упор будет делаться на приведение в норматив опорной сети дорог области. У нас масштабные работы до 2021 года будут вестись на всей территории области, практически во всех муниципальных районах. <...> В направлении Углич - Мышкин, на автодороге Углич - Некоуз - Брейтово, в рамках **нацпроекта** в 2020-2021 годах будет отремонтировано порядка 17 км. Участок от Углича до Мартыново, это автодорога Углич - Воскресенское, будет отремонтирован в 2019-2020 году, будет отремонтировано 12 км», - сказал Моисеев.

Золотое кольцо России - сеть туристических маршрутов, проходящих по древним русским городам, в которых сохранились уникальные памятники истории и культуры. Первоначально в Золотое кольцо входили восемь городов - Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ростов Великий, Ярославль, Кострома, Иваново, Суздаль и Владимир. В 2018 году в маршрут был включен Углич. По данным туроператора «Русь», в 2018 году по маршруту Углич - Мышкин - Мартыново путешествовали свыше 5 тыс. туристов.

<https://futuraerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/738999>

ТАСС; 2019.07.22; СПРЯТАННЫЕ КАМЕРЫ НАШЛИ. КАК КОММЕРЦИЯ ПЕРЕШЛА ДОРОГУ АВТОБЕЗОПАСНОСТИ

МОРЖАРЕТТО Игорь . Партнер аналитического агентства «Автостат».

Игорь Моржаретто — о том, с чем связано поручение Владимира **Путина** навести порядок в работе камер на дорогах.

Президент России **Владимир Путин** подписал перечень поручений по итогам заседания Госсовета, состоявшегося 26 июня и посвященного безопасности автомобильных дорог. Список поручений довольно длинный, все — конкретные, с указанием точных сроков выполнения и ответственными за это. Так, к 1 декабря правительство должно разработать новую федеральную программу по обеспечению безопасности на дорогах; завершить создание базы данных граждан, которым по медицинским противопоказаниям нельзя управлять автомобилем; прописать единую систему для контроля междугородних автобусных перевозок.

Это далеко не полный перечень. Но один из пунктов касается абсолютно всех водителей, более того — в последнее время о том, что здесь надо что-то срочно менять, говорят очень многие. Речь идет о работе системы фотовидеофиксации нарушений ПДД. И тогда, на заседании Госсовета, президент лишний раз подчеркнул, что цель установки камер — снижение аварийности на дорогах и сохранение жизней людей. Камеры — отнюдь не средство быстрого пополнения бюджета. Поэтому их не следует специально прятать, иначе «происходит прямая подмена смысла — вместо того чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф».

Кто бы с этим поспорил! Если вспомнить недавнюю историю, первые дорожные камеры устанавливали десять лет назад именно как инструмент по сокращению числа ДТП. Эффект от камер был немалым: аварийность, в том числе и благодаря им, в стране сильно сократилась. И покупали их, кстати, только за государственный счет.

Однако быстро обозначились и сопутствующие проблемы: на камерах начали зарабатывать. Дошло до того, что появились регионы, где доля этих доходов составляет более 2% регионального бюджета (среди лидеров здесь, согласно одному из исследований, Калмыкия, Костромская и Курганская области). Зачем тогда развивать некоторые отрасли экономики, если достаточно повешать камер — и только успевай собирать средства в бюджет!

Во многих частях страны появились и стали бурно расцветать разные схемы государственно-частного партнерства, когда установкой и эксплуатацией камер занимались частные компании. Они формально лишь передавали фотографии в государственный (или региональный) центр обработки данных. За что компания получала, как правило, фиксированную сумму с каждого штрафа. На бумаге все красиво и законно: государство (или регион) освобождаются от забот с камерами и их обслуживанием, но часть сумм, полученных от штрафов, поступает в дорожные фонды; частные фирмы получают некий доход в виде другой части штрафов. И самое главное — водители, заплатив раз-другой, меньше нарушают правила! Благолепие.

«Ошибочные» штрафы

На деле все получилось не так или не совсем так. Гладко было на бумаге. Как оказалось, частные компании заинтересованы в быстром получении доходов (удивительно, кто бы мог подумать!) и поэтому им выгоднее ставить камеры не там, где есть опасность аварии, а в том месте, где на прямой и ровной трассе стоит знак, ограничивающий скорость — скажем, «40 км/ч». При этом сейчас нет обязательной необходимости устанавливать специальные знаки, предупреждающие о камерах фотовидеофиксации. Это — рекомендательная норма, и то только в случае со стационарными камерами. Требование об обязательном предупреждении водителей еще только намереваются ввести в законодательство.

В центрах обработки информации тоже не очень, похоже, много внимания уделяют проверке законности (и тем более логичности) выписанных постановлений, штампуя их, как на конвейере. Недавно в ГИБДД сообщили, что в результате проверки работы всего нескольких камер выяснили, что в прошлом году они «выписали» тысячи «ошибочных» (а на самом деле — необоснованных и совершенно незаконных) штрафов. Много жалоб, например, от московских водителей на работу камер в центре города, когда штраф за остановку в зоне действия знака «Остановка запрещена» приходит даже тем водителям, кто просто притормозил перед пешеходным переходом, чтобы пропустить старушку. Причем все попытки обжаловать такой штраф, как показывает опыт, практически бесполезны. И таких случаев множество; на самом деле реально оценить общее количество подобных «ошибок» по стране просто невозможно.

Проверка Генпрокуратуры

Дальше — больше. Не так давно Генеральная прокуратура решила проверить — а куда же идут доходы с десятков тысяч установленных по всей стране камер фиксации нарушений? По идее, в дорожные фонды, чтобы потом обратиться в километры отремонтированных дорог и мостов. Если бы! Почему-то во многих регионах была установлена интересная формула распределения доходов между местными властями и частными компаниями. Так, в Тамбовской области бизнесмены за каждое отправленное нарушителю «письмо счастья» получают 243 рубля (при том что наиболее распространенный штраф — 250 рублей с учетом скидки), в Московской области — 233 рубля, а в Курганской — 149–345 рублей. Понятно, что стационарная камера — вещь недешевая (от 1,5 до 5 млн рублей), но она в столичных регионах окупается примерно за три месяца (!), в иных субъектах Федерации — за полгода. И начинает приносить владельцам чистый доход. А безопасность дорожного движения тут, оказывается, и вовсе ни при чем. И неудивительно, что простым водителям нынешняя система, мягко говоря, не нравится. И почти в каждой области, где работают такие частные камеры, были попытки их разбить, поломать, а охраняющих их лиц — побить. Особенно, повторяюсь, раздражают мобильные камеры, «совмещенные» с совершенно необоснованно установленным знаком, который ограничивает скорость.

Еще в начале этого года вице-премьер **Максим Акимов** заявил, что собирается навести порядок с частными камерами, что надо пересмотреть принципы государственно-частного партнерства в этой области, а в будущем — полностью передать всю систему в руки

государственных и региональных властей. А также разработать регламент, который бы точно определял, где и как можно устанавливать камеры видеofиксации.

Нужен детальный регламент

В течение последних месяцев в Госдуму поступило целых два законопроекта, которые предлагают ограничить допуск коммерческих компаний к системе и постепенно передать эти функции государственным или местным органам власти. Насколько я знаю, детальный регламент — где, как и кто имеет право устанавливать камеры и кто их работу обязан контролировать — пишут в **Минтрансе** и в МВД. Но пока эти документы еще не готовы, свое слово сказал президент. Он поручил не только навести порядок в работе системы видеofиксации, но и вовсе исключить штрафы за нарушения правил дорожного движения, если они сфотографированы скрытыми камерами. «Правительству принять меры, направленные... на решение вопроса о неприменении штрафных санкций за нарушения, зафиксированные такими специальными средствами, размещенными с нарушением данных требований», — записано в списке поручений по итогам Госсовета, опубликованном на сайте Кремля. Срок установлен жесткий — до 1 февраля следующего года.

Причем я не сомневаюсь, что к этому сроку будет принят специальный закон, вступят в силу регламенты и приказы от МВД и **Минтранса**, и число жалоб и обид со стороны простых автомобилистов уменьшится. Только зачем было доводить хорошую идею до абсурда? Ведь камера фиксации нарушений — это не касса и не банкомат, а средство сокращения числа ДТП. В этом ее цель и предназначение.

Не знаю, не уверен, что получится вернуть все «ошибочные» штрафы, полученные в прошлом. Сроки прошли, да и доказать непросто. Признаюсь, и за мной числится такой один — я абсолютно уверен, что он необоснованный, что в этом месте специально так установлены дорожные знаки, чтобы побольше денег собрать. Но поленился ругаться, пожалел время, которое мог потратить на обжалование, и предпочел малодушно «откупиться» штрафом 250 рублей. Неправ был, наверное. Но надеюсь, что в ближайшее время таких ситуаций будет все меньше и меньше.

Или же «народные мстители» и дальше будут пытаться ломать «коммерческие» камеры.

<https://tass.ru/opinions/6682959>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.22; МЕСЯЧНИК БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ СТАРТОВАЛ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

В Ульяновской области проводится месячник безопасности дорожного движения «Безопасная дорога». Он стартовал в субботу, 20 июля.

В течение месяца сотрудники ГИБДД будут проводить мероприятия по оздоровлению дорожно-транспортной обстановки в регионе. Среди них профилактические «Ночной пешеход», «Скорость», «Пешеходный переход», «Автокресло — детям!», «Юный пешеход», «Велосипед — без бед!» и «Нетрезвый водитель», пишет 1ul.ru.

По информации регионального ГИБДД, ситуация на дорогах резко ухудшилась за прошедшую неделю. Так, произошли 17 дорожно-транспортных происшествий, есть жертвы.

<https://iz.ru/901818/2019-07-22/mesiachnik-bezopasnosti-na-dorogakh-startoval-v-ulianovskoi-oblasti>

ТАСС; 2019.07.22; ПРОДАЖИ ЕДИНОГО БИЛЕТА В АБХАЗИЮ С ПЕРЕСАДКОЙ В СОЧИ ОТКРОЮТСЯ 23 ИЮЛЯ

Система единого билета для проезда из российских городов на курорты Абхазии с пересадкой на железнодорожном вокзале Адлера и в аэропорту Сочи возобновит работу 24 июля. Продажи билетов откроются на день раньше, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе «Единой транспортной дирекции».

«С 23 июля 2019 года «Единая транспортная дирекция» открывает продажи единых билетов в Республику Абхазия и обратно. С 24 июля перевозки будут осуществляться с пересадкой на железнодорожном вокзале Адлер и в аэропорту Сочи в пять городов Абхазии - Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон и Сухум. Воспользоваться единым билетом можно при путешествии как на поезде до железнодорожного вокзала Адлер и далее на автобусе, так и на самолете до аэропорта Сочи и далее на автобусе в Абхазию», - сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что билет можно оформить на сайте РЖД и в авиакассах. Летом планируется восемь рейсов в сутки. Стоимость билета - до 560 рублей. По данным пресс-службы, в 2018 году услугой воспользовались 2200 пассажиров.

Собеседница агентства уточнила, что перевозки выполняются на микроавтобусах. **Пункт пропуска «Адлер»** на российско-абхазской границе работает в штатном режиме, при этом с 2018 года увеличено количество полос движения для проезда автобусов, что позволяет сократить время поездки.

Поездки в Абхазию по единому билету осуществляются третий курортный сезон. Кроме того, поездки по единым билетам осуществляются в Крым с пересадкой на вокзалах и в аэропортах Кубани. С начала текущего курортного сезона (с 30 апреля) в Крым и обратно перевезено 150 тыс. пассажиров, за весь прошлый сезон - около 450 тыс.

<https://tass.ru/ekonomika/6688099>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ ПРАВИЛ ПРОВОЗА БАГАЖА

Нормы провоза растительной продукции в ручной клади действуют уже несколько лет, сообщила РИА Новости пресс-секретарь Россельхознадзора Юлия Мелано.

Ранее «Российская газета» со ссылкой на портал правовой информации писала, что с 19 августа ужесточат правила провоза фруктов, овощей и цветов через границу: можно будет взять с собой не более пяти килограммов плодов, а также не более трех букетов. Для более крупных партий потребуются фитосанитарные сертификаты, иначе товары вернут обратно или уничтожат.

По словам Мелано, эти правила действуют еще с июля 2017 года в соответствии с решением совета Евразийской экономической комиссии. Кроме того, они совпадают с требованиями, которые были в России раньше.

Поэтому, отметила собеседница агентства, для обычных граждан ничего не поменялось.

Новым постановлением правительства гармонизируется нормативно-правовая база, заключила Мелано.

<https://ria.ru/20190722/1556755615.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.07.23; ВСЕ ПО-ТЕСНОМУ: В ГОРОДАХ ХОТЯТ СУЗИТЬ ПАРКОВОЧНЫЕ МЕСТА; АВТОМОБИЛИ НА УЛИЧНЫХ СТОЯНКАХ ПРЕДЛАГАЮТ «УПЛОТНИТЬ»

Минимальные габариты парковочных мест для легковых автомобилей могут уменьшить на 0,5 м в ширину и почти на столько же — в длину, рассказал «Известиям» руководитель проектно-технического комитета «Удобная дорога» при Росстандарте Александр Шумский. Это позволит «нарисовать» машино-места там, где сейчас создать их не позволяет ширина проезжей части. Такой предварительный национальный стандарт планируется утвердить уже в ноябре нынешнего года. Нововведение позволит увеличить количество платных парковок в городах и заработать дополнительные деньги в местные бюджеты, полагают эксперты. Однако непонятно, будет ли за счет стандарта решаться проблема с нехваткой бесплатных машино-мест у социальных объектов.

«Срежут» полметра

В России планируют пересмотреть стандартный размер машино-места для легковых автомобилей на городских парковках, сократив его на полметра в ширину и на 0,3 м в длину. Об этом «Известиям» рассказал глава проектно-технического комитета «Удобная дорога» при Росстандарте Александр Шумский. Эти нормы зафиксированы в предварительном национальном стандарте (ПНСТ) «Экспериментальные технические средства повышения эффективности и безопасности дорожного движения», который сейчас проходит общественное обсуждение.

Сейчас габариты парковочных мест регулируются строительными нормами и правилами (СНиП) «Стоянки автомобилей» от 2011 года, минимальные размеры машино-места с учетом допустимых зазоров безопасности (минимальное расстояние между машинами) для легкового авто составляют 5,3 на 2,5 м.

По новому предварительному национальному стандарту (есть у «Известий») размеры машино-места будут зависеть от того, под каким углом к проезжей части расположена парковка. Если вдоль дороги — допускается снизить минимальную ширину до 2 м, а длина практически не изменится — 5,5 м. Если парковка размечена под углом 45, 60 или 90 градусов к проезжей части, минимальная длина машино-места уменьшится до 5 м, ширина останется прежней.

При этом в первом случае ширина проезда должна составлять не менее 3 м. Когда парковка размещена под углом 45 градусов, дорога должна быть не менее 3,5 м шириной, под углом 60 градусов — не менее 3,75 м, перпендикулярно — не менее 5,4 м.

— Мы проводили исследование на Бульварном кольце в Москве, смотрели, насколько плотно стоят автомобили. То есть опытным путем определили оптимальные размеры, — пояснил Александр Шумский.

Он отметил, что в России любят большие кроссоверы и внедорожники, а изменение стандартов по парковкам будет стимулировать людей пользоваться в городах малолитражками.

В ПНСТ также предлагается применять для обозначения машино-мест разметку разного цвета: синего — для платной парковки, белого — для бесплатной. В Росстандарте уточнили «Известиям», что этот ПНСТ включен в национальный план стандартизации на этот год и должен быть утвержден в ноябре. ПНСТ позволяет проверить нововведения на практике до разработки ГОСТа.

Как ранее писали «Известия», предварительный стандарт «Экспериментальные технические средства повышения эффективности и безопасности дорожного движения» также включает нормы о внедрении в России светофоров с квадратными секциями и скоростных турбоперекрестков.

Социальный вопрос

В Центре организации дорожного движения Москвы сообщили «Известиям», что уже сейчас в столице применяется разметка для обозначения зоны парковки вдоль дороги без указания самих машино-мест. Водители паркуются, ориентируясь на уже стоящие автомобили, пояснили в пресс-службе ЦОДД. Там добавили, что уменьшенные габариты машино-мест могут пригодиться на улицах, где для организации парковочных карманов «приходится сильно заужать тротуар».

На некоторых узких улицах сейчас невозможно нарисовать парковки по действующим нормативам, поэтому их там, скорее всего, вообще не появится. Выход только один — разрешить делать более узкие машино-места. Но в них крупногабаритное авто уже не впишется, отметил Александр Шумский.

Опрошенные «Известиями» эксперты в целом положительно отнеслись к уменьшению разрешенного размера парковочных мест, но назвали это решение недоработанным.

Так, по оценкам замруководителя Федерации автовладельцев России (ФАР) Дмитрия Клевцова, уменьшение габаритов позволит увеличить количество машино-мест на той же

площади дорожной сети на 15–20%. И это не считая улиц, где сейчас парковка не вписывается в норматив из-за узкой проезжей части.

Парковок станет больше не только на дорогах, но также у магазинов и социальных объектов (больниц, поликлиник, школ, детских садов и других), добавил он. Однако дело, по мнению эксперта, в данном случае не только в удобстве — это выгодно местным властям, в том числе московским, ведь они смогут увеличить количество платных муниципальных парковок и таким образом больше зарабатывать на автовладельцах.

При этом парковочных мест у социальных объектов в столице по-прежнему не хватает, подчеркнул Дмитрий Клевцов. По его словам, в этой ситуации было бы целесообразно ввести норму, регуливающую соотношение мест на платных и бесплатных стоянках, например, один к трем.

— Нужно не вводить фактически заградительные цены на парковку в городе, а стимулировать использование малогабаритных автомобилей, — добавил он.

Во многих городах на некоторых улицах власти уже поставили запрещающие парковку знаки в связи с тем, что ширина проезжей части не вписывается в действующий стандарт, заявил «Известиям» координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

Проблема, по его словам, заключается в том, что это уже включено в комплексные схемы организации дорожного движения (КСОДД). Поэтому после того, как предварительный стандарт пройдет все доработки и согласования, а затем станет ГОСТом — это займет 1–3 года, — потребуется еще не один год на внесение корректировок в КСОДДы, добавил эксперт.

<https://iz.ru/901824/aleksandr-volobuev/vse-po-tesnomu-v-gorodakh-khotiat-suzit-parkovochnye-mesta>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; УБЫТКИ В ОСАГО ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ МОЖНО БУДЕТ ОФОРМИТЬ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ С 29 ОКТЯБРЯ 2019 ГОДА - ЦБ

Убытки в ОСАГО, которые оформляются без вызова представителя дорожной полиции (по европротоколу), можно будет оформить через портал госуслуг с 29 октября 2019 года, сообщил регулятор. Необходимые изменения разработаны и вносятся в правила ОСАГО, а также в порядок обмена информацией в электронной форме при осуществлении ОСАГО.

Все разработанные ЦБ РФ изменения в подзаконные акты вступят в силу вместе с корректировками в законе об ОСАГО - 29 октября 2019 года.

В частности, «в правилах ОСАГО закрепляется возможность оформления европротокола через портал госуслуг». При этом направляемое страховщику извещение о ДТП подписывается участниками аварии в электронном виде. Сами файлы направляются автоматически программным обеспечением, за работу которого водители ответственности не несут.

В проекте изменений определена процедура проверки сведений в заявлении о заключении электронного ОСАГО в базах данных органов власти. Страховщик сможет потребовать сканированные копии документов, только если у него нет возможности провести проверку представленных сведений в органах власти.

«Если данные, представленные страхователем, не соответствуют сведениям в государственных информационных системах, страховщик сможет приостановить оформление электронного полиса», - говорится в сообщении ЦБ. Предполагается, что это будет способствовать снижению числа возможных мошеннических действий. При этом все необходимые проверочные мероприятия будут осуществляться страховщиком в течение 20 минут, как и по действующему сейчас порядку. Если через 20 минут ответ от государственного органа не будет получен (например, по причине технического сбоя), договор ОСАГО должен быть заключен.

Планируется отменить обязанность по составлению извещения о ДТП для водителей, которые в силу обстоятельств аварии (например, если в ней пострадали люди) обязаны

оформлять ДТП с участием сотрудников полиции. В этом случае все сведения будут зафиксированы автоинспекторами.

Будут также внесены изменения в бланк полиса ОСАГО - в частности, на нем не будет указываться серия. Заключение договоров ОСАГО на старых полисах будет разрешено до 1 февраля 2020 года.

ТАСС; 2019.07.22; РАБОТНИКИ МЕТРО ПРОЙДУТ ПЕРЕОБУЧЕНИЕ К ОТКРЫТИЮ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ

Около 6 тыс. работников метрополитена пройдут переобучение к открытию движения по первым двум Московским центральным диаметрам (МЦД). Об этом ТАСС сообщил заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов.

«К запуску МЦД обучение пройдут порядка 6 тыс. сотрудников метро. Это специалисты первой линии, которые взаимодействуют с пассажирами: кассиры, сотрудники службы безопасности и Центра обеспечения мобильности пассажиров, работники стоек «Живое общение» и другие. Также переобучение пройдут сотрудники АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК)», - сказал он.

Во время обучения кассиры ознакомятся с тарифной системой диаметров и способами оплаты проезда на МЦД. Также обучение пройдут 540 кассиров ЦППК, которые будут работать на станциях МЦД.

Работники стоек «Живое общение» ознакомятся с информацией о маршрутах диаметров, пересадках на метро, Московское центральное кольцо и радиальные направления железной дороги. Обучение пройдут также 300 сотрудников Центра обеспечения мобильности пассажиров. Они будут сопровождать пассажиров МЦД на всем пути следования, даже если станция отправления находится в области, а станция прибытия - в Москве.

Движение по первым двум МЦД от Одинцова до Лобни и от Нахабина до Подольска начнется в ноябре. На момент запуска интервал движения поездов составит пять-шесть минут в час пик. На первом этапе это будет движение, совмещенное с пригородными электричками.

О проекте МЦД

В транспортном проекте МЦД, к реализации которого приступили в 2018 году, участвуют правительство Москвы, ОАО РЖД, правительство Московской области, **Министерство транспорта РФ** и ГУП «Московский метрополитен». Оператором перевозок на первых двух диаметрах будет ЦППК. Диаметры станут новым видом транспорта, который объединит формат пригородных электричек и метрополитена, создав фактически систему наземного метро.

Проект МЦД подразумевает ввод в эксплуатацию пяти линий. Первыми откроют МЦД-1 «Одинцово - Лобня» и МЦД-2 «Нахабино - Подольск». Затем планируется запустить МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 - от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово. В ходе проектирования маршруты трех последних диаметров могут быть изменены. По оценкам экспертов, проект МЦД разгрузит транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6687803>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ М-11 ПЛАНИРУЕТСЯ ПОЛНОСТЬЮ ЗАВЕРШИТЬ В ОКТЯБРЕ 2019Г - ВТБ

Строительство платной трассы М-11 между Москвой и Петербургом планируется полностью завершить в октябре 2019 года, сообщил заместитель председателя правления банка ВТБ (МОЕХ: VTBR) Денис Бортников.

«В октябре заканчиваем и вводим трассу М-11, связывающую Москву и Петербург», - сказал он в ходе церемонии, посвященной началу строительства завода по производству медтехники в индустриальном парке «Марьино» (управляется группой ВТБ) в Петербурге. Бортников уточнил «Интерфаксу», что со строительством седьмого и восьмого участков трассы, действительно, были некоторые сложности из-за обнаружения археологических находок, однако в настоящее время нет препятствий для ввода трассы в эксплуатацию в обозначенный срок, «если строители не подведут».

Строительством трассы занимается ООО «Магистраль двух столиц» - консорциум, созданный в июле 2013 года банком ВТБ и Vinci Concessions S.A.S. 18 ноября 2014 года консорциум заключил с Российской Федерацией в лице ГК «Автодор» концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомагистрали М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участках 543 - 646 км и 646 - 684 км общей протяженностью 137,6 км.

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

Платная автомагистраль М-11 прокладывается в дополнение к автомобильной дороге М-10 «Россия» по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Ее общая протяженность составляет 669,8 км.

ТАСС; 2019.07.22; ПРОЕКТ КАПРЕМОНТА ТОННЕЛЕЙ ТРЕТЬЕЙ ЛИНИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПОДГОТОВЯТ В ФЕВРАЛЕ

Проект капитального ремонта перегонных тоннелей соединительной ветки между станциями «Площадь Восстания» и «Маяковская» Невско-Василеостровской (третьей) линии петербургского метро подготовят 26 февраля 2020 года по заказу «Петербургского метрополитена», говорится в материалах, опубликованных в понедельник на сайте госзакупок.

«Выполнение работ по разработке рабочей документации на капитальный ремонт перегонных тоннелей Невско-Василеостровской линии 1 участок в части гидроизоляции обделки соединительной ветки станции метро «Площадь Восстания» - станция метро «Маяковская». Начальная (максимальная) цена договора: 4,3 млн рублей. Завершение работ: 26.02.2020», - следует из документов.

Заказчик определит подрядчика второго августа 2019 года. Невско-Василеостровская (третья) линия Петербургского метрополитена соединяет через центр западные и юго-восточные районы города, насчитывает 12 станций. Открытие первого участка линии состоялось в ноябре 1967 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6690171>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; БАНК «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ПРЕДОСТАВИТ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНСУ» ПЕТЕРБУРГА 2 МЛРД РУБ. НА ПОКУПКУ ТРАМВАЕВ

Банк «Санкт-Петербург» (МОЕХ: BSPB) откроет петербургскому ГУП «Горэлектротранс» невозобновляемую кредитную линию на 1,995 млрд рублей, сообщает пресс-служба кредитной организации.

Средства будут использованы для приобретения 21 нового низкопольного трамвая «Витязь-М». Трехсекционные трамваи будут обслуживать пассажиров юго-запада Петербурга. Трамваи должны быть поставлены городу до 1 сентября 2019 года, их выпустит ООО «ПК «Транспортные системы».

Ставка за пользование средствами в сообщении не уточняется, срок кредита - до 31 мая 2020 года.

Компания «Транспортные системы» учреждена в 2013 году, занимается разработкой и производством городского электрического транспорта. К настоящему времени создала две модели низкопольных трамваев на поворотной тележке - односекционный четырехосный City Star («71-911») и трехсекционный шестиосный «Витязь» («71-931»), а также 100%-но низкопольный троллейбус «Адмирал» («6281»).

ТАСС; 2019.07.22; ОКОЛО 250 ЧЕЛОВЕК УЧАСТВОВАЛИ В МИТИНГЕ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ В МОСКВЕ

Около 250 человек приняли участие в согласованном митинге против строительства Юго-Восточной хорды, который прошел на юге Москвы в понедельник. Об этом сообщили в пресс-службе префектуры Южного административного округа столицы.

«Согласованный митинг прошел без происшествий и без задержаний. В нем приняли участие порядка 250 человек», - сказал собеседник агентства.

По его словам, акция протеста состоялась между домом 51/1 по Каширскому шоссе и железнодорожной платформой «Москворечье». Горожане требовали рассмотреть другие варианты реализации проекта, при которых новая трасса будет проходить по другому маршруту.

Ранее на фоне планов строительства в столице Юго-Восточной хорды пользователи социальных сетей выражали опасение, что создание дороги может затронуть загрязненные радиацией участки у «Московского завода полиметаллов» (МЗП), в интернете также появилась петиция о необходимости остановить строительство.

18 июля директор организации-проектировщика Юго-Восточной хорды ГКУ «Управление дорожного мостового строительства» (входит в департамент строительства Москвы) Василий Десятков сообщил журналистам, что неоднократные экологические замеры, в том числе исследования грунтов, показали, что радиационный фон в зоне проектируемого участка Юго-Восточной хорды в районе Москворечье-Сабурово не превышает нормы.

В пресс-службе комитета по архитектуре и градостроительству Москвы 11 июля поясняли, что на территории рядом с очистными сооружениями МЗП и на склоне берега Москвы-реки западнее железнодорожного моста у платформы «Москворечье» «имеются участки с особыми экологическими условиями», но при создании хорды они не будут затронуты, а пресс-служба «Радона» 12 июля сообщила, что обнаруженные около завода участки с радиационным загрязнением не представляют угрозы для живущего поблизости населения и не загрязняют воду. Специалисты следят за этой территорией и передают данные властям Москвы.

<https://tass.ru/moskva/6690920>

RNS; 2019.07.22; В РЖД НАЗВАЛИ ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ТРАВМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В РЖД назвали основные причина получения травм на железной дороге, среди них хождение по путям и прыжки с платформ, говорится в сообщении компании.

«Основными причинами получения травм на железной дороге стали хождение по путям, нахождение на пешеходном настиле во время движения поезда, попытки взобраться на платформу или спрыгнуть с нее, падение между вагоном и платформой», — рассказали в компании.

За полгода, с января 2019 года в транспортных происшествиях в зоне движения поездов были травмированы 1066 человек, из которых 730 погибли.

Зафиксировано 67 случаев детского травмирования.

При этом перевозчик зафиксировал за шесть месяцев 2019 года снижение количества получения травм гражданами в зоне движения поездов на 6,9%.

<https://rns.online/transport/V-RZHD-nazvali-osnovnie-prichini-travm-na-zheleznoi-doroge--2019-07-22/>

ТАСС; 2019.07.22; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ НУЛЕВОЙ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ В ЕАЭС

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект о распространении действия нулевой ставки НДС на транзитные перевозки порожних контейнеров и вагонов и о гармонизации налогового законодательства государств - членов Евразийского экономического союза в этой сфере. Документ был инициирован группой депутатов во главе с Алексеем Кобилевым («Единая Россия»).

В настоящее время основной грузопоток глобальной внешней торговли, который может представлять интерес для российских организаций, формируется на маршрутах Восток - Запад или Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) - Европа с наибольшей долей участия экспортного потенциала Китая в формировании этого направления, указывает автор документа.

Международные транзитные перевозки включают в себя не только перевозки товаров, но и транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов. При этом действующие нормы Налогового кодекса РФ устанавливают ставку НДС 0% только в отношении международных транзитных перевозок товаров, а также транспортно-экспедиционных услуг, оказываемых при осуществлении таких перевозок. В свою очередь, транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов, несмотря на трансграничный характер таких операций, подлежат налогообложению НДС по ставке 18%.

«Таким образом, налогообложение транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов существенно снижает конкурентные преимущества российских железных дорог и привлекательность российских транспортных коридоров для иностранных грузоотправителей. В свою очередь, установление ставки НДС 0% в отношении международных транзитных перевозок порожних контейнеров и вагонов соответствует экономическому смыслу данных операций и будет способствовать увеличению объемов перевозок, повышению транзитного потенциала РФ», - считает автор законопроекта.

Депутат напоминает, что в Белоруссии и Казахстане, которые являются членами ЕАЭС, ставка НДС 0% применяется при любых транзитных перевозках вне зависимости от того, груженный или порожний контейнер перевозится. «Таким образом, установление ставки НДС 0% в отношении транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов будет способствовать гармонизации налогового законодательства государств - членов ЕАЭС», - говорится в пояснительной записке.

Планируется, что Госдума рассмотрит законопроект на заседании 10 сентября.

<https://tass.ru/ekonomika/6688635>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; МИНСЕЛЬХОЗ РФ ПРОСИТ ПРЕМЬЕРА ПОРУЧИТЬ ФАС ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ Ж/Д ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ ПРОДУКЦИИ АПК

Глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев обратился с просьбой к премьер-министру РФ Дмитрию **Медведеву** поручить ФАС, профильным ведомствам и РЖД проанализировать тарифы на перевозку сельхозпродукции по железной дороге.

«Уважаемый Дмитрий Анатольевич, просим вас оказать поддержку, и поручить ФАС совместно с **Минтранс**ом и Минсельхозом при участии РЖД провести анализ тарифообразования операторами подвижного состава на транспортные услуги по перевозке продукции АПК железнодорожным транспортом», - сказал Патрушев на совещании по вопросу стимулирования экспорта сельхозпродукции.

«При этом важно отметить первые положительные реальные сдвиги в данном направлении - РЖД выразило готовность рассмотреть вопрос о снижении на 50% тарифов

на перевозку рефрижераторных контейнеров. Это важный шаг, но его пока, к сожалению, недостаточно», - сказал министр.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6689550>

ТАСС; 2019.07.22; СТРОИТЕЛЬСТВО «СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ-2» НА БАМЕ ПРОДОЛЖИТСЯ ПРИ ПОМОЩИ ИНВЕСТКОНСУЛЬТАНТА

Компания Infraone будет инвестиционным консультантом проекта по строительству второй очереди Северомуйского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в Бурятии. Об этом сообщается в понедельник на сайте компании «Северомуйский тоннель-2», учрежденной группой «Сибантрацит».

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

«Компания <...> «Северомуйский тоннель-2» подписала с группой Infraone договор о привлечении ее в качестве инвестиционного консультанта реализации проекта строительства второй очереди Северомуйского тоннеля», - говорится в сообщении.

Основной задачей Infraone станет инвестиционное структурирование проекта и, в первую очередь, согласование возможных вариантов его реализации с РЖД и властью. Представители инвесткомпаний вошли в состав совместной рабочей группы, созданной РЖД. Ее участниками также являются руководители РЖД, группы «Сибантрацит» и угольной компании «Востокуголь».

Строительство тоннеля должно начаться в течение года и занять не более пяти лет, после чего пропускная способность на этом участке БАМа увеличится до 100 млн т в год.

Второй Северомуйский тоннель

Северомуйский тоннель был открыт в декабре 2003 года. Свое название он получил по Северо-Муйскому хребту, сквозь который он проходит. Это самый протяженный железнодорожный тоннель в России (15,3 км). Его ввод в эксплуатацию позволил запустить безостановочное движение тяжеловесных грузовых поездов по БАМу. До его открытия такие составы приходилось расцеплять и перемещать в обход частями.

Ранее глава РЖД Олег Белозеров говорил, что первый Северомуйский тоннель, который строился в течение 25 лет, представляет собой «бутылочное горлышко» на БАМе. Тоннель, по данным РЖД, пропускает 16 пар поездов сутки. Также действует и Северомуйский обход, по которому разрешают двигаться лишь порожним составам. Белозеров заявлял, что строительство второго Северомуйского тоннеля позволит увеличить провозную способность на участке Байкало-Амурской магистрали с 16 млн до 100 млн т грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/6688337>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СКОРОСТНОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД БУДЕТ КУРСИРОВАТЬ ПО МАРШРУТУ МОСКВА-БЕЛГОРОД С 5 АВГУСТА

Электропоезд «Ласточка» будет курсировать по маршруту Москва - Белгород с 5 августа, сообщает пресс-служба департамента строительства и транспорта Белгородской области.

Дополнительный рейс на направлении Москва - Белгород появится благодаря продлению действующего маршрута Москва - Орел.

Скоростной электропоезд N719 «Москва - Белгород» отправится в первый рейс 5 августа. Отправление из Москвы в 14:10 мск, прибытие в Белгород в 21:40. Электропоезд N722 «Белгород - Москва» будет курсировать с 6 августа. Отправление из Белгорода в 4:35, прибытие в Москву в 12:07. Такой график движения будет действовать до конца 2019 года.

«По информации Юго-Восточной железной дороги, при составлении нового расписания на 2020 год планируется корректировка времени прибытия/отправления, время в пути будет сокращено. Также рассматривается возможность замены подвижного состава еще одного действующего пассажирского поезда «Москва - Белгород» на электропоезд «Ласточка», - говорится в сообщении.

Электропоезд «Ласточка» состоит из пяти вагонов, рассчитанных на 350 пассажиров. В отдельных вагонах предусмотрены места бизнес-класса, а также места для инвалидов-колясочников и пассажиров с животными.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6689886>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.23; ВЕРФИ ПРОБИВАЮТСЯ К ЛЕДОКОЛАМ; «ЗВЕЗДА» И КРЫМСКИЙ «ЗАЛИВ» ПОБОРЮТСЯ С БАЛТЗАВОДОМ ЗА НОВЫЙ ЗАКАЗ

После борьбы за сверхмощный ледокол «Лидер», заказ на который получила дальневосточная «Звезда», российские верфи начинают гонку за еще два атомных ледокола мощностью 60 МВт и стоимостью 100 млрд руб. Как выяснил «Ъ», помимо входящего в Объединенную судостроительную корпорацию Балтзавода, который уже строит три ЛК-60, в конкурсе планируют участвовать «Звезда» и подконтрольный группе «Ак Барс» керченский «Залив». Последняя верфь уже рассматривалась как претендент на строительство «Лидера». Эксперты отмечают, что Балтзавод остается наиболее вероятным победителем конкурса.

Три верфи могут побороться за заказ на строительство четвертого и пятого атомных ледоколов мощностью 60 МВт, рассказали «Ъ» источники в отрасли. По их словам, помимо Балтзавода (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) на конкурс планируют подавать заявки дальневосточная «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка), а также керченский завод «Залив», который находится под управлением Зеленодольского завода имени Горького корпорации «Ак Барс» Рената Мистахова.

ФГУП «Атомфлот» объявило о конкурсе на строительство этих ледоколов 19 июля. Максимальная цена контракта — 100,1 млрд руб., срок сдачи — декабрь 2024 года и декабрь 2026 года. Срок подачи заявок — до 5 августа, электронный аукцион состоится на следующий день.

Основным претендентом на строительство этих ледоколов всегда считался Балтзавод. Верфь уже строит три ЛК-60 общей стоимостью 121,4 млрд руб. с 2012 года. Сроки сдачи ледоколов неоднократно переносились, по последним данным, для головного судна «Арктика» — это 2020 год, для первого и второго серийных ледоколов «Сибирь» и «Урал» — 2021 и 2022 годы.

Принципиальное решение о строительстве еще двух ЛК-60 было принято на совещании под председательством премьера Дмитрия Медведева 28 ноября на Балтзаводе (подробнее см. «Ъ-СПб» от 6 декабря 2018 года). Проект будет финансироваться по смешанной схеме — 45 млрд руб. даст бюджет, 9 млрд руб. — средства «Росатома», остальные деньги будут привлечены госкорпорацией в банках (см. «Ъ» от 23 мая и 17 декабря 2018 года). В «Росатоме» говорили, что контракт на строительство ледоколов нужно подписать до конца 2018 года, он до сих пор не заключен. По словам источников «Ъ», проблема связана с обоснованием расходов на строительство судов. Сейчас собеседники «Ъ» не исключают, что контракт может быть подписан лишь в начале 2020 года.

На прошлой неделе глава корпорации Алексей Рахманов говорил «Прайму», что ОСК рассчитывает получить контракт до ноября: «Мы заявляемся в рамках нашего понимания стоимости этих ледоколов и двигаемся вперед». На «Звезде», «Заливе» и в «Ак Барсе» на запрос «Ъ» не ответили.

Источники “Ъ” в отрасли напоминают, что приблизительно такой же состав участников был в борьбе за сверхмощный ледокол «Лидер», который в итоге решением президента был передан на «Звезду». Собеседники “Ъ” отмечают, что «Звезда» сейчас претендует «вообще на все заказы». Они также подчеркивают, что керченский «Залив», который в 1988 году построил атомный лихтеровоз «Севморпуть», а сейчас успешно строит патрульные, малые ракетные корабли и вспомогательные суда для ВМФ, не стоит недооценивать. Еще два года назад на «Заливе» подтверждали свой интерес к строительству ледокола «Лидер» и заверяли, что для этого есть «все необходимые мощности» — сухой док длиной 360 м и шириной 60 м, отдел ядерной безопасности и т. д. Но на верфи необходимо было проводить дноуглубление (см. “Ъ” от 31 августа 2017 года). При этом собеседники “Ъ” напоминают, что, когда принималось решение отдавать «Лидер» на «Звезду», подразумевалось, что два ЛК-60 получит Балтзавод, без которых его дальнейшее существование оказывается под угрозой. В то же время у верфей «Ак Барса» также падает загрузка, и им нужно бороться за новые заказы, добавляют источники “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что выбранный формат конкурса значительно осложняет борьбу за контракт для Балтзавода. «Залив» не выглядит реальным конкурентом, считает эксперт, но «Звезда» может претендовать на выполнение контракта, хотя очевидно, что это потребует кооперации с Балтзаводом по схеме, которая обсуждается для строительства ледокола «Лидер». Сроки строительства сейчас выглядят чрезвычайно амбициозными, их сложно будет выдержать даже Балтзаводу, строящему первые суда серии, отмечает господин Бурмистров, а для «Звезды» такие сроки объективно выглядят невыполнимыми (особенно по третьему серийному ледоколу).

<https://www.kommersant.ru/doc/4039662>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; СТАЛА ИЗВЕСТНА СТОИМОСТЬ ПОСТРОЙКИ ДВУХ НОВЫХ ЛЕДОКОЛОВ ТИПА «АРКТИКА»

Строительство третьего и четвертого серийных атомных ледоколов типа «Арктика» обойдется в 100 миллиардов рублей, следует из материалов на портале госзакупок.

Федеральное государственное предприятие атомного флота проводит торги «на выполнение работ по строительству третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220 для ФГУП «Атомфлот». Начальная (максимальная) стоимость контракта – 100,059 миллиарда рублей. На строительство будут направлены средства федерального бюджета и внебюджетных источников.

Как следует из документов, один ледокол нужно построить не позднее 20 декабря 2024 года, второй – не позднее 20 декабря 2026 года. Итоги тендера планируется подвести 6 августа.

Универсальные атомные ледоколы ЛК-60Я мощностью 60 МВт станут самыми большими и мощными в мире по сравнению с действующими атомоходами. Они нужны для обеспечения российского лидерства в Арктике. Длина судна составит 173,3 метра, ширина – 34 метра, водоизмещение – 33,5 тысячи тонн. Эти ледоколы смогут проводить караваны судов в арктических условиях, пробивая лед толщиной до 3 метров. Они будут обеспечивать проводку судов с углеводородным сырьем с месторождений Ямальского, Гыданского полуостровов и с шельфа Карского моря на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

На Балтийском заводе в Санкт-Петербурге по заказу госкорпорации «Росатом» ранее был построен головной универсальный атомный ледокол «Арктика» проекта 22220, идет строительство двух серийных атомоходов «Сибирь» и «Урал». Все суда спущены на воду.

<https://ria.ru/20190722/1556753529.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СОВКОМФЛОТ УЧРЕДИЛ «ВНУЧКУ» ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК СПГ

«Совкомфлот» создал компанию, которая будет заниматься коммерческими перевозками сжиженного природного газа.

Как следует из материалов аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 16 июля в Санкт-Петербурге зарегистрировано ООО «СКФ СПГ Шиппинг». Управляет и является единоличным владельцем компании «дочка» «Совкомфлота» - ООО «СКФ Арктика». В качестве основного вида деятельности нового юрлица значится «деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками».

«Компания ООО «СКФ СПГ Шиппинг» создается в целях коммерческих перевозок сжиженного природного газа, развитие которых предусмотрено стратегией ПАО «Совкомфлот», - сообщили «Интерфаксу» в «Совкомфлоте».

Сейчас флот группы включает 5 СПГ-газовозов, еще 4 принадлежат СП с участием «Совкомфлота», три судна строятся. Крупнейший из действующих СПГ-танкеров «Совкомфлота» - «Кристоф де Маржери» был заказан для проекта «НОВАТЭК» «Ямал СПГ».

В июне «Совкомфлот» подписал с «НОВАТЭКом» (МОЕХ: NVTK), китайскими Фондом шелкового пути и COSCO соглашение о развитии ООО «Морской арктический транспорт» (МАрТ, «дочка» «НОВАТЭК»). Соглашение закрепляет намерения сторон о создании долгосрочных партнерских отношений в области совместной разработки, финансирования и реализации новых логистических схем круглогодичной транспортировки углеводородного сырья из Арктической зоны РФ до стран АТР, а также организации транзитного грузопотока по Севморпути между Азией и Западной Европой, сообщал «НОВАТЭК». МАрТ будет «управлять и в той или иной степени инвестировать в строительство будущих танкеров, говорил глава «НОВАТЭК» Леонид Михельсон.

РЖД-ПАРТНЕР; ВИТАЛИЙ КИЛИМНИК; 2019.07.22; УПК В ПРИМОРСКЕ: САМЫЙ ЭКОЛОГИЧНЫЙ ПОРТ ИЛИ НОВАЯ НАХОДКА?

К 2022 году в Приморске будет построен универсальный погрузочный комплекс. Планируемый грузооборот порта - до 70 млн т в год, из которых 25 млн т отводится углю. Общая площадь портового комплекса составит 760 га, будет создано около 4 тыс. рабочих мест. Несмотря на то, что подготовка к строительству идет полным ходом - уже вырублены целые гектары лесов в зоне будущей застройки, - споры об экологичности данного проекта продолжаются. РЖД-Партнер выяснил, чего опасаются защитники природы и настолько ли опасна работа будущего УПК на самом деле.

Вырубка леса

Ситуация с вырубкой леса в Приморске неоднозначная: противники проекта считают незаконной вырубку 265 га леса для УПК и уничтожение 21 вида прорастающих там краснокнижных растений, так как вырубка производилась до того, как проект был согласован госэкспертизой и до выдачи разрешения на строительство.

Адвокат Международной коллегии адвокатов Евгений Баклагин, представляющий интересы экологов и обеспокоенного местного населения, считает, что рубка леса до проведения общественных слушаний по материалам оценки воздействия на окружающую среду является отклонением от установленных законом процедур.

С другой стороны, пресс-служба УПК Приморский сообщила РЖД-Партнеру, что частичная вырубка леса была согласована с соответствующими органами власти и экспертами и в дальнейшем будет компенсирована на других территориях Ленинградской области. В соответствии со ст. 21 Лесного кодекса РФ в защитных лесах сплошные и выборочные рубки деревьев допускаются в тех случаях, когда на территории планируется строительство, реконструкция, эксплуатация линейных объектов.

Как заявляет пресс-служба, с марта по июнь 2019 года ООО «Приморский УПК» в строгом соответствии с действующим законодательством разработал проекты освоения лесов, которые прошли государственную экспертизу и были утверждены комитетом по природным ресурсам Ленинградской области, а также разработаны и зарегистрированы лесные декларации. И хотя в проекте УПК заявлено, что он будет находиться в отдалении от населенных пунктов, некоторые местные жители жалуются на то, что просеки находятся на расстоянии 50 м от их домов, что вызывает у них определенные опасения.

Облака угольной пыли

Лозунг, под которым проходит борьба со строительством УПК: «Нет угольному гетто!» Местных жителей пугает печально известный опыт других городов: угольный «снег» в Высоцке, задыхающиеся от угольной пыли жители города Находки, где 2 года назад тонкий слой угля был даже в школе на партах. Повторится ли подобное в Приморском УПК?

Сложно ответить - все зависит от соответствия реальности тому, что было заявлено при разработке проекта. Пресс-служба сообщила, что перегрузочный комплекс будет оборудован вагоноопрокидывателями, конвейерными линиями, погрузочными машинами, крытым складом и оборудованием, позволяющим осуществлять погрузку в трюм закрытым способом.

Система обеспечения безопасного хранения угля закрытым способом будет создана основе научно-исследовательской и опытно-конструктивной работы, специально выполненной Санкт-Петербургским горным университетом и прошедшей его экспертную комиссию.

РЖД-Партнер спросил у председателя комитета по экологии и охране окружающей среды в АСОП Дмитрия Тарасова о том, какие негативные последствия от работы УПК могут быть. Эксперт считает, что если правила строительства и эксплуатации соблюдаются и в проектировании будут приняты современные решения, которые возможно принять при строительстве УПК, то ущерб будет минимальным, как и от любого другого промышленного объекта. Современные методики и климат Ленинградской области позволяет принимать решения, которые будут минимизировать ущерб. Главное, считает Д. Тарасов, - сохранить лес вокруг УПК.

Филипп Сухов, доцент кафедры «Химия и инженерная экология» **Российского университета транспорта** считает, что угроза для населения Приморска невелика. Со стороны железных дорог это связано это с тем, что у ОАО «РЖД» есть методики по оценке экологического труда, разработанные РУТ. Туда включается и социальный риск - это риск для населения с точки зрения заболеваний. Риск в том месте небольшой за счет небольшого протяжения, то есть загрязнений непосредственно в самом месте локализации разгрузки. Все остальное, по мнению эксперта, зависит от проектных решений: если порт будет эксплуатироваться с учетом норм и использованием новейших технологий сдерживания распространения угольной пыли, то населению ничего не угрожает. Но если нормами будут пренебрегать, если населенные пункты окажутся на слишком близком расстоянии к порту, то возможны такие же неприятные последствия, какие были в свое время в Находке.

Животные в регионе

УПК Приморский сообщает, что, согласно проведенным исследованиям, создание терминала не приведет к ущербу для биоразнообразия региона. Это весьма острый момент в истории, так как путь морских судов, выходящих из порта, будет проходить рядом с Березовыми островами - заказником и местом рождения детенышей кольчатой нерпы, которая входит в Красную книгу. И хотя суда не будут пересекать границы заказника, биолог Анна Лосева сомневается, что это обещание будет выполнено: изучив множественные снимки со спутников, она пришла к заключению, что суда нередко выходят за положенные им фарватеры. Проблема заключается и в том, что животные

вовсе не понимают такого понятия, как границы, и могут пострадать из-за проходящих мимо судов.

Помимо этого, местные жители жалуются на исчезновение животных из-за вырубки леса и начала работ. По словам жителей, раньше у берега гнездились лебеди и орлан-белохвост, а лоси и косули вынуждены тесниться в маленьких остатках леса, так как с одной стороны поселок, а с другой - вырубка.

Вопрос о том, будут ли приняты какие-то дополнительные меры по защите природы и местных жителей, остается открытым, по крайней мере, до 24 июля: именно в этот день пройдут общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы.

<https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/upk-v-primorske-samy-ekologichny-port-ili-novaya-nakhodka/>

ТАСС; 2019.07.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ИСКУССТВЕННЫХ УЧАСТКОВ ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проекту создания искусственных земельных участков многопрофильного транспортно-перевалочного комплекса LUGAPORT в порту Усть-Луга Ленинградской области стоимостью в 46,5 млрд рублей. Об этом сообщает пресс-служба инвестора проекта - группы компаний «Новотранс».

«Подготовленные генеральным проектировщиком ЗАО «ГТ Морстрой» проектная документация и результаты инженерных изысканий по объекту «Создание искусственных земельных участков в рамках развития комплекса генеральных грузов в морском торговом порту Усть-Луга (Ленинградская область) получили положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России», - отмечается в сообщении.

Соглашение о сотрудничестве в создании универсального торгового терминала в порту Усть-Луга компания заключила с губернатором Ленинградской области на полях Петербургского экономического форума в июне 2019 года. Совокупный объем инвестиций ГК «Новотранс» в создание проекта LUGAPORT составит 46,5 млрд рублей.

Общий объем перевалки терминала после строительства всех объектов составит около 25 млн т грузов в год. Весной 2020 года ГК «Новотранс» совместно с ЗАО «ГТ Морстрой» закончит проектирование будущего терминала и летом 2020 года приступит к его строительству. Также инвестор готовит проектно-сметную документацию для проектирования железнодорожной инфраструктуры как терминала, так и станции Лужская-Генеральная с учетом уже полученных от ОАО «РЖД» технических условий. В сотрудничестве с ПАО «Ленгипротранс» уже проведены расчеты параметров и спланированы железнодорожные подходы к терминалу, смоделирована возможность выгрузки на терминале 1,1 тыс. вагонов в сутки.

<https://tass.ru/ekonomika/6690512>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; «ПОМОРСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ОТОЗВАЛА ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ МУРМАНСКОГО ПАРОХОДСТВА

ООО «Поморская судовой верфь» (Архангельск) отозвало заявление о банкротстве ПАО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП), поданное в Арбитражный суд Мурманской области в апреле 2019 года, сообщается в картотеке арбитражных дел.

Согласно материалам суда, задолженность ММП перед «Поморской судовой верфью» составила более 1,5 млн рублей. Однако 21 июня «Поморская судовой верфь» ходатайствовала о прекращении производства по заявлению. Основанием для ходатайства стал тот факт, что ММП погасило задолженность в размере 100 тыс. рублей, а на основную сумму долга более 1,4 млн рублей был заключен договор цессии между «Поморской судовой верфью» и АО «Трест Мурманскморстрой». На этом основании «Трест Мурманскморстрой» заявил о правопреемстве в деле о банкротстве.

Вместе с тем, как установил суд, «Трест Мурманскморстрой» - аффилированная с ММП компания (по данным системы «СПАРК-Интерфакс», бенефициаром ММП и «Трест Мурманскморстрой» является Николай Куликов - ИФ).

Согласно материалам, в деле о банкротстве ММП заявлено более десяти компаний, «общий размер задолженности перед такими кредиторами превышает 50 млн рублей», и это указывает на «массовое неисполнение должником обязательств перед своими контрагентами и бюджетом». В связи с этим суд счел вступление аффилированного «Треста Мурманскморстрой» в дело о банкротстве ММП фактом злоупотребления правом и попыткой создания преимущества перед добросовестными кредиторами. В результате 19 июля суд отказал «Тресту Мурманскморстрой» в процессуальном правопреемстве.

Производство по жалобе «Поморской судоверфи» прекращено в связи с заявлением компании.

Ранее о намерении обратиться в суд с заявлением о банкротстве ММП заявило ПАО «Совфрахт» (МОЕХ: SVFR), которое в апреле 2019 году через суд выиграло у пароходства 22,2 млн рублей.

Как сообщалось, в рассматриваемом деле о банкротстве ММП в Арбитражном суде Мурманской области в числе заявителей насчитывается 17 юридических лиц. 23 мая 2019 года арбитраж отказал ООО «Обеспечение флота» (Санкт-Петербург) во введении процедуры наблюдения в отношении ММП. Заявления других кредиторов находятся в очереди на рассмотрение.

ММП в настоящее время испытывает трудности с финансированием. В 2018 году прошли задержания и аресты нескольких судов пароходства в портах разных стран. Были проблемы с задолженностью по заработной плате. Северо-Западное следственное управление Следственного комитета РФ на транспорте сообщало о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.145.1 УК РФ (частичная невыплата свыше трех месяцев заработной платы). По данным следствия, сотрудники пароходства не получили зарплату на общую сумму более 8,7 млн рублей.

В январе и марте текущего года теплоходы ММП «Поморье» и «Кузьма Минин» были проданы на аукционах в США и Великобритании. Российский профсоюз моряков сообщал, что средства от сделки по судну «Кузьма Минин» будут использованы для погашения долгов пароходства. Кроме того, 15 февраля ММП продало за 150 млн рублей танкер «Варзуга». В декабре прошлого года руководство ММП приняло решение о прекращении деятельности базы отдыха «Арктика», в марте этого года - обособленного подразделения ММП в Архангельске «БЭРНК». В июле ММП передало ОАО «Северное морское пароходство» (МОЕХ: SEMP) (СМП, Архангельск, более 56% принадлежит ММП) на условии бербоут-чартера теплоход «Клавдия Еланская» - единственное судно, которое занимается пассажирскими перевозками и доставляет жителей Заполярья в отдаленные населенные пункты на побережье Баренцева и Белого морей.

В настоящее время Литва выставила на аукцион судно «Иван Лопатин». Стартовая цена составляет 2,4 млн евро, взнос для участия - 240 тыс. евро. Аукцион стартовал 4 июля, предложения принимаются до 5 августа текущего года.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 57,66% акций ММП принадлежит ООО «Арктические технологии» (Москва), 29,99% - Николаю Куликову, 0,91% - АО «Трест «Мурманскморстрой» (Мурманск), 0,0025% - экс-гендиректору ММП Александру Брынцеву. При этом Куликов является единственным владельцем ООО «Арктические технологии».

По данным на сайте компании, «Поморская верфь» специализируется на ремонте, обслуживании и утилизации судов различных классов и назначений. Единственным учредителем ООО является Алексей Шутихин, управляющим - индивидуальный предприниматель Евгений Пенъевской.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», основным видом деятельности «Греста Мурмансморстрой» является строительство жилых и нежилых зданий.

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.07.22; НА ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ГИДРОУЗЛАМ ВОЛГО-ДОНСКОГО БАССЕЙНА ВЫДЕЛЯТ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ

На мероприятия по обеспечению безопасности на морском и внутреннем водном транспорте в рамках программы «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» в 2019-2022 годах будет выделено 5,1 млрд рублей. Такое распоряжение правительства РФ от 4 июля 2019 года № 1460-р опубликовано на Официальном интернет-портале правовой информации.

Наиболее внушительная сумма будет выделена на оснащение инженерно-техническими средствами ОТБ 10 гидроузлов, находящихся в оперативном управлении ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» - более 1,5 млрд рублей.

Остальные средства в разных пропорциях разделены между администрациями Азово-Донского, Беломорско-Онежского, Волжского, Енисейского, Камского, Ленского, Волго-Балтийского, Северо-Двинского бассейнов внутренних водных путей.

Отдельно подчеркнем, что на оснащение ИТС ОТБ канала им. Москвы будет выделено 195 млн рублей. Как сообщало РИА «Индустрия безопасности», в 2019 году здесь начинается масштабная реконструкция объектов инфраструктуры в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Общая стоимость ремонта до 2024 года составит более 19 млрд рублей.

Кроме того, общепрограммные мероприятия по обеспечению безопасности населения на транспорте обойдутся федеральному бюджету в 3,9 млрд рублей.

На мероприятия по обеспечению контрольно-надзорной деятельности будет выделено более 1,1 млрд рублей. **Ространснадзору** предстоит создать в субъектах РФ подсистему мобильных пунктов автоматизированных центров контроля и надзора на транспорте (479,9 млн рублей), обеспечить соблюдение требований ФЗ «О персональных данных» в Единой информационно-аналитической системе надзорного ведомства (294,3 млн рублей), а также создать и оснастить учебный центр по подготовке государственных транспортных инспекторов в сфере транспорта и транспортной безопасности (358,5 млн рублей).

На разработку новых технических средств для защиты ОТИ от терактов, а также осуществление мер антитеррористической направленности будет выделено 2,1 млрд рублей. По этой статье расходов самые крупные инвестиции предусмотрены на создание системы аудио- и видеоконтроля обстановки на борту воздушного судна с использованием каналов радиосвязи и передачи данных, включая спутниковые - 630 млн рублей, а также создание автоматизированных систем противодействия малоразмерным низкоскоростным роботизированным аппаратам для обеспечения безопасности Крымского моста - 506 млн рублей.

Как мы сообщали ранее, более 10 млрд рублей в рамках программы выделяют метрополитенам, по 50 млрд рублей - на обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте и на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве. Обеспечение транспортной безопасности аэропортов обойдется в 8,2 млрд рублей.

https://www.securitymedia.ru/news_one_9582.html

РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» РАССКАЗАЛО О СИТУАЦИИ С ОБМЕЛЕНИЕМ РЕК

Воды на реках РФ катастрофически не хватает, действуют довольно чувствительные ограничения на всех направлениях судоходства, что ведет к простоям флота, рассказали РИА Новости представители судоходной компании «Волжское пароходство».

Ситуация с водностью рек РФ тревожная, будет обсуждаться на заседании межведомственной рабочей группы в августе, ранее сообщили РИА Новости в пресс-службе **Росморречфлота**. На заседании будут сделаны прогнозы по ситуации с водностью Волги и иных рек, и в случае необходимости транспортные и энергокомпании будут оповещены об ограничениях.

«На внутренних водных путях в навигацию 2019 года создалась очень сложная ситуация, основные причины которой - излишняя сработка водохранилищ и неоправданность прогнозов ответственных государственных структур.... Каждую декаду мы получаем прогноз глубин от **Росморречфлота** и от администраций бассейнов. Прогнозы неутешительные - воды катастрофически не хватает», - сообщили РИА Новости в пресс-службе пароходства.

«Волжское пароходство» уточняет, что уже к середине весны текущего года в Волжском бассейне запасы воды были ниже нормы на 35%. «В начале навигации, в апреле, на Верхней Волге в Городце глубина составляла 385 сантиметров, с середины мая ее неожиданно понизили до 325 сантиметров, а для оптимальной работы флота требуется обеспечение гарантированных глубин 400 сантиметров на всем протяжении транзитных водных путей. Поэтому уже с третьей декады мая в Городце возникли огромные очереди на шлюзование - в отдельные дни на этом участке простаивали 60-70 единиц флота», - отмечают представители компании.

«Сегодня на участке Городец-Нижний Новгород грузовой теплоход типа «Волго-Дон» может пройти с загрузкой не более 65%, и то, только в отдельные дни и в течение трех часов, что приводит к значительным простоям. В результате судоходные компании вынуждены максимально сокращать перевозки через данный участок. В целом же ограничения довольно значимые на всех направлениях судоходства. Например, проходная осадка на Каме сегодня снижена до трех метров, а с 17 июня началось поэтапное снижение проходных осадок на Дону», - добавляют в пароходстве.

«Волжское пароходство» - одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. География деятельности Волжского пароходства на внутренних водных путях включает Волжский, Северо-Западный, Центральный, Азово-Донской, Камский и Бельский бассейны с выходом в прибрежные воды Балтийского, Черного, Каспийского морей.

<https://ria.ru/20190722/1556777303.html>

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.07.23; UTAIR ПРИЛЕТЕЛО ЗА ПРОЦЕНТЫ; БАНКИ ОТВЕТИЛИ ИСКАМИ НА ПЛАН РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ

Банки, недовольные условиями Utair по реструктуризации синдицированных кредитов на 39 млрд руб., начали подавать к авиакомпании иски о взыскании невыплаченных процентов. Первым такой иск на 155 млн руб. подал банк «Россия», за ним, по данным «Ъ», может последовать МТС-банк. Общая сумма задолженности по процентам, по данным «Ъ», составляет около 1,5 млрд руб. При этом выплата одному кредитору может повлечь иски остальных участников синдиката, полагают источники «Ъ».

Банк «Россия» подал в Арбитражный суд Москвы иск к авиакомпании Utair на 155,4 млн руб., которые авиакомпания не выплатила в июне в качестве процентов по семилетнему синдицированному кредиту, выданному перевозчику синдикатом из 11 банков в 2015 году. Истец не комментирует исковое заявление.

Источники “Ъ”, близкие к Utair, объяснили, что эта сумма — доля банка «Россия» в общем объеме невыплаченных средств. «Utair в состоянии ее выплатить, если будет соответствующее решение суда. По условиям кредитного договора, выплата этой и любой другой суммы должна быть осуществлена через агента (Сбербанк.— “Ъ”) пропорционально на всех кредиторов. Это базовый принцип работы синдиката»,— говорит собеседник “Ъ”. Таким образом, в случае взыскания 155,4 млн руб. «Россия» получит только часть суммы. По данным “Ъ”, авиакомпания сейчас ведет переговоры с банком об отзыве иска.

Банк «Россия» подал иск в ответ на новые условия реструктуризации синдицированных кредитов, выдвинутые Utair, говорит источник “Ъ” в отрасли. Авиакомпания предложила погасить долги через 40 лет, что категорически не устроило некоторые банки. «В ближайшее время иск о взыскании своей части просроченного долга подаст МТС-банк. Они давно выражали недовольство действиями Utair, но не хотели первыми предъявлять претензии в суде,— говорит источник “Ъ”.— Удовлетворение хотя бы одного иска судом может привести к подаче исковых требований всеми членами синдиката. В противном случае акционеры банков могут обвинить менеджмент в причинении ущерба».

По словам собеседников “Ъ” в отрасли, сумма не погашенного в июне платежа по процентам составляет около 1,5 млрд руб.

Согласно отчетности за первый квартал, Utair должна синдикату банков 15,3 млрд руб. по семилетнему кредиту (с погашением 19 ноября 2022 года) и 23,7 млрд руб.— по 12-летнему кредиту со ставкой 0,01% (с погашением 19 ноября 2027 года). Кроме того, компания должна Сбербанку 17,39 млрд руб. по еще одному семилетнему кредиту, который должен быть погашен 23 декабря 2022 года. В июне авиакомпания объявила, что выплатит кредиторам только часть средств по процентам — 109,2 млн руб. Таким образом, перевозчик допустил второй дефолт подряд после невыплаты в декабре 2018 года.

Близкий к Utair источник “Ъ” рассказал, что 12 июля перевозчик разослал банкам новое предложение по реструктуризации задолженности и финансовую модель работы компании на 12 лет.

Компания пошла кредиторам навстречу по ряду условий. Например, согласовала оплату расходов кредиторов по найму KPMG для аудита финансовой модели»,— говорит он.

Кредиторы дадут ответ по новым условиям реструктуризации в конце августа — начале сентября, по окончании работы KPMG.

В Utair, Райффайзенбанке, выступающем агентом по реструктуризации, и банках-кредиторах отказались от комментариев.

Партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Клеточкин отметил, что право банка из синдиката требовать банкротства должника в обход общего решения кредиторов зависит от условий договора: возможность может быть у одного банка, у агента или у синдиката в качестве группового заявителя. Для возбуждения дела о банкротстве достаточно факта дефолта и опубликования банком за 15 календарных дней уведомления в Едином федеральном реестре, говорит руководитель практики банкротства «Ильяшев и партнеры» Дмитрий Константинов. Если дело о банкротстве все же будет возбуждено, Utair или ее соучредители смогут без последствий погасить долг до введения процедуры наблюдения, говорил адвокат Forward Legal Данил Бухарин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4039683>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; СУД ОТКАЗАЛ ЕЩЕ ОДНОМУ КОНТРАГЕНТУ ЮТЭЙР В БАНКРОТСТВЕ АВИАКОМПАНИИ

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) в понедельник отказал финансовой компании ООО «Юган-Юнион-Кард» (ЮЮОК) в признании

банкротом авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), следует из картотеки арбитражных дел.

Судебные документы по делу пока не опубликованы.

В июне Арбитражный суд ХМАО отказал ООО «Финансовая компания «Флеш лайт капитал» во введении процедуры наблюдения в отношении «ЮТэйр», так как авиакомпания выплатила долг.

В марте четыре контрагента «ЮТэйр» подали заявления о банкротстве перевозчика. Сумма требований «Флеш лайт капитала» составляла 308,1 тыс. рублей, ЮЮК - 379,7 тыс. рублей, ООО «Компания «Интер» - 339,8 тыс. рублей, ООО «Гидпромэнергострой» - 363,2 тыс. рублей. Суд объединил их в одно производство и рассматривает требования компаний в порядке обращения.

«ЮТэйр», входящая в топ-10 авиакомпаний по пассажиропотоку, переживает финансовые трудности. Общий долг компании перед кредиторами составляет 75,8 млрд руб. По двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), выданным в 2015 году, перевозчик должен 39,1 млрд руб.

По одному из кредитов «ЮТэйр» допустила дефолт в декабре 2018 года и сейчас пытается договориться о реструктуризации. Дефолт также был допущен по отдельному кредиту Сбербанку - на 17,4 млрд руб. Погашать проценты по кредитам «ЮТэйр» собирается «за счет продажи активов, которые не влияют на операционную деятельность», заявляли в компании.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.07.22; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, НАСКОЛЬКО РЕЖЕ СТАЛИ ЗАДЕРЖИВАТЬ ВЫЛЕТЫ

С 30 до 3,1 процента сократились за последние два года задержки рейсов российских авиаперевозчиков.

Сегодня, если они и происходят, то по исключительным причинам, связанным с техническими неисправностями самолетов, которые могут возникнуть у любого авиаперевозчика. Об этом «Российской газете» рассказал советник главы Ростуризма, член рабочей группы **Росавиации** Дмитрий Горин.

По его словам, Ростуризм ужесточил требования к перевозчикам. Если они задерживают рейсы без объективных причин более чем на 2 часа, то их чартерные программы могут быть сокращены на 10-30 процентов. Авиакомпаниям это не выгодно. К тому же у перевозчиков обязательно должны быть резервные борты из расчета один резерв на 10 самолетов.

Напомним, что сегодня в турецкую Анталию вовремя не смог вылететь самолет авиакомпании Azur Air. Изначально вылет Boeing 777 был запланирован на 2:50 по московскому времени, однако по техническим причинам его перенесли на 11:40. После посадки 536 пассажиров в 12:00 рейс вновь был отложен из-за технических неполадок. Как сообщили «РГ» в пресс-службе Azur Air, часть пассажиров были направлены за счет компании в аэропорт Внуково, откуда они должны были вылететь в Анталию другим рейсом примерно в 19.00. Но, как уточнили «РГ» в диспетчерской службе аэропорта, в итоге самолет улетел только в 20:27.

Другая часть пассажиров отправилась на отдых из Шереметьево. Им, правда, тоже пришлось ждать до вечера. Всех пассажиров задержанных рейсов своевременно обеспечивали напитками и горячим питанием.

В Анталие же порядка 500 человек ждали задержавшийся в Москве чартер, чтобы вернуться домой. В результате все пассажиры Azur Air, ожидавшие вылета в Турцию, возвращались домой на трех рейсах авиакомпании.

По информации самой авиакомпании Azur Air, в июне регулярность их рейсов составила 98 процентов, в июле - показатели аналогичные. Компания является крупнейшим

чартерным перевозчиком, выполняя в месяц около 2500 рейсов. Такие случаи носят единичный характер.

<https://rg.ru/2019/07/22/ekspert-rasskazal-naskolko-rezhe-stali-zaderzhivat-vylety.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.22; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАЯВИЛА ОБ УГРОЗЕ ПЕРЕБОЕВ В АВИАСООБЩЕНИИ НАД МОСКВОЙ

Аудиторы Счетной палаты зафиксировали срыв сроков и порядка реконструкции объектов аэропорта «Домодедово», что может привести к перебоям в работе воздушной гавани, а также всего Московского авиаузла, сообщает «Российская газета» со ссылкой на отчет ведомства.

Согласно плану реконструкции, Росавиация и аэропорт «Домодедово» должны были провести работу по трем направлениям: реконструкция взлетно-посадочной полосы № 1 (ВПП-1), реконструкция второй летной зоны аэропорта и строительство новой взлетно-посадочной полосы № 2 (ВПП-2) на замену старой.

Однако в результате проверки стало понятно, что работы выполнены ненадлежащим образом, а сроки сорваны.

«Бюджетные ассигнования в размере 1 802,2 миллиона рублей израсходованы без достижения ожидаемого результата», - цитирует издание отчет Счетной палаты.

Кроме того, отмечается, что новая ВПП-2 не была введена в эксплуатацию, а старая как раз выведена и частично разобрана.

«Учитывая ограниченную работоспособность существующей ВПП-2 в случае закрытия ВПП-1 на регламентное обслуживание или чрезвычайной ситуации существуют риски перебоев в работе как аэродрома «Домодедово», так и Московского авиационного узла в целом», - говорится в отчете.

Аудиторы также сделали вывод, что бюджетные деньги были израсходованы неэффективно, поскольку к моменту завершения проверки по реконструкции взлетно-посадочной полосы № 1 объем незавершенного строительства составлял 1,8 миллиарда рублей.

В результате, согласно отчету, из-за срыва сроков реконструкции вместо увеличения пропускной способности «Домодедово» до 90 самолетов в час, она напротив снизилась с 84 самолетов в час в 2013 году до 80 в 2018 году. При этом пассажиропоток аэропорта упал с 30,8 миллиона пассажиров в 2013 году до 29,4 миллиона пассажиров в 2018 году.

<https://ria.ru/20190723/1556784025.html>

ТАСС; 2019.07.22; ЧИСЛО АВИАПАССАЖИРОВ ИЗ РФ В ГРУЗИИ СОКРАТИЛОСЬ ПОЧТИ НА 80% ПОСЛЕ ЗАПРЕТА НА ПОЛЕТЫ

Граждане России с 8 июля - дня вступления в силу временного запрета на полеты в Грузию - совершили более 2,8 тыс. визитов в республику воздушным транспортом, что на 78,6% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. Такие данные приводит в понедельник грузинское интернет-издание TBC Research («Ти-би-си резерч»), занимающееся анализом экономической ситуации в стране.

По их данным, граждане РФ во второй неделе июля совершили более 2,3 тыс. визитов в Тбилисский международный аэропорт, что на 75,2% меньше по сравнению с прошлогодними показателями. Кутаисский международный аэропорт во второй половине июля обслужил 129 человек из РФ (спад на 68,2%). Что же касается Батумского международного аэропорта, то во второй неделе июля туда прибыли 449 граждан из РФ (спад на 88,1%).

Сократилось также и число россиян, прибывших в Грузию через единственный действующий сейчас между странами таможенно-пропускной пункт «Казбеги - Верхний Ларс». Во второй неделе июля через этот ТПП из России в Грузию прибыли более 24,5

тыс. человек, что на 5,6% меньше по сравнению с аналогичными показателями за 2018 год.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ 30 ОКТЯБРЯ ОТКРЫТЬ РЕЙС ИЗ КРАСНОДАРА В СТАМБУЛ

Авиакомпания «Победа» планирует с 30 октября начать выполнение полетов по маршруту Краснодар-Стамбул.

Как сообщила компания, рейсы будут осуществляться два раза в неделю - по средам и субботам.

«Стамбул станет первым зарубежным городом на карте полетов авиакомпании из Краснодара. Сейчас самолеты «Победы» летают из Краснодара в Москву, Санкт-Петербург и Екатеринбург», - отмечается в сообщении.

В настоящее время полеты по направлению Краснодар-Стамбул выполняют Pegasus Airlines и Turkish Airlines.

«Победа» - низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT). Выполняет рейсы на самолетах Boeing-737-800 NG в одноклассной компоновке. Среди зарубежных направлений перевозчика - города Турции, Испании, Италии, Германии, Болгарии, Чехии.

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

«Базэл Аэро» является совместным предприятием «Базового элемента» Олега Дерипаски (50%+1), сингапурской Changi Airports International (30%) и Сбербанка (МОЕХ: SBER) (20%).

ТАСС; 2019.07.22; АВИАКОМПАНИЯ FINNAIR ПРЕКРАЩАЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ФИНЛЯндиЮ ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ СПРОСА

Европейская авиакомпания Finnair с 10 октября прекращает рейсы по маршруту Хельсинки-Екатеринбург из-за снижения спроса. Об этом ТАСС сообщил исполнительный директор Уральской ассоциации туризма Михаил Мальцев в понедельник.

«С 10 октября авиакомпания Finnair прекращает полеты в Екатеринбург. Связано это с недостаточным спросом на билеты для продолжения эксплуатации рейса», - сказал Мальцев.

Как пояснил ТАСС президент Уральской ассоциации туризма Максим Пузанков, прекращение авиасообщения Екатеринбург-Хельсинки давно прогнозировалось и было ожидаемым.

«Последнее время Finnair нередко отменял рейсы из Екатеринбурга. Кроме того, стало существенно меньше туристов летать с авиакомпанией», - сказал Пузанков, отметив, что Finnair выполняла рейсы из Екатеринбурга в Хельсинки с 2008 года.

<https://tass.ru/ural-news/6689807>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ЮТЭЙР РАССЧИТЫВАЕТ НА ИЗМЕНЕНИЕ СТАТУСА АЭРОПОРТА УСТЬ-КУТА, НЕОБХОДИМОГО НЕФТЯНИКАМ, НА ВЕРТОЛЕТНУЮ ПЛОЩАДКУ

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) намерена инициировать вопрос о придании аэропорту Усть-Кута (Иркутская область) статуса вертолетной площадки, сообщили «Интерфаксу» в администрации города.

«Инициатива озвучена руководством авиакомпании в связи с тем, что «ЮТэйр» в силу сложного финансового состояния не может содержать аэропорт, а его деятельность нужно как-то сохранить», - сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что «ЮТэйр» не собирается продавать аэропорт, так как «претендентов (на него - ИФ) нет».

Представитель горадминистрации добавил, что глава города Александр Душин уже озвучил идею о покупке аэропорта муниципалитетом или регионом. Вместе с тем, перевозчик пока не озвучил свою позицию по этому поводу.

В «ЮТэйр» на официальный запрос «Интерфакса» по этому поводу пока не ответили.

Аэропорт Усть-Кута находится на севере Иркутской области, в 10 км от Усть-Кута. Имеет бетонную полосу длиной 2 км, способен принимать самолеты Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-30, АTR-42, АTR-72, CRJ-200, а также вертолеты. Пассажирский терминал способен обслуживать до 50 человек в час.

Аэропорт Усть-Кута является базовым для освоения нефтяных месторождений Иркутской области, которыми владеет «Иркутская нефтяная компания». Через аэропорт идет доставка буровых бригад на месторождения на севере региона.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», авиакомпания «ЮТэйр» владеет 85,57% акций АО «Аэропорт Усть-Кут». В 2017 году аэропорт получил чистую прибыль в размере 743 тыс. рублей, выручка составила 121,7 млн рублей. Данные за 2018 год пока не опубликованы.

«ЮТэйр» в настоящее время испытывает финансовые трудности. Общий долг компании перед кредиторами составляет 75,8 млрд рублей. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), выданным в 2015 году, перевозчик должен 39,1 млрд рублей. По одному из кредитов в декабре 2018 года «ЮТэйр» допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации. Дефолт также был допущен по отдельному кредиту Сбербанку - на 17,4 млрд рублей. Гасить проценты по кредитам «ЮТэйр» собирается «за счет продажи активов, которые не влияют на операционную деятельность», заявляли ранее в компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; «ПОБЕДА» СТАЛА ОТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ ПОЧТИ НА 50 МЛН РУБ. ОТ ПРОВАЙДЕРА МЕТЕОСВОДОК

Авиакомпания «Победа» стала ответчиком по иску на 48,6 млн руб. от ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», свидетельствуют материалы на сайте судебной картотеки.

Иск направлен в Арбитражный суд Москвы 18 июля. Материалы, разъясняющие суть претензий, в картотеке пока не опубликованы.

В качестве третьего лица привлечено ФГУП «Госкорпорация воздушного движения» (ГК по ОрВД, провайдер аэронавигации).

По действующим правилам плата за метеоданные, передаваемые экипажу перед и во время полета, включена в единый аэронавигационный сбор ГК по ОрВД - его платит авиакомпания. ГК по ОрВД, в свою очередь, закупает метеосводки у ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета». Сообщалось, что за предоставление метеорологической информации в 2019 году ГК заплатила ФГБУ 998 млн руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ИРАЭРО В СУДЕ ПЫТАЕТСЯ ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 79 МЛН РУБ. ЗА ВЫПОЛНЕННЫЕ СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ

Авиакомпания «ИрАэро» подала в Арбитражный суд Москвы иск к Росавиации на сумму 78,77 млн рублей, следует из материалов суда.

Третьим лицом в деле фигурирует Минфин РФ. Предварительные слушания по делу пока не назначены.

Как пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе перевозчика, иск подан «с целью взыскать задолженность по субсидируемым рейсам, выполненным авиакомпанией в апреле и мае»

текущего года. По каким направлениям были выполнены эти рейсы, в «ИрАэро» не указали.

«ИрАэро» основана в 1999 году, базируется в Иркутске. Парк воздушных судов состоит из четырех типов самолетов: девяти Sukhoi Superjet 100, трех Boeing-777-200ER, а также Bombardier CRJ-200ER, Ан-24, Ан-26, Ан-26-100. В настоящее время компания выполняет рейсы более чем в 40 городов России, а также за рубеж.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ В РАБОТЕ СЛУЖБ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА ЧИТЫ

Управление Госавианадзора по Дальневосточному федеральному округу (структура **Ространснадзора**) выявило 15 нарушений в работе АО «Аэропорт Чита» (управляет входящим в «Новпорт» аэропортом Читы), следует из размещенных в системе «СПАРК-Интерфакс» материалов.

Сотрудники надзорного управления в ходе проверки 5 июля установили, что охрана границ аэропорта «не осуществляется подразделениями ведомственной охраны министерства транспорта РФ», аварийно-спасательная служба аэропорта не аттестована, а служба авиационной безопасности не оснащена служебным оружием.

Кроме того, ограждение объекта не оборудовано инженерно-техническими системами, защищающими от несанкционированного проникновения на его территорию людей и транспорта.

Проверяющие также установили, что члены экипажа воздушного судна авиакомпании «Сибирь» были допущены в контролируемую зону аэропорта без необходимого досмотра. Еще ряд нарушений связаны с тем, что АО не провело эколого-орнитологическое обследование территории аэродрома и не представило **Ространснадзору** документы, подтверждающие прохождение курсов повышения квалификации по направлению «Орнитологическое обеспечение безопасности полетов» 5 сотрудниками группы эксплуатации аэродрома.

Основную часть выявленных нарушений аэропорт должен устранить до конца года, а что касается требований по орнитологической безопасности полетов - до 1 июля 2020 года.

«Новпорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время он является крупнейшим аэропортовым холдингом в РФ, в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ГСС ЗА I ПОЛУГОДИЕ В 7 РАЗ СНИЗИЛИ ВЫРУЧКУ ОТ ПРОДАЖ SSSJ-100

АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)) в I полугодии 2019 года более чем в 7 раз снизило выручку от серийного производства и поставок Sukhoi Superjet 100 относительного того же периода прошлого года, до 2,05 млрд руб., следует из отчетности компании.

Общая выручка компании за отчетный период упала почти в 4 раза, до 4,2 млрд руб. Услуги послепродажного обслуживания принесли ГСС 2,06 млрд руб. выручки против 1,09 млрд руб. годом ранее.

Себестоимость продаж снизилась в 4,4 раза, до 3,06 млрд руб., в том числе серийного производства и поставок самолетов - в 7,4 раза, до 1,7 млрд руб.

Чистый убыток ГСС увеличился в годовом выражении на 33%, до 1,07 млрд руб.

Долгосрочные обязательства компании на конец первого полугодия составляли 24,8 млрд руб. (на начало года - 44,09 млрд руб.), в том числе заемные средства - 18,2 млрд руб. (на начало года - 37,7 млрд руб.). Краткосрочные обязательства достигли 94,5 млрд руб. (на

начало года - 66,1 млрд руб.), в том числе заемные средства - 40 млрд руб. (на начало года - 9,7 млрд руб.).

«Интерфакс» пока не располагает комментарием ГСС о том, сколько SSJ-100 было поставлено заказчикам за отчетный период.

В 2018 году поставки «суперджетов» снизились до 26 штук против 30 единиц в 2017 году, говорил бывший глава ГСС Александр Рубцов (покинул должность в апреле). Причиной, по его словам, был дефицит двигателей, который возник из-за поломок у действующих эксплуатантов SSJ-100: моторы, которые производились для оснащения новых самолетов, шли как запасные для старых.

Согласно отчету ГСС за I квартал, за этот период компания вовсе осталась без выручки от серийного производства и поставок Sukhoi Superjet 100. Годом ранее этот показатель был на уровне 3,46 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.22; ЧЕМЕЗОВ ПОПРОСИЛ ПУТИНА О ДОКАПИТАЛИЗАЦИИ ОАК НА БОЛЕЕ 300 МЛРД РУБ. ДЛЯ ПОКРЫТИЯ ДОЛГОВ И ПРОГРАММЫ МС-21

Глава «Ростеха» Сергей Чемезов обратился к президенту Владимиру **Путину** с просьбой поддержать докапитализацию ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК) для финансового оздоровления компании и реализации гражданских проектов, в том числе МС-21.

Согласно сообщению на сайте Кремля, на встрече с президентом Чемезов сообщил о начале интеграции ОАК в состав «Ростеха». В этой связи **Путин** поинтересовался, нужна ли еще в рамках этого процесса докапитализация.

«Да. Там нужна будет докапитализация, потому что нам необходимо будет, чтобы окончательно провести финансовое оздоровление всех предприятий ОАК, более 300 млрд, - ответил президенту Чемезов. - Прежде всего, эта сумма необходима для того, чтобы мы реализовали программы МС-21 и другие гражданские проекты. Сохраняется потребность докапитализации, как вы правильно заметили, со стороны государства. Здесь мы, конечно, рассчитываем на вашу поддержку».

«Очень большой объём кредитных обязательств, которые были получены «по наследству» ещё со времен 90-х годов - начала 2000-х годов. Мы эти долговые обязательства, конечно, обслуживаем, то есть процентную ставку мы выплачиваем, но проблема будет с возвращением самих кредитов», - добавил Чемезов.

ОАК создана в 2006 году для консолидации конструкторских бюро и авиастроительных предприятий РФ. Основным акционером было Росимущество, но в октябре прошлого года президент **Владимир Путин** подписал указ о передаче 92,31% находящихся в федеральной собственности акций ОАК «Ростеху». Небольшими пакетами в ОАК владеют ВЭБ (более 4%) и частные акционеры (более 3%), указано на сайте холдинга.

В начале июля глава Ростеха сообщал, что госкорпорация будет вести переговоры с банками о реструктуризации долгов ОАК. Он тогда отмечал, что в рамках многолетних кредитных договоров с авиахолдингом, «если посчитать, банки уже получили с лихвой».

«Если с теми процентами, которые они получают ежегодно, они в этом даже заинтересованы - они получают проценты каждый год. Поэтому им чем дольше, тем лучше. И вполне могли бы списать, конечно, эти кредиты. Когда в конце года ОАК получим, ну, будем думать, будем встречаться с банками, обсуждать», - заявлял глава «Ростеха» в интервью телеканалу «Россия 1». О каких банках-кредиторах идет речь, он не уточнял.

ОАК и другие подпавшие под санкции компании в последнее время перестали раскрывать значительную часть стандартной корпоративной информации, включая структуру долгового портфеля и кредиторов.

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.07.22; ТУРЫ ОТ «ПОБЕДЫ»

В: Авиакомпанию «Победа» включили в реестр туроператоров. С сегодняшнего дня помимо билетов на самолет клиенты смогут забронировать гостиницу, страховку и трансфер. Проект распространяется на все рейсы маршрутной сети лоукостера. Сервис тестировали с 1 апреля. За это время авиакомпания продала 1,5 тысячи турпакетов. Эксперты считают новый проект своевременным бизнес-решением, которое будет востребовано на рынке.

ЛАРИСА АХАНОВА, ЭКСПЕРТ ПО ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ: Если мы говорим о том, кому они составят конкуренцию, на самом деле, наверное, может случиться самый страшный сон российских туроператоров, когда лоукостеры начинают раздавать депозиты в отелях. Российским туроператорам придется подумать на эту тему, потому что, на самом деле, сегмент самостоятельных путешественников растет от года к году, стандартным туроператорам очень сложно что-то предложить кроме существующих каких-то уже потребительских моделей.

В: Ну вот багаж по-прежнему не будет включен в турпакет, он так и останется дополнительной услугой, это отдельно подчеркнули в авиакомпании. Ранее стандарты «Победы» для ручной клади вызывали немало споров, в том числе и в **Минтрансе**. Там посчитали, что лоукостер нарушил федеральные авиационные правила, но **Ространснадзор** не выявил нарушений.