



Ежедневный мониторинг СМИ

24 ИЮЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2019.07.23; КАБМИН РФ УТВЕРДИЛ НОВЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ПО ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ	5
КАРЕЛИНФОРМ; 2019.07.23; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАРЕЛИЕЙ И ФИНЛЯНДИЕЙ ОБСУДИЛИ В МИНТРАНСЕ РФ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ЭКСПЕРТЫ ОБЪЯСНИЛИ, ЧТО МЕШАЕТ РОССИИ РАЗВИВАТЬ ШЕЛЬФОВЫЕ ПРОЕКТЫ В АРКТИКЕ	6
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; НЕЗАВИСИМАЯ ОЦЕНКА ОПРЕДЕЛИЛА СТОИМОСТЬ РЕКОНСТРУКЦИИ М-7 В СУММУ ДО 139 МЛРД РУБ. - ИСТОЧНИК	6
ТАСС; 2019.07.23; ДОРОГИ ГОРНОГО АЛТАЯ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 728 МЛН РУБЛЕЙ	8
ТАСС; 2019.07.23; НАЦПРОЕКТЫ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНЫ КОНТРАКТАМИ НА 2019 ГОД НА 85%	8
ТАСС; 2019.07.23; В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ ОТРЕМОНТИРУЮТ УЧАСТОК ОДНОЙ ИЗ САМЫХ РАЗБИТЫХ ДОРОГ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ПУТИН ПОРУЧИЛ РЕАГИРОВАТЬ НА СООБЩЕНИЯ СМИ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВ ГРАЖДАН	9
ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.24; ЭКОНОМИКА НА ГАЗЕ; АНАЛИТИК АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ — О ТОМ, НУЖНО ЛИ РОССИИ ПЕРЕВОДИТЬ ТРАНСПОРТ НА ПРИРОДНОЕ ТОПЛИВО	9
ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2019.07.23; ПОЛУСВОБОДНАЯ КАССА: НА НАЦПРОЕКТЫ ПОТРАТИЛИ 661 МЛРД РУБЛЕЙ; РЕГИОНЫ ИСПЫТЫВАЮТ ПРОБЛЕМЫ С ОСВОЕНИЕМ СРЕДСТВ ПО ИХ РЕАЛИЗАЦИИ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; КАССОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ НА 10 ИЮЛЯ ПРЕВЫСИЛО 0,66 ТРЛН РУБ. ИЗ 1,7 ТРЛН, ЧТО «ПРИЕМЛЕМО» - МЕДВЕДЕВ.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; БИЗНЕС ВНОВЬ РАСКРИТИКОВАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О ГОСРЕГУЛИРОВАНИИ ВЫБРОСОВ, РАБОТА НАД НИМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ ..	12
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ПОВЫШЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГОСДУМА НАДЕЛИЛА ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРАВОМ УСТАНАВЛИВАТЬ ЗОНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВОКРУГ СУДОВ С ЯДЕРНЫМ РЕАКТОРОМ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОНТРОЛЕ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РФ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГОСДУМА РАТИФИЦИРОВАЛА СОГЛАШЕНИЕ С КНР О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ГЛОНАСС И БЭЙДОУ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ О СОЗДАНИИ ЕДИНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ БАЗЫ О НАСЕЛЕНИИ СТРАНЫ.....	17
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПАКЕТ ЗАКОНОПРОЕКТОВ ОБ ОБНОВЛЕНИИ СПИКОВ	18

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.07.24; ГИБДД НЕ УСПЕВАЕТ К АВТОДИЛерам; ЗАКОН О РЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ В АВТОСАЛОНАХ ПЕРЕНЕСЕН НА ПОЛГОДА.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА; 2019.07.24; РАДАР КАК РАЗДРАЖАЮЩИЙ ФАКТОР; ЗА МИНУВШИЙ ГОД В БЮДЖЕТ КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТУПИЛО 463 МИЛЛИОНА В ВИДЕ ДОРОЖНЫХ ШТРАФОВ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛАРИСА ИОНОВА; 2019.07.23; ЖДЕМ РАЗВЯЗКИ; ЮЖНЫЕ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ 22 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ.....	23
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.07.23; ПОМОЩЬ БИЗНЕСУ ИЛИ ЗАБОТА О ЖИТЕЛЯХ: КТО БУДЕТ ЕЗДИТЬ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ КРАЙНЕГО СЕВЕРА?.....	24
ТАСС; 2019.07.23; ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С НАЧАЛА ЛЕТА ВЫРОСЛА ВДВОЕ.....	27
ТАСС; 2019.07.23; ГОСДУМА РАСШИРИЛА ПОЛНОМОЧИЯ МИНТРАНСА В СФЕРЕ КОНТРОЛЯ ЗА ВЕСОМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; СОВФЕД ВВЕЛ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ.....	28
ТАСС; 2019.07.23; СОВФЕД ОДОБИЛ ЗАКОНЫ О НАКАЗАНИИ ЗА НАРУШЕНИЕ ТЕХОСМОТРА МАШИН.....	28
RNS; 2019.07.23; ПОЧЕМУ РОССИИ НУЖНО ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РАЗМЕТКИ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; СОВФЕД ЗАПРЕТИЛ БРАТЬ НА РАБОТУ МАШИНИСТАМИ ЛИЦ, ПРИЧАСТНЫХ К ТЕРРОРИЗМУ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ПРИНЯТ ЗАКОН О СНИЖЕНИИ ШТРАФА ДЛЯ Ж/Д ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ.....	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.07.24; ИДЕТ НА ТАРАН; ПАССАЖИРАМ ПОЕЗДОВ УГРОЖАЮТ АВТОМОБИЛИ.....	30
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; СТАНЦИИ НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА ТОММОТ - НИЖНИЙ БЕСТЯХ ОТКРОЮТСЯ В ЯКУТИИ 26 ИЮЛЯ...31	31
ТАСС; 2019.07.23; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ДЛЯ МЦД-1 ПОСТРОЯТ ОКОЛО «МОСКВА-СИТИ» К 2020 ГОДУ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; РЖД ДАЮТ СКИДКУ 15% НА ЭКСПОРТ ЧУГУНА СО СТАНЦИИ НОВОЛИПЕЦК К ПОРТАМ ТУАПСЕ И НОВОРОССИЙСК.....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; МОСКОВСКИЕ КОМПОЗИТЫ ПРИМЕНЕНЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЭЛЕМЕНТОВ ТЕПЛОВЗОВ РЖД.....	32
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДМИТРИЙ БУТРИН, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.07.24; БУРОВАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА; ЕХХОНМОБИЛ ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПОПРАВИТЬ ЗАКОНЫ В ПОЛЬЗУ ИНОСТРАННЫХ ПЛАТФОРМ.....	33
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.23; В КИТАЙСКОМ ГУАНЧЖОУ ОТКРЫЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МОРСКОМУ И РЕЧНОМУ ТРАНСПОРТУ.....	35
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.07.23; В ЛОНДОНЕ ПРОШЛА СЕССИЯ СОВЕТА ИМО.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; НАХОДКИНСКИЙ МОРТОРГПОРТ НАЧАЛ СТРОИТЬ ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ЗА 1 МЛРД РУБ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ПОРТ ПОСЬЕТ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ ПОЧТИ НА 5%.....	37

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; БРОНИРОВАНИЕ БИЛЕТОВ ВОЗОБНОВИЛИ НА ПАРОМНОЙ ЛИНИИ САХАЛИН - МАТЕРИК	37
ТАСС; 2019.07.23; СПЕЦИАЛИСТЫ «РОСМОРРЕЧФЛОТА» ОЧИСТИЛИ ОТ ТОПЛИВА 800 М ПЛЯЖА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ.....	38
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.23; «МОСТУРФЛОТ» 26 ИЮЛЯ ЗАПУСКАЕТ КРУИЗ ПО ВОЛХОВУ ДО ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА.....	39
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.23; ЗАВЕРШЕН ПЕРВЫЙ ЭТАП ЭКСПЕДИЦИИ «ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА-2019».....	39
ИА REGNUM; 2019.07.23; УЧЕНЫЕ ИЗУЧИЛИ ЭКОСИСТЕМЫ ВЕТЛУГИ И ЧАСТИ ЧЕБОКСАРСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА	41
ПРАЙМ; 2019.07.23; ПОЛОМКА ТЕПЛОХОДА «АФАНАСИЙ НИКИТИН» НЕ ДОЛЖНА ВЫЗВАТЬ ПРОБКИ НА КАНАЛЕ МОСКВЫ - ЭКСПЕРТ.....	42
ГТРК БУРЯТИЯ; 2019.07.23; НА БАЙКАЛЕ СПУСТИЛИ НА ВОДУ ЭКОСУДНО ДЛЯ СБОРА ОТХОДОВ.....	42
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.07.24; В НЕОПЛАТНОМ ДЫМУ: В КУРИЛКИ АЭРОПОРТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ПУСКАТЬ ЗА ДЕНЬГИ; ДЕПУТАТЫ ГОТОВЯТ ПОПРАВКИ КО ВТОРОМУ ЧТЕНИЮ ЗАКОНОПРОЕКТА О ВОЗВРАЩЕНИИ СПЕЦКОМНАТ В ВОЗДУШНЫЕ ГАВАНИ	43
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.23; «ДОМОДЕДОВО» КАК МИНИМУМ ДВА ГОДА НЕ СМОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ ГИГАНТСКИЙ ТЕРМИНАЛ СТОИМОСТЬЮ 38 МЛРД РУБ.; ВЫБРАННЫЙ РОСАВИАЦИЕЙ ПОДРЯДЧИК-БАНКРОТ НЕ ДОСТРОИЛ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ	45
ТАСС; 2019.07.23; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ПРОВЕРКИ АВИАКЕРОСИНА ПЕРЕД ЗАПРАВКОЙ САМОЛЕТА	47
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; В МИД РФ НАДЕЮТСЯ НА СКОРУЮ ДОГОВОРЕННОСТЬ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ЧАРТЕРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В ЕГИПЕТ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ТУРОПЕРАТОРАМ ПОТРЕБУЕТСЯ ДВЕ НЕДЕЛИ, ЧТОБЫ РАЗВЕРНУТЬ ЧАРТЕРНЫЕ ПРОГРАММЫ В ЕГИПЕТ.....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; СЧЕТПАЛАТА РФ ПРЕДЛОЖИЛА СООБЩИТЬ ПРЕЗИДЕНТУ О СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ДОМОДЕДОВО И АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА	49
RNS; 2019.07.23; ПОЧЕМУ ЧЕХИЯ ОГРАНИЧИВАЛА ПОЛЕТЫ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ	50
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ПРОВЕРКУ СИТУАЦИИ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАВЕРШАТ ЧЕРЕЗ ОДНУ-ДВЕ НЕДЕЛИ	51
ТАСС; 2019.07.23; В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКАМИ ВЫДАЧИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗБУЖДЕНО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО	51
RNS; 2019.07.23; IATA ВЫСТУПИЛА ПРОТИВ ЭКОНАЛОГА ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ	52
ТАСС; 2019.07.23; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ СУБСИДИРУЕМЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА В ТРИ РАЗА	52
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; МАРИЙ ЭЛ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ, РЕЙСЫ НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ «РУСЛАЙН»	53
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.23; МАТВИЕНКО ПОЗДРАВИЛА ЖИТЕЛЕЙ МАРИЙ ЭЛ С ОТКРЫТИЕМ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ МЕЖДУ ЙОШКАР-ОЛОЙ И МОСКВОЙ.....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С 20 СЕНТЯБРЯ НАЧНЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В КРАСНОДАР.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; NORDWIND В ОКТЯБРЕ ЗАПУСТИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В СТАМБУЛ ИЗ ТАТАРСТАНСКОГО «БЕГИШЕВО»	54

ТАСС; 2019.07.23; ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС СОЕДИНИЛ ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ И СЕЛО МАНИЛЫ НА СЕВЕРЕ КАМЧАТСКОГО КРАЯ	54
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; «АЭРОПОРТЫ КАМЧАТКИ» ЗАКЛЮЧАТ С МЕСТНОЙ КОМПАНИЕЙ КОНТРАКТ НА ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ОССОРЫ	55
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; РОСАВИАЦИЯ НАШЛА ПОДРЯДЧИКА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТОЛЬКО 2 АЭРОПОРТОВ ИЗ 5 НА Д.ВОСТОКЕ.....	55
RNS; 2019.07.23; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» С НАЧАЛА ГОДА ПЕРЕВЕЗЛА 5 МЛН ПАССАЖИРОВ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГСС ОБЪЯСНИЛИ ПАДЕНИЕ ВЫРУЧКИ ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ ПЛАНАМИ ПРОДАВАТЬ SSJ-100 ВО II ПОЛУГОДИИ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; «ВНУКОВО» СТАЛО ОТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ НА СУММУ БОЛЕЕ 380 МЛН РУБ. ОТ СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ	57
ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ИРАЭРО ПОШЛА НА МИРОВУЮ С ГТЛК В 2 ИСКАХ ПО АРЕНДЕ SSJ-100	57
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КАК ЧАСТО ТУРИСТЫ ТЕРЯЮТ БАГАЖ.....	58
РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ ОТКАЗ «ТРАНСАЭРО» В ИСКЕ К IATA НА 106 МЛН РУБ.....	58

ПУБЛИКАЦИИ

ПРАЙМ; 2019.07.23; КАБМИН РФ УТВЕРДИЛ НОВЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ПО ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ

Правительство России утвердило новый состав координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, председателем которого назначен **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, следует из документа, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

Согласно распоряжению, заместителем председателя совета стал первый **замминистра транспорта Иннокентий Алафинов**, а должность секретаря совета занял **директор департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Алексей Бакирей**.

В состав совета вошли врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, его заместитель Михаил Москвин, помощник президента РФ **Игорь Левитин**, председатель комитета Совета Федерации по регламенту и организации парламентской деятельности Андрей Кутепов, председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству **Евгений Москвичев**.

Органы внутренних дел в совете представляют замначальника главного управления на транспорте МВД России Александр Бревнов, начальник управления ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленобласти Алексей **Семенов**, начальник управления на транспорте МВД по СЗФО Евгений Стасишин, начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД Михаил Черников

Кроме того, в новый состав включены первый замруководителя ФТС Руслан Давыдов, замдиректора департамента госрегулирования тарифов и инфраструктурных реформ Минэкономразвития Василий Шпилов, глава РЖД Олег Белозеров и его заместитель Олег Тони, ректор Петербургского государственного университета путей сообщения Александр Панычев и член «Ассоциации юристов России» Сергей Белов.

КАРЕЛИНФОРМ; 2019.07.23; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАРЕЛИЕЙ И ФИНЛЯНДИЕЙ ОБСУДИЛИ В МИНТРАНСЕ РФ

Глава Карелии сегодня в Москве принял участие в заседании рабочей группы Госкомиссии по подготовке к 100-летию юбилею республики. Парфенчиков рассказал о важных вопросах, которые обсуждались на совещании.

Как сообщил губернатор на своей странице в соцсети «ВКонтакте», на заседании под руководством главы **Минтранса РФ Евгения Дитриха** обсудили предварительные итоги работы по организации прямого авиасообщения между Карелией и Финляндией. По словам Парфенчикова, было достигнуто соглашение проработать возможность принятия мер господдержки для начала регулярных полетов.

Кроме того, глава Карелии сообщил на заседании о необходимости реконструкции и строительства новых канализационных очистных сооружений более чем в 70 городских и сельских поселениях республики. Участники комиссии одобрили предложения карельских властей по выделению дополнительных бюджетных средств на реконструкцию очистных сооружений в поселках Салми Питкярантского района и Пиндуши Медвежьегорского района в размере 139 млн 636,5 тысяч рублей.

В конце заседания был подписан План мероприятий по комплексному развитию **пунктов пропуска** через госуграницу России в Карелии. В него входит ремонт, обустройство и модернизация железнодорожных и автомобильных **пунктов пропуска** Люття и Вяртсиля.

<http://karelinform.ru/news/society/23-07-2019/pryamoe-aviasoobschenie-mezhdu-kareliyei-i-finlyandiei-obsudili-v-mintranse-rf>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ЭКСПЕРТЫ ОБЪЯСНИЛИ, ЧТО МЕШАЕТ РОССИИ РАЗВИВАТЬ ШЕЛЬФОВЫЕ ПРОЕКТЫ В АРКТИКЕ

Россия сталкивается со сложностями в реализации шельфовых проектов в Арктике из-за санкций, однако остальные арктические страны также не показывают заметных успехов в нефтегазовом освоении региона, рассказали эксперты, опрошенные РИА Новости.

«Развитие шельфовых проектов сдерживает, в первую очередь, санкционный режим, ограничивающий поставки оборудования и уникальных технологий, требуемых для реализации проектов в экстремальных арктических условиях, и огромная капиталоемкость таких проектов», - пояснила партнер департамента налогового и юридического консультирования КПМГ Виктория Тургенева.

Руководитель «Делойт», СНГ во Владивостоке Никита Сошников подчеркивает, что без реализации крупных нефтегазовых проектов в Арктике невозможно будет сформировать необходимый грузопоток по Севморпути. Президентом РФ Владимиром **Путин**ым поставлена задача довести грузооборот по СМП до 80 миллионов тонн к 2024 году.

Однако, по мнению Тургеновой, грузопоток по Севморпути в состоянии обеспечить не только шельфовые, но и континентальные арктические проекты. Поэтому на ситуации благоприятно сказалось бы введение в РФ налогового спецрежима, обеспечивающего запуск на территории российской континентальной Арктики проектов со схемой транспортировки по СМП, обеспечивающих рост грузопотока.

Сошников при этом отмечает, что другие арктические игроки в настоящий момент также не демонстрируют заметных успехов в осуществлении нефтегазовых проектов в регионе.

«Помимо России разработками арктического шельфа занимаются США, Канада, Дания и Норвегия, недавно о своем желании освоения Арктики заявила Украина. При этом степень изученности и освоенности ресурсов по-прежнему остается крайне низкой, в настоящее время реализуются лишь единичные проекты, например, норвежский проект «Голиаф» в Баренцевом море», - сказал эксперт.

<https://ria.ru/20190723/1556785269.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; НЕЗАВИСИМАЯ ОЦЕНКА ОПРЕДЕЛИЛА СТОИМОСТЬ РЕКОНСТРУКЦИИ М-7 В СУММУ ДО 139 МЛРД РУБ. - ИСТОЧНИК

Проект реконструкции автодороги общего пользования М-7 «Волга», рассматриваемый в качестве альтернативы строительству новой платной скоростной трассы Москва - Казань, может обойтись в сумму до 139 млрд рублей, подсчитал независимый оценщик.

Поручение ведомствам определить объемы затрат, источники финансирования, политические, социальные и экологические риски реализации проекта реконструкции М-7, включая обходы городов, премьер-министр **Дмитрий Медведев** дал по итогам совещания 19 июня. На прошлой неделе выводы независимого отчета были направлены в профильные ведомства, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с документом.

Оценку стоимости реконструкции М-7 провела инжиниринговая компания АЕСОМ, которая в разное время участвовала в проектах создания автодороги М-11 Москва - Санкт-Петербург, Западного скоростного диаметра (ЗСД) в Санкт-Петербурге, строительства новых терминалов «Шереметьево» и «Пулково». Заказчиком исследования выступила автономная некоммерческая организация «Инвестиционно-технологической развитие» (АНО «ИТР», ее учредителями, по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», являются Фонд «Сколково» и Фонд развития промышленности Минпромторга).

По информации источника, в отчете предложены два возможных варианта стоимости реконструкции автодороги.

По первому из них стоимость капитальных затрат составит 111,3 млрд руб. в ценах 2019 года (с НДС). Данный вариант предполагает реконструкцию М-7 под категорию 1Б по аналогии с проектными решениями на участках дороги, где ремонтные работы уже были проведены с получением положительных заключений Главгосэкспертизы. Также предполагается расширение дороги без устройства дополнительных обходов населенных пунктов и без сноса зданий на прилегающей к дороге полосе. Из строительства обходов населенных пунктов в расчет принят только участок обхода Нижнего Новгорода протяженностью 20 км.

Альтернативный вариант реконструкции М-7, по словам источника, предполагает увеличение стоимости проекта на 27,7 млрд руб., до 139 млрд руб. в ценах 2019 г. В случае, если при переводе в 1Б категорию будет принято решение о строительстве обходов населенных пунктов, то, согласно отчету, потребуется новое строительство автодороги на протяжении около 90 км. При этом учитывается, что расположенные близко друг к другу населенные пункты будут обходиться одним участком трассы. В расчете учтено строительство обходов населенных пунктов Покров, Петушки, Лакинск, Гороховец, Лысково, Цивильск и Старая Тюрлема. Также предполагается достройка обхода Нижнего Новгорода.

Первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** 16 июля сообщал, что обсуждение вопроса о выборе между строительством новой платной дороги Москва - Казань и реконструкцией трассы М-7 «Волга» продолжается. Он отмечал, что вариант строительства новой дороги обеспечен 260 млрд руб. частных инвестиций, в то время как реконструкция М-7 будет дороже или сопоставима со стоимостью строительства новой дороги (Москва - Казань - ИФ).

«Если мы говорим о новой автомобильной дороге, то как минимум в 2020-22 гг в зависимости от модели участков она будет обслуживаться за счет поступления платы. А здесь (в случае реконструкции М-7 - ИФ) мы оставляем (расходы на эксплуатацию дороги - ИФ) не просто на бюджете, а переводим дорогу из третьей, второй категории в первую - и бюджетные расходы на содержание растут. Соответственно, мы не создаем новую инфраструктуру, не увеличиваем плотность дорог на территории наиболее плотного заселения РФ», - пояснил **Алафинов**.

Предложение о строительстве новой платной трассы Москва - Казань ранее также поддержал глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

«Мне кажется, что нужно заниматься и существующей трассой (М-7), и новая трасса будет дополнением к тому, что сейчас есть. Это будем обсуждать с премьер-министром на совещании», - сказал он журналистам после своего автопробега на автомобиле Lada Xray до Тольятти.

В начале июня министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** сообщал журналистам, что вице-премьер РФ **Максим Акимов** разрешил госкомпании «Автодор» начать мероприятия по подготовке документов по планировке территории под строительство новой автомобильной дороги Москва - Казань.

При этом **Дитрих** отмечал, что проект автодороги «не только актуальный, но и очень перспективный» и добавил, что он обсуждался на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора Европа - Западный Китай «было заложено в наших межправительственных соглашениях».

Ранее сообщалось, что госкомпания «Автодор» готовит проект строительства скоростной платной автомагистрали Москва - Нижний Новгород - Казань в составе международного транспортного маршрута Европа - Западный Китай. Общая протяженность трассы составит 729 км, предполагается, что на трассе будет реализована система платы по принципу «свободный поток».

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/alternativu-novoy-platnoy-avtotrasse-moskva-kazan-otsenili-v-139-mlrd-rublej/>

ТАСС; 2019.07.23; ДОРОГИ ГОРНОГО АЛТАЯ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 728 МЛН РУБЛЕЙ

На ремонт трасс в Республике Алтай в 2019 году направят более 728,4 млн рублей. Средства выделены в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщается на сайте правительства региона.

«На реализацию **нацпроекта** выделяется более 728,4 млн рублей, в том числе из федерального бюджета - более 689,4 млн рублей», - говорится в сообщении.

Финансирование позволит провести ремонт на 11 участках регионального значения и 15 отрезках Горно-Алтайской агломерации. Всего будет отремонтировано 86,95 км дорог.

Пресс-служба регионального правительства сообщила, что врио главы Республики Олег Хорохордин потребовал как можно скорее ликвидировать отставание в графиках работы двух участков в Чойском районе и одном – в Турочакском. Отставание возникло из-за технических проблем. Отмечается, что в Горно-Алтайске ремонт идет на пяти участках, еще на девяти работы начнутся в ближайшее время. Завершить ремонтные работы планируется к 13 октября.

Кроме того, вне **нацпроекта** в регион до конца августа будут направлены 400 млн рублей из федерального бюджета на восстановление 15 аварийных мостов. Еще 237 млн рублей будет выделено на восстановление трех мостов, разрушенных паводком 2018 года.

Согласно **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, к 2024 году доля автодорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна вырасти до 50,9% с 43,1% в настоящее время.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/742605>

ТАСС; 2019.07.23; НАЦПРОЕКТЫ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНЫ КОНТРАКТАМИ НА 2019 ГОД НА 85%

Программы, реализуемые в Вологодской области в рамках национальных проектов, обеспечены контрактами на 7,5 млрд рублей, или на 85% от необходимого на 2019 год. Об этом сообщила в понедельник замгубернатора, начальник департамента финансов Валентина Артамонова.

«Область участвует в реализации 51 проекта в рамках национальных проектов, все региональные паспорта утверждены. На 17 июля заключено контрактов на 7,5 млрд рублей - это 85% от необходимого объема контрактования, не обеспечено контрактов на сумму 1,3 млрд рублей», - сообщила замгубернатора.

В частности, по ее словам, полностью заключены контракты по **нацпроекту «Экология»**, высокий процент исполнения по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**, по «Жилью и городской среде» - 89%. «Беспокоит, что в рамках **нацпроекта «Образование»** не законтрактовано 242 млн рублей, не завершены конкурсные процедуры на 194 млн рублей на мероприятия по созданию и оснащению оборудованием центров поддержки одаренных детей. В рамках **нацпроекта «Демография»** не заключено контрактов на 366 млн рублей - на два детсада в Вологде и один в Вологодском районе», - сказала замгубернатора.

Еще большую обеспокоенность, по ее словам, вызывает заключение контрактов по **нацпроекту «Здравоохранение»**. Так, еще не заключены контракты на 485 млн рублей, прежде всего, на покупку оборудования для регионального сосудистого центра - на 66 млн, для онкологического центра - на 209 млн, на покупку оборудования для детских поликлиник - 89 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/739769>

ТАСС; 2019.07.23; В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ ОТРЕМОНТИРУЮТ УЧАСТОК ОДНОЙ ИЗ САМЫХ РАЗБИТЫХ ДОРОГ

Подрядчик приступил к ремонтным работам участка в 25 км на Гдовской трассе, которая соединяет Псков с Ленинградской областью, связывая Кингисепп с морским портом Усть-Луга. Работы по реконструкции участка идут за счет средств **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и должны быть завершены до конца октября, сообщила пресс-служба правительства региона.

Как ТАСС сообщал ранее, Гдовская трасса -- одна из самых разбитых в Псковской области, ее ремонт разбит на этапы. Общая протяженность дороги составляет 266 км, около 150 из которых пролегают на территории Псковского региона.

«На участке трассы «Псков - Гдов - Сланцы - Кингисепп - Куземкино - Краколье» рабочие начали фрезеровать дорожное покрытие. Подрядчиком на объекте является компания «Буер», - говорится в сообщении.

Также в сообщении поясняется, что в этом году будет отремонтировано 25 км автомобильной дороги. Работы подрядчику согласно контракту, сумма которого составляет более 240 млн рублей, необходимо завершить до 31 октября. Реконструкция участка трассы идет в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«В 2019 году будут проведены работы более чем на 50 участках региональных и местных автодорог на общую сумму около 2 млрд рублей, из них 450 млн рублей пойдут на ремонт дорог, входящих в Псковскую агломерацию», - дополняется в сообщении.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/741033>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ПУТИН ПОРУЧИЛ РЕАГИРОВАТЬ НА СООБЩЕНИЯ СМИ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВ ГРАЖДАН

Президент РФ **Владимир Путин** рекомендовал губернаторам организовать мониторинг СМИ на предмет нарушения законодательства, прав, свобод и интересов граждан.

Путин утвердил перечень поручений по итогам пленарного заседания VI медиафорума независимых региональных и местных средств массовой информации «Правда и справедливость», проведенного Общероссийским общественным движением «Народный фронт «За Россию» 16 мая 2019 года, сообщает сайт Кремля.

«Рекомендовать высшим должностным лицам (руководителям высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации... организовать при участии органов местного самоуправления мониторинг средств массовой информации в целях выявления сообщений о нарушениях законодательства Российской Федерации, прав, свобод и законных интересов граждан Российской Федерации, а также разработать механизм принятия эффективных мер реагирования в случае совершения таких нарушений», - говорится в документе.

<https://ria.ru/20190723/1556793845.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.24; ЭКОНОМИКА НА ГАЗЕ; АНАЛИТИК АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ — О ТОМ, НУЖНО ЛИ РОССИИ ПЕРЕВОДИТЬ ТРАНСПОРТ НА ПРИРОДНОЕ ТОПЛИВО

В начале года президент России поручил ускорить перевод транспорта на природный газ. Сегодня активно обсуждается новая программа развития газомоторного сегмента, разрабатываемая Минпромторгом с участием других министерств и профильных компаний. В ее рамках планируется выделять на развитие отрасли по 10 млрд рублей ежегодно (из них 1 млрд рублей — на исследования и разработки). Но меры государственной поддержки не ограничиваются рамками этой программы.

Газ — одно из самых популярных моторных топлив в мире. Широчайшее распространение получили метан (порядка 27,4 млн автомобилей) и пропан-бутан (около 27 млн). Но если в пропан-бутановом сегменте наша страна является одним из мировых лидеров, то в метановом она до сих пор в отстающих. Парадокс заключается в том, что Россия обладает крупнейшими запасами природного газа. Странно не использовать это преимущество.

Долгое время после развала СССР развитием газомоторного направления занимался фактически один «Газпром». Но в 2013 году государство развернуло широкую кампанию по переводу транспорта на природное топливо.

Необходимость этого заключается в нескольких плоскостях. Во-первых, стоит назвать рациональное использование природных ресурсов. Во-вторых, ряд экологических преимуществ. По совокупности выбросов природный газ сегодня — самое чистое ископаемое топливо, используемое на транспорте. А именно транспорт является основным источником загрязнений в крупных городах. В-третьих, экономия денежных средств. Кубометр природного газа соответствует по эффективности литру бензина, а стоит в 2,5–3 раза меньше (16–18 рублей). За счет широкого распространения газомоторного топлива можно снять часть рисков для потребительских товаров, связанных с колебаниями цен на традиционные моторные топлива. Прошлогодний ценовой кризис на российском рынке нефтепродуктов можно считать хорошей, хотя и излишне драматичной рекламой газомоторного сегмента.

Определяя меры поддержки, государство старалось решить сразу несколько задач. Первая из них — развитие заправочной инфраструктуры. К 2013 году в стране было порядка 250 метановых заправок. На данный момент их около 380, и это количество ежегодно растет. Хотя в масштабах России даже этого пока мало. Вторая задача — помощь отечественным производителям газомоторной техники. Третья — рост потребления.

Ряд выбранных государством мер воздействовал на решение отдельных задач. В качестве примера можно привести субсидии для производителей газомоторной техники. Кстати, на данный момент в рамках новой программы развития отрасли планируется перенести эту меру поддержки с производителя на потребителя. В этом же контексте можно упомянуть такой инструмент, как энергосервисный контракт.

Стоит заметить, что ряд российских автопроизводителей выпускали газомоторную технику и до начала масштабной программы перевода транспорта на природный газ. В качестве одного из лидеров можно назвать КамАЗ. Газодизельные грузовики, выпущенные предприятием, не только широко применяются на производствах и в муниципальных компаниях, один из них даже участвует в международных ралли-рейдах наравне со своими «традиционными» одноклассниками.

Производить газовые грузовики или автобусы в никуда, без гарантий роста спроса было бы очевидно неосмотрительно. Даже при финансовой поддержке со стороны государства. Поэтому и на данном направлении были предприняты стимулирующие меры. Так, к 2020 году на газ должно быть переведено до 50% муниципального транспорта в крупных городах. Сегодня обсуждается необходимость для всех городов с населением более 100 тыс. человек к 2030 году разработать собственные программы развития газомоторного сегмента.

Есть также меры, которые позволяют решать сразу несколько задач. Так, государство воспользовалось опытом «Газпрома», который не только является основным строителем газозаправочной инфраструктуры, но и переводит собственный транспорт на природно топливо. Таким образом одновременно решается проблема низкой плотности заправочной сети и малого количества потребителей.

Даже с учетом всех вышеперечисленных мер переоборудование машин на газ стоит немало и техника в заводском исполнении оказывается дороже своих бензиновых и

дизельных аналогов. Поэтому государство предложило еще один инструмент — некоммерческий лизинг.

За счет льготной ставки для газомоторной техники (в сочетании с остальными мерами поддержки) покупка, к примеру, метанового автобуса обходится ненамного дороже его дизельного аналога. Разумеется, некоммерческий лизинг нацелен на крупные автопарки, а не на отдельного автолюбителя, который хочет приобрести газовую легковушку. Зато эта мера за счет 50-процентного авансирования и консолидированной закупки государственным лизинговым предприятием является одновременно и мерой поддержки производителей, так как они получают финансово обеспеченный заказ. Притом она направлена на поддержку российских автопредприятий.

Через ту же Государственную лизинговую транспортную компанию (ГЛТК) развивают использование сжиженного природного газа (СПГ) в качестве моторного и судового топлива. Так, ГЛТК в сотрудничестве с «Роснефтью» и «Совкомфлотом» строит пять СПГ-танкеров. Появление таких судов и инфраструктуры для их бункеровки — это ответ на ужесточение международных норм по выбросам, которые начнут действовать с 2020 года.

В целом СПГ-направление — это ближайшее будущее моторных топлив. «Газпром», а также ряд других крупных предприятий сегодня включились в развитие сети криоАЗС и разработку техники, работающей на СПГ. Они, в частности, повышают привлекательность российского направления автоперевозок в рамках проекта «Один пояс — один путь».

Если подвести итог, то видно, что с развитием газомоторного сегмента не только улучшается экологическая обстановка в крупных городах. Куда важнее, что российские производители расширяют рынок сбыта для своей высокотехнологичной продукции и получают деньги на дальнейшие разработки. Благодаря предпринимаемым мерам потребление газа на транспорте должно вырасти с 624 млн куб. м в 2018 году до 11 млрд куб. м в 2030-м.

<https://iz.ru/901096/aleksandr-frolov/ekonomika-na-gaze>

ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2019.07.23; ПОЛУСВОБОДНАЯ КАССА: НА НАЦПРОЕКТЫ ПОТРАТИЛИ 661 МЛРД РУБЛЕЙ; РЕГИОНЫ ИСПЫТЫВАЮТ ПРОБЛЕМЫ С ОСВОЕНИЕМ СРЕДСТВ ПО ИХ РЕАЛИЗАЦИИ

Результаты продвижения **нацпроектов** правительство обсудит по итогам второй половины года. Их кассовое исполнение по данным на первую декаду июля составило 661 млрд рублей из запланированных на 2019 год 1,7 трлн. Об этом заявил председатель правительства **Дмитрий Медведев** в ходе заседания президиума совета при президенте РФ по стратегическому развитию и **нацпроектам**.

В последнем майском указе, подписанном президентом России Владимиром **Путиным** поставлена задача вдвое снизить уровень бедности в стране, разработать механизмы повышения уровня жизни граждан, обеспечить устойчивый рост их реальных доходов и пенсий. В результате исполнения указа Россия должна войти в число пяти крупнейших экономик мира.

- Из 1,7 трлн рублей, которые предусмотрены на текущий год, кассовое исполнение сейчас составляет приблизительно 661 млрд рублей (по данным на конец первой декады июля). В целом это более или менее приемлемая ситуация. Но проблемы остаются, и там, где они остаются, естественно, эту работу нужно будет ускорять, работать эффективнее, более активно, - сказал **Дмитрий Медведев**.

Для исполнения майского указа правительством были подготовлены национальные проекты по 12 направлениям (демография, культура, здравоохранение, образование, экология, жилье и городская среда, дорожное строительство, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, малый и средний бизнес, **международная кооперация и экспорт**) и **комплексный план модернизации и**

расширения магистральной инфраструктуры. Все **нацпроекты** рассчитаны до 2024 года, в бюджете заложено 25,7 трлн рублей на их осуществление.

Ранее министерствам и ведомствам было поручено выделить в **нацпроектах** наиболее значимые направления, предусмотрев их приоритетное финансирование, проработать целевые показатели, критерии отбора мероприятий, проанализировать вклад в достижение национальных целей развития.

По словам председателя правительства, эффект от реализации **нацпроектов** будет оцениваться не только по цифрам. Не менее важно, чтобы реальные изменения видели и сами люди.

- Достижение основных результатов, как положено по процессу планирования, мы будем обсуждать по итогам второй половины года. Это обычная практика, нормальная практика. Первое полугодие часто связано с решением множества организационных вопросов. Это касается заключения контрактов, перечисления денег, трансфертов, организации работы в регионах. Тем не менее кое-что почувствовать можно уже и сейчас, по итогам половины года, - отметил премьер-министр.

Ранее главы субъектов обращали внимание премьера на необходимость совершенствования системы государственных и муниципальных закупок. **Дмитрий Медведев** согласился с губернаторами и предложил подумать о введении за такие нарушения дополнительной ответственности, вплоть до уголовной.

<https://iz.ru/902271/pavel-panov/polusvobodnaia-kassa-na-natcproekty-potratili-661-mlrd-rublei>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; КАССОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ НА 10 ИЮЛЯ ПРЕВЫСИЛО 0,66 ТРЛН РУБ. ИЗ 1,7 ТРЛН, ЧТО «ПРИЕМЛЕМО» - МЕДВЕДЕВ

Кассовое исполнение финансирования национальных проектов по состоянию на конец первой декады июля составило 661 млрд рублей из запланированных 1,7 трлн рублей на 2019 год, это «приемлемый» результат, заявил премьер-министр **Дмитрий Медведев** в ходе заседания президиума совета при президенте РФ по стратегическому развитию и **нацпроектам**.

«Из 1,7 трлн рублей, которые предусмотрены на текущий год, кассовое исполнение сейчас составляет приблизительно 661 млрд рублей по данным на конец первой декады июля. В целом это более или менее приемлемая ситуация, но проблемы остаются, и там, где они остаются, работу надо будет ускорять», - сказал он.

На конец июня кассовое исполнение приближалось к 1/3, говорил премьер 2 июля, призывая «двигаться быстрее». Показатель кассового исполнения, озвученный **Медведевым** во вторник, соответствует примерно 39%.

По словам **Медведева**, эффект от реализации **нацпроектов** будет оцениваться не только по цифрам, «но не менее важно, чтобы реальные изменения видели и сами люди».

«Достижение основных результатов мы будем обсуждать по итогам второй половины года. Это обычная практика. Первое полугодие часто связано с решением множества организационных вопросов - касается заключения контрактов, перечисления денег, организации работы в регионах. Но кое-что уже почувствовать можно и сейчас - по результатам первой половины года», - отметил премьер-министр.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190723/1556800475.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; БИЗНЕС ВНОВЬ РАСКРИТИКОВАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О ГОСРЕГУЛИРОВАНИИ ВЫБРОСОВ, РАБОТА НАД НИМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Диалог власти и бизнеса вокруг законопроекта о госрегулировании выбросов парниковых газов пока не привел к результату: бизнес подверг критике новую редакцию документа,

проголосовав против ее одобрения на заседании общественного совета Минэкономразвития.

Заседание совета прошло в заочной форме в конце июня, «Интерфакс» ознакомился с протоколом по его итогам. Проект ФЗ «О государственном регулировании выбросов парниковых газов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» был одобрен подавляющим большинством голосов (15 «за» и 3 «против»), но среди тех, кто не поддержал документ, оказались главы крупнейших деловых объединений - РСПП и ТПП. «Торгово-промышленная палата не поддерживает в представленной редакции проект ФЗ «О госрегулировании выбросов парниковых газов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Законопроект содержит избыточные требования и нормы регулирования, применение которых представляется не обоснованным и не соответствующим целям перспективного развития российской экономики и таких ее секторов, как транспорт, энергетика, металлургия и др.», - таково особое мнение главы ТПП Сергея Катырина, зафиксированное в протоколе.

Глава РСПП Александр Шохин, также входящий в общественный совет, высказался более подробно. По его мнению, законопроект «нуждается в существенной доработке». Документ «неоднократно рассматривался различными органами РСПП, включая бюро правления, отраслевые комитеты и комиссии, по итогам которых при поддержке подавляющего большинства участников неизменно формировалась отрицательная позиция, а замечания и предложения по корректировке законопроекта направлялись в Минэкономразвития и другие заинтересованные органы власти», отметил Шохин.

«РСПП поддерживает применение взвешенного подхода к госрегулированию выбросов парниковых газов, учитывающего приоритеты социально-экономического развития и национальные интересы России, и отмечает недопустимость использования механизмов, направленных на введение дополнительных ограничений и необоснованный рост издержек без создания каких-либо очевидных преимуществ для населения и экономики России», - написал глава союза крупного бизнеса.

По его мнению, этому «прямо противоречит предусмотренное в законопроекте введение таких обременительных мер для экономики, как целевые показатели выбросов парниковых газов по секторам экономики в абсолютном выражении, установление разрешений на выбросы парниковых газов для юридических лиц, введение сбора за выбросы парниковых газов сверх установленных разрешений, внедрение механизма оборота единиц сокращения выбросов парниковых газов».

По оценкам, которые приводит РСПП, Россия с запасом выполняет взятые на себя обязательства по Парижскому соглашению, «а меры государственной политики, направленные на перевыполнение международных обязательств, противоречат национальным интересам и никак не обоснованы». За 1990-2017 годы Россия снизила выбросы парниковых газов на 48% с учетом поглощения лесами, и продолжает обеспечивать сокращение эмиссии. Таким образом, для гарантированной возможности выполнения национальных обязательств России в рамках Парижского соглашения к 2030 году не требуется введение дополнительных ограничительных для экономики мер, уверены в РСПП.

Введение законопроектом ограничивающих норм, которые вступят в силу в 2025 году, негативно отразится на инвестиционной активности российских компаний уже сейчас - в связи с осуществлением инвесторами долгосрочного финансового планирования и учета всех существенных рисков, к которым относятся и меры государственной климатической политики, предупреждает Шохин. «Наибольший негативный эффект и значительная дополнительная финансовая нагрузка на бизнес ожидаются от введения сбора за превышение разрешений на выбросы парниковых газов, порядок определения которых в законопроекте никак не определен», - опасается РСПП. Введение сбора за выбросы парниковых газов и других механизмов, влекущих рост нагрузки на субъекты

экономической деятельности, приведет к росту тарифов на услуги естественных монополий, повышению расходов бюджетной системы, росту темпов инфляции в стране и ухудшению уровня жизни граждан, полагает РСПП.

Кроме того, обращает внимание Шохин, предусмотренное проектом создание Фонда поддержки реализации проектов по сокращению выбросов и (или) увеличению поглощения парниковых газов не согласуется с действующим бюджетным законодательством РФ

Законопроект имеет излишне рамочный характер, подавляющее число принципиально важных вопросов предполагается разрешить подзаконными актами - это создает «существенную неопределенность» для реального сектора экономики, пишет глава РСПП. «Считаем невозможным поддержать законопроект в представленном виде и предлагаем доработать его с учетом перечисленных замечаний, исключив из него такие механизмы государственного регулирования выбросов парниковых газов, как введение целевых показателей выбросов парниковых газов по секторам экономики в абсолютном выражении, установление разрешений на выбросы парниковых газов для юрлиц, введение сбора за выбросы парниковых газов сверх установленных разрешений, внедрение механизма оборота единиц сокращения выбросов парниковых газов», - резюмирует Шохин.

В Минэкономразвития отказались комментировать разногласия с бизнесом, отметив лишь, что работа над законопроектом продолжается.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ПОВЫШЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Госдума на пленарном заседании во вторник приняла закон о поэтапном повышении транспортной безопасности в РФ, предусматривающий обязанность перевозчиков предоставлять доступ к данным с технических средств подразделениям ФСБ России, МВД и **Ространснадзора**.

Законопроект был внесен в Госдуму правительством в 2015 году. В том же году проект закона был принят в первом чтении. Он предусматривал требования по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий транспортной инфраструктуры и средств. Предполагаемые законопроектом изменения должны позволить субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчикам сократить свои производственные издержки на реализацию соответствующих мероприятий, а также поэтапно реализовать требования по обеспечению транспортной безопасности, равномерно распределить финансовую нагрузку.

Ко второму чтению законопроекта его текст был практически полностью переработан.

Закон текстом новой редакции обязывает субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывать и утверждать паспорта обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства. При этом типовые паспорта будут разработаны правительством РФ.

Также закон обязывает субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков обеспечивать доступ к данным с технических средств обеспечения безопасности подразделениям ФСБ, МВД, **Ространснадзора**, а также передачу таких данных в служебные помещения на объекте транспортной инфраструктуры.

Руководитель департамента разработки беспилотных транспортных средств Cognitive Technologies Юрий Минкин рассказал в эфире радио Sputnik, когда, по его прикидкам, начнется бум беспилотного транспорта.

Кроме того, подразделения ведомственной охраны в области транспорта будут иметь право на получение, хранение и применение боевого ручного стрелкового оружия. При этом работники подразделений транспортной безопасности будут обязаны ежегодно проходить профилактический медицинский осмотр, включающий в себя химико-

токсикологические исследования наличия в организме наркотических средств и психотропных веществ, и периодические проверки на пригодность к действиям в условиях, связанных с применением огнестрельного оружия. Также сотрудники подразделений транспортной безопасности получают право на ношение и хранение служебного огнестрельного оружия.

Уточняются также правила повторного досмотра, задержания и изъятия, при наличии, оружия, боеприпасов, ядовитых и радиоактивных веществ для последующей передачи органам внутренних дел и ФСБ.

Срок реализации требований в части оснащения техническими средствами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры предлагается установить 1 марта 2020 года.

<https://ria.ru/20190723/1556794172.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6692413>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГОСДУМА НАДЕЛИЛА ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРАВОМ УСТАНОВЛИВАТЬ ЗОНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВОКРУГ СУДОВ С ЯДЕРНЫМ РЕАКТОРОМ

Госдума во вторник приняла в третьем, окончательном, чтении закон об обеспечении транспортной безопасности.

Закон, в частности, обязывает субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков обеспечивать доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности подразделениям ФСБ России, МВД России, **Ространнадзора**.

Закон наделяет правительство РФ правом определять отдельные суда и иные плавучие средства с ядерным реактором либо суда и иные плавучие средства, транспортирующие ядерные материалы, как объекты транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности, и определять особенности их защиты от актов незаконного вмешательства.

Закон также уточняет основание для проведения повторного досмотра физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, почтовых отправлений, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, и иных материальных объектов, перемещаемых в зону транспортной безопасности.

Таким основанием может стать получение субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства, а также принятие решения о проведении повторного досмотра по результатам наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности, говорится в законе.

Закон предусматривает, что наблюдение или собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности «направлены на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства, а также на обнаружение транспортных средств и иных материальных объектов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства».

Закон предоставляет подразделениям транспортной безопасности право на приобретение, хранение и применение специальных средств для защиты любых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Для защиты объектов транспортной инфраструктуры первой и второй категорий закон наделяет подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, являющихся подразделениями транспортной безопасности, правом на получение, хранение и применение боевого ручного стрелкового оружия.

После вступления закона в силу уполномоченные работники подразделений транспортной безопасности получают право задерживать для незамедлительной передачи органам внутренних дел или органам ФСБ физических лиц, нарушивших требования в области обеспечения транспортной безопасности.

Также они смогут передавать правоохранительным органам оружие, боеприпасы, патроны к оружию, взрывчатые вещества или взрывные устройства, ядовитые или радиоактивные вещества при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения. Работники транспортной безопасности получают также право по документам, удостоверяющим личность, устанавливать личность физического лица, находящегося и пересекающего зону транспортной безопасности.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОНТРОЛЕ ЦЕН НА ТОПЛИВО В РФ

Госдума РФ на заседании во вторник приняла в основном, втором чтении депутатский законопроект о корректировке демпфирующего механизма на бензин и дизель, введении «восточных надбавок» и демпфера на авиакеросин, а также об изменении формулы НДС.

Данные меры, по замыслу авторов законопроекта, призваны стабилизировать внутренние цены на топливо в РФ и отказаться от практики заключения соглашений о стабилизации цен с нефтяными компаниями. Законопроект был внесен в Госдуму группой депутатов 12 июля. В основу документа легли предложения правительства.

Законопроект предлагает снизить установленную в Налоговом кодексе (НК) условную среднюю оптовую цену реализации на внутреннем рынке автомобильного бензина с 56 тыс. рублей до 51 тыс. рублей за тонну (41 рубль за 1 литр на автозаправочной станции). Также предлагается снизить условную среднюю оптовую цену реализации на внутреннем рынке дизельного топлива с 50 тыс. руб. до 46 тыс. руб. за тонну (41,75 руб. за 1 л на АЗС).

Ежегодное увеличение условных оптовых цен реализации на внутреннем рынке автомобильного бензина и дизельного топлива предлагается установить на 5% до 2024 года включительно. При этом предполагается увеличение компенсационного коэффициента с 0,6 до 0,75 в отношении автомобильного бензина и до 0,7 в отношении дизельного топлива в 2019 году и с 0,5 до 0,68 в отношении автомобильного бензина и до 0,65 в отношении дизельного топлива - начиная с 2020 года.

С 1 августа 2019 года в отношении авиационного керосина, приобретаемого эксплуатантами воздушных судов, законопроектом предусматривается применение «демпфирующего механизма». Он предполагает установление дополнительного слагаемого к сумме вычета по акцизам на приобретенный авиационный керосин (обратный акциз), применяемого при высоких мировых ценах на нефть (более \$70 за баррель), в зависимости от разницы средней цены экспортной альтернативы для авиационного керосина и средней оптовой цены реализации авиационного керосина на внутреннем рынке, устанавливаемой в НК в размере 48 тыс. 300 руб. за тонну в 2019 году, с ее последующей индексацией на 5% ежегодно до 2024 года включительно.

Проект закона устанавливает компенсационный коэффициент в отношении авиационного керосина в размере, установленном для дизельного топлива (0,7 в 2019 году и 0,65 с 2020 года).

Также предлагается установление дополнительного демпфера в размере 2 тыс. руб. на тонну в случае реализации автомобильного бензина и дизельного топлива на базисах поставок, расположенных в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) по перечню, утверждаемому правительством РФ.

Компенсация выпадающих доходов федерального бюджета, возникающих в связи с принятием данных мер, предполагается за счет увеличения с 1 октября по 31 декабря 2019

года на 150 руб. на тонну действующей в настоящий период фиксированной надбавки к ставке НДС. С 1 января 2020 года предполагается применение дополнительного слагаемого к ставке НДС при добыче нефти, определяемого по формуле с полной корреляцией дополнительных расходов, связанных с предлагаемыми изменениями демпфирующего механизма.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГОСДУМА РАТИФИЦИРОВАЛА СОГЛАШЕНИЕ С КНР О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ГЛОНАСС И БЭЙДОУ

Госдума во вторник ратифицировала соглашение между правительствами России и Китая о сотрудничестве в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и Бэйдоу в мирных целях.

Соглашение было подписано в Пекине 7 ноября 2018 года и предусматривает размещение на взаимной основе измерительных станций российской ГЛОНАСС в КНР и китайской Бэйдоу в РФ.

Документ также предусматривает создание организационно-правовой основы для сотрудничества по производству гражданского оборудования, использующего ГЛОНАСС и Бэйдоу, и по выработке общих правил применения навигационных технологий, использующих обе системы, в том числе стандартов по управлению транспортными потоками, пересекающими российско-китайскую границу.

Соглашение включает в себя положения об охране интеллектуальной собственности, создаваемой или передаваемой в рамках совместной деятельности, а также о взаимной правовой и физической защите имущества.

Кроме того, документ определяет порядок таможенного регулирования и экспортного контроля.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ О СОЗДАНИИ ЕДИНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ БАЗЫ О НАСЕЛЕНИИ СТРАНЫ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект о создании федерального единого информационного ресурса, содержащего сведения о населении РФ.

В соответствии с проектом федерального закона, размещенным во вторник в базе законодательной деятельности Госдумы, в федеральный ресурс о населении будут включаться базовые (фамилия, имя, отчество (при наличии), дата и место рождения и смерти, пол, реквизиты записи акта гражданского состояния о рождении и смерти, СНИЛС, ИНН и иные) и дополнительные (семейное положение, родственные связи и иные) сведения о физическом лице.

Федеральный ресурс о населении формируется и ведется на основании сведений о физических лицах, представляемых уполномоченному органу соответствующими органами и организациями (МВД России, Минобороны России, Минобрнауки России, ФНС России, **Росморречфлот**, государственные внебюджетные фонды) в электронной форме посредством использования единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

В пояснительной записке отмечается, что в настоящее время в РФ отсутствует единый централизованный информационный ресурс, содержащий базовые сведения о населении России, а также предоставляющий возможность путем информационного взаимодействия с иными информационными ресурсами получения полных и достоверных сведений о физическом лице, необходимых для реализации, в том числе, контрольной функции налоговых органов.

Согласно положениям законопроекта, федеральный ресурс о населении формируется и ведется ФНС России путем формирования и изменения записей федерального ресурса о населении, содержащих сведения о физических лицах.

Сведения об одном физическом лице, включаемые в федеральный ресурс о населении, образуют одну запись федерального ресурса о населении, которая подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью уполномоченного органа.

Законопроект предполагает, что оператор федеральной информационной системы обеспечивает защиту содержащихся в ней сведений в соответствии с требованиями законодательства РФ об информации, информационных технологиях и о защите информации и законодательства РФ в области персональных данных.

Разработчики инициативы рассчитывают, что создание федерального ресурса о населении позволит повысить оперативность и качество принимаемых решений в сфере государственного и муниципального управления.

Также принятие закона обеспечит достоверность и актуальность информации о населении, сократит сроки оказания государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций, пишут авторы законопроекта.

Они полагают, что создание базы населения РФ обеспечит «переход на качественно новый уровень расчета и начисления налогов на доходы физических лиц».

Инициатива нацелена на повышение эффективности реализации государственной политики, решения вопросов социально-экономического развития, составления и реализации государственных и муниципальных программ, бюджетов бюджетной системы РФ.

Ожидается, что единый информационный ресурс обеспечит «повышение эффективности борьбы с правонарушениями, сокращение числа мошеннических действий при получении мер социальной поддержки и уплаты налогов, сборов и других обязательных платежей, повышение собираемости платежей в бюджеты бюджетной системы РФ».

[Вернуться в оглавление](#)

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПАКЕТ ЗАКОНОПРОЕКТОВ ОБ ОБНОВЛЕНИИ СПИКОВ

Госдума приняла во втором чтении пакет из трех законопроектов об обновленном механизме специальных инвестиционных контрактов (СПИК 2.0). Третье чтение запланировано на 24 июля.

Первый проект в целях развития высокотехнологичного производства и стимулирования импортозамещения вносит изменения в закон «О промышленной политике в РФ» в части уточнения предмета СПИКа, введения конкурсного отбора его участников и увеличения предельного срока действия такого контракта. Предметом заключения СПИКа теперь будет не создание, модернизация и освоение производства промышленной продукции, как сейчас, а разработка и внедрение современных технологий, перечень которых утвердит кабмин.

Максимальный срок действия СПИКа увеличивается с 10 до 15 лет для проектов с объемом инвестиций не выше 50 миллиардов рублей, до 20 лет - с инвестициями свыше 50 миллиардов. При этом отменяется ограничение срока предоставления налоговых льгот

(сейчас до 2025 года) и исключается требование минимального объема инвестиций для возможности претендовать на заключение СПИКа.

Второй законопроект вносит изменения в Налоговый кодекс, допускающие применение льготы по налогу на прибыль для участников СПИКа (нулевая ставка налога, зачисляемого в федеральный бюджет; пониженная - в бюджеты субъектов РФ) в течение всего срока действия контракта. При этом пониженные ставки налога, зачисляемого в бюджеты регионов, установленные их законами для организаций, заключивших СПИК без участия РФ до 1 января 2019 года, действуют до налогового периода, в котором действие такого контракта прекращено или он расторгнут.

Одновременно предусматривается раздельное регулирование региональных инвестпроектов и СПИКов и ведение раздельного учета доходов и расходов инвесторов.

Третий законопроект вносит изменения в Бюджетный кодекс, позволяющие предоставлять в рамках СПИКов бюджетные субсидии на долгосрочной основе, более чем на один бюджетный период.

Принятие пакета законопроектов будет способствовать развитию конкуренции в процессе реализации СПИКов и привлечению долгосрочных негосударственных инвестиций в проекты, предусматривающие внедрение современных технологий. Усовершенствованный инструмент СПИКов будет сфокусирован на разработке и трансфере технологий. Фактически, вектор сместится от решения преимущественно инвестиционных задач в сторону развития и передачи новых технологических компетенций, пояснял ранее глава Минпромторга России Денис Мантуров.

<https://ria.ru/20190723/1556800283.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.07.24; ГИБДД НЕ УСПЕВАЕТ К АВТОДИЛЕРАМ; ЗАКОН О РЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ В АВТОСАЛОНАХ ПЕРЕНЕСЕН НА ПОЛГОДА

Вступление в силу закона «О государственной регистрации транспортных средств» перенесено с августа 2019 года на январь 2020-го. Отсрочку ввела Госдума, чтобы у МВД была возможность подготовиться к вступлению в силу документа, в рамках которого водители столкнутся с массой нововведений, включая регистрацию машин в автосалоне. Помимо этого вводится право выбирать место получения номеров — в подразделениях ГИБДД или у частных изготовителей номеров.

Вчера Госдума приняла в третьем чтении изменения в закон «О государственной регистрации транспортных средств». Документ, напомним, готовился с 2009 года и был принят в 2018 году. Среди нововведений появляется возможность регистрации приобретенного авто прямо в автосалоне (без посещения ГИБДД). При этом автовладельцы должны будут наносить за свой счет специальную дополнительную маркировку, если один из заводских номеров на кузове или раме заржавел. В марте 2019 года выяснилось, что уже подписанный закон нужно по ряду причин править, ГИБДД вместе с думским комитетом по транспорту подготовили поправки.

Основное новшество новой редакции — перенос сроков вступления в силу закона с 4 августа 2019 года на 1 января 2020-го.

Госавтоинспекции необходимо подготовиться к изменениям: вместе с законом должны вступить в силу более десяти подзаконных актов, которые готовит МВД. Еще одно нововведение — возможность выбора места, где получать номера. Первоначально планировалось, что в подразделении ГИБДД автовладельцы будут получать только набор букв и цифр, а саму пластину печатать у частных изготовителей. Полгода назад обнаружилось, что таких фирм в стране не хватает, в некоторых регионах нужно для печати номера проехать более 100 км, поэтому автовладельцам решено оставить выбор. При обращении в ГИБДД надо будет заплатить пошлину за номер и новое свидетельство о регистрации (СТС) 2,85 тыс. руб., при обращении к частнику — оплатить печать

(максимальный тариф — 2 тыс. руб., определен приказом ФАС) и госпошлину за новое СТС в размере 850 руб.

Порядок выдачи госзнаков утвердят отдельным постановлением правительства. В нем будет прописано новое правило: автовладелец получает номер с кодом только того региона, где он зарегистрирован. Сейчас, напомним, москвич, ставя на учет машину в Подмосковье, получает номера с кодом 50, 150, теперь будет получать 77, 97, 177 и т. д. Это нужно для усиления полицейского надзора.

В законе появится новое основание для прекращения регистрации.

По текущим правилам в случае, если собственник машины — несовершеннолетний гражданин, машина может быть зарегистрирована на его усыновителя или родителя. В поправках сказано: как только подросток достигает 16-летия, регистрация машины на усыновителя прекращается. Это нужно для исключения практики, когда граждане делают собственником машины несовершеннолетних детей, а регистрируют ее на себя: штрафное постановление не выносится, поскольку нельзя привлечь к ответственности несовершеннолетнего ребенка.

«Даже с учетом переноса срока вступления в силу закона каких-либо радикальных нововведений мы не видим,— говорит глава Союза производителей государственных регзнаков транспортных средств Людмила Шерстнева.— Большая часть граждан, скорее всего, продолжит регистрировать автомобили и получать номера в ГИБДД. Это удобнее и быстрее». Если оплачивать пошлину за регистрацию с выдачей госзнака через портал госуслуг (так сегодня делают 60% граждан), где действует скидка 30%, сумма составляет 2 тыс. руб. При обращении к частнику скидки не предусмотрено, отмечает госпожа Шерстнева.

«Не только ГИБДД потребуется подготовка к запуску регистрации транспортных средств в автосалонах, но и дилерам, которым со своей стороны потребуется организовать инфраструктуру, проработать бизнес-процессы и решить вопрос с кадрами»,— пояснил “Ъ” гендиректор ГК «АвтоСпецЦентр» Денис Петрунин. «Мы планируем получать соответствующий статус и предоставлять клиентам услуги по регистрации ТС и изготовлению госномеров,— добавляет господин Петрунин.— Думаю, что другие дилеры тоже поддержат эту инициативу. Но подготовка инфраструктуры начнется уже после вступления законопроекта в силу, так как на данный момент цены на соответствующее оборудование неизвестны, предложений пока нет». Людмила Шерстнева сомневается, что компании будут вкладываться в оборудование, чтобы дать клиентам дополнительный сервис. «Оно стоит 6–7 млн руб., окупаться оно при утвержденных ФАС тарифах будет очень долго»,— говорит она.

<https://www.kommersant.ru/doc/4040296>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА; 2019.07.24; РАДАР КАК РАЗДРАЖАЮЩИЙ ФАКТОР; ЗА МИНУВШИЙ ГОД В БЮДЖЕТ КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТУПИЛО 463 МИЛЛИОНА В ВИДЕ ДОРОЖНЫХ ШТРАФОВ

Костромские власти выступили с инициативой ввести обязательную маркировку передвижных комплексов фиксации нарушений ПДД, установленных на обочинах дорог. Уже в ближайшее время по требованию администрации области в 100 метрах перед каждым мобильным радаром появятся дорожные знаки, предупреждающие о видеофиксации.

Сюрприз в конверте

С предложением о маркировке выступили общественники. Поводом стал увеличившийся поток жалоб автомобилистов на рост числа бесконтрольно установленных вдоль дорог частных треног с радаром. Водители посетовали, что из средства борьбы с нарушителями

«радары в кустах» превратились в средство быстрого обогащения для предприимчивых дельцов.

- Недавно я ездил в командировку в Галичский район, - рассказал автолюбитель Валерий Назаров. - Через несколько дней после поездки мне пришло сразу два «письма счастья» со штрафами за якобы допущенное превышение скорости с интервалом меньше пяти минут. В постановлениях было указано место совершения правонарушения. Судя по GPS-координатам, две камеры располагались очень близко от населенного пункта. Но когда я ехал, скоростной режим не нарушал и не видел ни этих камер, ни сотрудников ГИБДД, которые бы их охраняли. У меня в машине установлен антирадар, он на них никак не отреагировал. Я уверен, что тайные «треноги в кустах» - это новый вид сверхприбыльного частного бизнеса. Это чистой воды мародерство, которое не имеет никакого отношения к безопасности движения, и его надо как-то пресекать.

С 1 июля в Костроме заработала горячая линия по скрытым радарам. Первая жалоба поступила из деревни Галкино Судиславского района. Автомобилисты рассказали, что там постоянно дежурит «Нива» без опознавательных знаков с камерой в багажнике. Но это было только начало.

«За первые три дня мы получили более 20 сигналов от автомобилистов практически по всем направлениям. Это свидетельствует об актуальности поднятой темы», - сообщили в региональном отделении ОНФ. Общественники заявили, что главная цель установки камер - «не подводить водителей под штраф, а, напротив, дисциплинировать их предупреждением о видеофиксации». Установку радаров должен утверждать начальник Госавтоинспекции региона. Однако водители жалуются на то, что некоторые владельцы средств видеофиксации для обустройства «мобильных засад» начали выбирать неустановленные места.

За тонированным стеклом

В начале июля в Костроме прошел круглый стол с участием водителей, владельцев радаров, представителей контрольных и надзорных ведомств. Как отметил представитель компании, занимающейся обслуживанием видеокамер на дорогах, установка мобильных комплексов видеофиксации на обочинах дорог сегодня порой порождает агрессию: на специалистов, занимающихся видеонаблюдением, все чаще происходят нападения.

Эксперты - участники встречи выяснили три главные причины недовольства водителей. Во-первых, камеры не всегда стоят на действительно опасных участках дороги. Во-вторых, они могут быть установлены слишком близко к знакам ограничения скорости, из-за чего автомобилисты просто не успевают ее снизить. В-третьих, камеры скрывают в багажниках машин за тонированными стеклами или в запасном колесе, а треноги прячут за деревьями.

Представители прокуратуры отметили, что нормативная база, позволяющая требовать установки обязательных табличек о видеофиксации в случае использования мобильных, а не стационарных комплексов, на сегодняшний день пока не разработана.

Участники встречи решили направить главам муниципалитетов рекомендации об установке баннеров, предупреждающих о видеонаблюдении. Они предложили обозначить автомобили, с которых ведется видеофиксация, соответствующими наклейками с логотипами, а на сайте департамента транспорта разместить информацию обо всех местах, где ГИБДД согласовала схему размещения средств видеофиксации - как стационарных, так и мобильных.

С предложениями общественников согласился и губернатор региона Сергей Ситников. Он рассказал, что во время рабочей командировки на трассе Кострома - Судиславль ему попался дорожный знак, предупреждающий о видеофиксации. Проблема заключалась в том, что знак был установлен в непосредственной близости от работающей камеры - примерно в 50 метрах. Между тем, по информации ГИБДД, комплексы способны фиксировать скорость автомобилей на расстоянии до 70 метров.

- Давайте мы установим единый подход, исходя из особенностей комплексов видеофиксации, - предложил сотрудникам ГИБДД Сергей Ситников. - Водители должны быть предупреждены. Задача у нас одна - чтобы люди не гибли.

В администрации заявили, что на всех трассах региона нужно в обязательном порядке устанавливать знаки, предупреждающие о видеофиксации, в том числе и при использовании нестационарных камер.

Видеть цель

В конце июня на заседании Государственного совета президент России **Владимир Путин** заявил, что целью установки камер на автодорогах является снижение травматизма и сохранение жизней, а потому прятать их, чтобы подвести человека под штраф, не нужно. Мнение главы государства поддержали ведущие автоэксперты страны.

Как сообщил начальник УГИБДД по Костромской области Михаил Чумак, дорожные знаки, предупреждающие о видеофиксации скоростного режима, целесообразно устанавливать за сто метров до работающего комплекса. Ведомство намерено в ближайшее время провести рабочее совещание с организацией, которая устанавливает камеры на дорогах, чтобы выработать единые стандарты установки дорожных знаков, предупреждающих о видеофиксации. Власти обратились к общественникам, предложив им «любой факт установки подвижных комплексов фиксации скорости при отсутствии знаков воспринимать как ЧП», и пообещали наказывать концессионера за каждую припрятанную в кустах треногу.

Концессионное соглашение между администрацией области и ЗАО «Безопасные дороги Костромской области» начало действовать с 2014 года. По условиям контракта, коммерческая фирма установила на дорогах многофункциональную автоматизированную систему. С ее помощью компания начала отслеживать соблюдение скоростного режима и обеспечивать весовой контроль, получая за свои услуги до 50 процентов от поступающих в казну автоштрафов. Сейчас подавляющее большинство нарушений ПДД в регионе фиксируется в автоматическом режиме.

По данным регионального УМВД, до начала работы автоматических комплексов в 2014 году общая сумма штрафов по соответствующим постановлениям полиции составляла всего семь миллионов рублей. В 2016-м дорожные штрафы принесли в казну региона уже 128 миллионов, а в 2017 году эта цифра выросла до 463 миллионов.

Справка РГ

В прошлом году аудиторско-консалтинговая группа «ФинЭкспертиза» опубликовала результаты исследования, посвященного заработкам регионов на штрафах за нарушение ПДД. По данным экспертов, самая высокая доля доходов от штрафов в региональных бюджетах была зафиксирована в Калмыкии, Костромской и Курганской областях. При общих доходах бюджета в 16,3, 36,6 и 52,3 миллиарда рублей доходы от штрафов в казну трех регионов-лидеров составили 2,4, 1,2 и 1,21 процента от всех поступлений в казну соответственно.

В десятку регионов, больше всего зарабатывающих на дорожных штрафах, также вошли Волгоградская, Тверская, Рязанская, Орловская, Воронежская, Нижегородская области и Кабардино-Балкарская Республика. При средней сумме штрафа в России в 474 рубля «штрафная нагрузка» на одного жителя пяти регионов - лидеров рейтинга колеблется от 709 до 1397 рублей.

По данным экспертов, ежегодно доходы казны от дорожных штрафов растут. В десяти регионах их доля уже превышает один процент от всех доходов бюджета, а 15 регионов России, серьезно расширившие сеть пунктов автоматической фиксации нарушений ПДД, за год смогли «заработать» на штрафах более миллиарда рублей.

<https://rg.ru/2019/07/23/reg-cfo/v-kostrome-obiavili-voynu-skrytym-kameram-vidEOFiksacii.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛАРИСА ИОНОВА; 2019.07.23; ЖДЕМ РАЗВЯЗКИ; ЮЖНЫЕ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ 22 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Лето - как раз та самая горячая пора не только для курортников, но и для строителей, которые практически круглосуточно заняты возведением новых объектов и ремонтом дорог. О самых масштабных проектах и о том, что тормозит их реализацию, рассказал «РГ» полномочный представитель президента в Южном федеральном округе Владимир Устинов.

Как выбраться из дорожной ямы

Владимир Васильевич, одно из крупнейших направлений по объему финансирования в регионах ЮФО - **безопасные и качественные автомобильные дороги**. Когда по южным трассам будет легко и комфортно ездить?

Владимир Устинов: У нас из более 66 тысяч километров автодорог регионального и местного значения почти половина не соответствует нормативным требованиям. Особенно характерна эта проблема для Калмыкии и Астраханской области. По-прежнему сохраняется значительная перегруженность автомобильных магистралей в пределах крупных транспортных узлов: Краснодар, Ростова-на-Дону, Астрахани, Волгограда, Сочи и Новороссийска. В этих городах нужны современные транспортные развязки и обходы. Открытие моста через Керченский пролив диктует необходимость модернизации всей транспортной системы Крымского полуострова. Требуется также решить проблемы на трассах, ведущих к Черноморскому побережью.

Особенно остро мы их ощущаем сейчас, в курортный период, когда в несколько раз увеличивается объем пассажирских перевозок и вся транспортная инфраструктура с трудом выдерживает нагрузку. Недостаточная пропускная способность дорог приводит к постоянным заторам и пробкам. В итоге сохраняется высокий уровень аварийности. Более 18 тысяч дорожно-транспортных происшествий зарегистрировано в прошлом году, в них погибли 2,5 тысячи человек.

В период уборки урожая интенсивность движения увеличивается также за счет транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы с превышением нормативных параметров, что опять-таки приводит к износу дорожного покрытия и его преждевременному разрушению. Особенно актуальна эта проблема на федеральной автомобильной дороге Новороссийск - Керчь в Темрюкском районе Краснодарского края. Чтобы решить ее, требуется расширение системы весогабаритного контроля в округе. Это только один из пунктов нацпрограммы «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», включающей и капитальный ремонт региональных автодорог, дорожной сети в городских агломерациях, и внедрение интеллектуальных транспортных систем, для автоматизации процессов управления дорожным движением, и увеличение количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, и многое другое. В нынешнем году для выполнения этих задач предусмотрено почти 22 миллиарда рублей из различных источников финансирования. В результате регионы в ЮФО получают свыше 650 километров качественных дорог и еще более 1200 - дорожной сети городских агломераций.

Наступление на пустыню

Вы уже затронули тему уборки урожая, когда говорили о растущей нагрузке на дороги. А какие проблемы сегодня приходится решать самим сельчанам?

Владимир Устинов: В регионах округа производят почти пятую часть российской сельскохозяйственной продукции, более 25 процентов зерна, свыше десяти процентов мяса и молока. В селах живут около шести миллионов человек, треть всего населения округа.

При этом действительно у местных сельчан есть свои сложности: угроза ухудшения эпизоотической ситуации, это касается африканской чумы свиней и птичьего гриппа,

проблема опустынивания земель и сокращения сельхозугодий. Действующие на сегодня программы не позволяют регионам решать эти проблемы в отдельно взятом субъекте Федерации. Предлагается создать национальный центр по борьбе с опустыниванием земель.

Существует также проблема нехватки мощностей для первичной переработки и хранения сельхозпродукции, их изношенность. К примеру, емкость действующей элеваторно-складской инфраструктуры Ростовской области составляет около 4,5 миллиона тонн зерна, но только 40 - 45 процентов объектов соответствуют необходимым требованиям его хранения. Из-за этого ежегодно теряется до пяти процентов заложенного на хранение зерна. Есть сложности и в перевозках сельхозпродукции. Все мы помним, как из-за проблем во взаимодействии морского и железнодорожного транспорта накапливались сотни грузовых вагонов, превращенных в «склады на колесах», и «брошенных» поездов в направлении портов Черноморского бассейна. Сейчас ситуация стабилизировалась. Но увеличились экспортные поставки продовольствия в рамках национального проекта, и мы не должны повторить прошлых ошибок.

Владимир Устинов: Потенциал округа в сфере малого предпринимательства весьма солидный. По состоянию на 10 апреля в регионах округа зарегистрировано около 716 тысяч субъектов малого и среднего предпринимательства, это 11,6 процента от их общего количества в России.

Почти 97 процентов - это микропредприятия. Причем они смогли обеспечить работой порядка 1,5 миллиона человек.

Судя по опросам, предпринимателей сегодня по-прежнему волнуют проблемы недоступности финансовых ресурсов, в том числе «длинных денег» на начало или развитие производства. В рамках государственной поддержки в регионах созданы и функционируют гарантийные фонды, фонды поддержки предпринимательства. В прошлом году предпринимателям с использованием госгарантий удалось привлечь заемные средства на сумму более 25,8 миллиарда рублей. На финансирование региональных проектов поддержки малого и среднего бизнеса предусмотрено 3,1 миллиарда рублей.

Кстати

В каждом субъекте Южного федерального округа в рамках федеральных **нацпроектов** утверждаются региональные проекты, содержащие конкретные мероприятия. По состоянию на 1 мая в регионах округа утверждено 377 региональных проектов. Общий объем их финансирования - 104 миллиарда рублей. Объем согласованного федерального финансирования оценивается почти в 57 миллиардов.

<https://rg.ru/2019/07/23/reg-ufo/iufo-poluchit-22-milliarda-rublej-na-razvitie-dorozhnoj-seti.html>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.07.23; ПОМОЩЬ БИЗНЕСУ ИЛИ ЗАБОТА О ЖИТЕЛЯХ: КТО БУДЕТ ЕЗДИТЬ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ КРАЙНЕГО СЕВЕРА?

Широкое обсуждение среди участников транспортной отрасли вызвало принятие депутатами Государственной думы РФ во втором чтении законопроекта о платных дорогах на Крайнем Севере.

Предполагается, что в районах Крайнего Севера можно будет строить платные трассы без бесплатных дорог-дублеров. Легковые автомобили и рейсовые автобусы смогут ездить по платным автомобильным дорогам и их участкам, которые не имеют альтернативного проезда, бесплатно.

Как уточняется в пояснительной записке к проекту закона, сейчас платная дорога может быть построена только при условии, что существует альтернативная бесплатная трасса-дублер. Депутаты считают, что нововведение позволит решить проблему привлечения

частных инвестиций для обеспечения ускоренного развития транспортной инфраструктуры районов Крайнего Севера.

Для чего нужен проект?

В ответ на запрос в **Федеральном дорожном агентстве (Росавтодоре)** РЖД-Партнер сообщили, что на данный момент плотность автомобильных дорог в районах Крайнего Севера значительно ниже, чем в других регионах страны; доставка грузов вызывает затруднение; бюджетных средств у регионов на реализацию дорожных проектов, в том числе на приведение в нормативное состояние существующих автомобильных дорог, не хватает.

«Основная цель законопроекта - это установление возможности применения механизмов ГЧП при реализации дорожных проектов в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях при отсутствии автомобильных дорог, позволяющих обеспечить альтернативный проезд», говорят в ведомстве.

Объясняя необходимость такого проекта, доктор технических наук, профессор МАДИ, директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта Михаил Якимов говорит о нерешенной в России задаче обеспечения транспортной доступности территорий. Огромное количество природных ресурсов не используется, они не задействованы в экономике. Средства производства, предметы труда и рабочая сила находятся в разных местах.

«Освоение территорий, освоение природных богатств и развитие производства - задача бизнеса. Однако бизнес не может самостоятельно реализовать свои амбициозные инвестпроекты в силу отсутствия инфраструктуры, в первую очередь транспортной. Бизнес не хочет, да и не может вкладывать собственные ресурсы в территории общего пользования, которыми являются автомобильные дороги. Единственный выход для освоения огромных территорий нашей страны - разрешение на строительство автомобильных дорог с участием частного бизнеса», говорит он.

Но не частных автомобильных дорог, которые располагаются на частных землях, а именно на территориях общего пользования, которые в дальнейшем могут использовать другие участники хозяйственной деятельности. Такие решения, по его мнению, не противоречат антимонопольному законодательству.

В то же время управляющий партнер, руководитель практики по инфраструктуре и ГЧП VCard Денис Качкин указывает на то, что первоначальная редакция законопроекта не предусматривала бесплатного проезда легковых автомобилей, вводя платность для всего транспорта. Таким образом, нарушалось базовое конституционное право граждан на свободу передвижения, предусмотренное ст. 27 Конституции РФ. Но после внесения соответствующих корректировок данное ограничение было устранено.

«Если же говорить о грузовом транспорте, то, скорее всего, законодатель презюмирует специальные цели проезда (доставка грузов, иная коммерческая деятельность), не подпадающие под конституционную охрану», говорит он.

В качестве яркого примера существования в России подобных проектов основатель и управляющий партнер юридической компании «ЭНСО» Алексей Головченко приводит федеральную трассу М4 «Дон». «При прямом концессионном соглашении эта уже готовая дорога была передана частным инвесторам. Были выполнены работы по улучшению ее состояния, и проезд по участкам трассы М4 «Дон» стал платным для всех. В случае с Крайним Севером речь идет о строительстве абсолютно новых трасс, которые будут строиться там, где ничего подобного не было», говорит он.

Нарушений законодательства, в частности антимонопольного, эксперт в данном случае не видит. «Я полностью согласен с тем, что для частных лиц проезд по этим дорогам будет бесплатным. Однако я уверен, что это будет временной мерой для предотвращения социального возмущения. Платить частных лиц все-таки обяжут. В России любое благое начало со временем приобретает платный характер», считает он.

Более того, добавляет, что тенденция по строительству платных дорог в России будет набирать обороты. Он называет этот проект «пробным шар» и считает, что в дальнейшем сформируется доходный бизнес по строительству новых альтернативных дорог.

Очевидный минус А.Головченко видит в том, что многие уже действующие дороги со слабым покрытием станут платными без альтернативного проезда.

О том, что данные поправки не будут противоречить антимонопольному законодательству, как минимум, с формальной точки зрения, говорит и старший юрист компании CMS Russia Андрей Миронов.

«Поправки будут приняты на уровне федерального закона и будут иметь ту же юридическую силу, что и ФЗ «О защите конкуренции». Если посмотреть на ситуацию, с точки зрения «духа» законодательства, мы также не считаем, что такие поправки будут противоречить существу антимонопольного регулирования. В законопроекте идет речь о создании новых дорог в регионах Крайнего Севера, где других дорог, возможно, просто нет, а строить несколько дорог (платную и бесплатную) не целесообразно», утверждает он.

Андрей Миронов считает, что корректно обсуждать целесообразность государственного регулирования размера платы за проезд, а не вопрос о том, должен ли проезд по таким дорогам быть бесплатным

Насколько бизнесу будет это интересно?

В **Росавтодоре** отмечают, что редакция законопроекта, подготовленная ко второму чтению, предусматривает, что реализация подобных дорожных проектов возможна только при заключении концессионного соглашения или соглашений о государственно-частном партнерстве, соглашений о муниципально-частном партнерстве. То есть приведен ограниченный перечень инструментов. Исполнительные органы власти субъектов Российской Федерации не смогут просто взять и перевести автомобильную дорогу при отсутствии альтернативы в платный режим эксплуатации.

Бесплатно дорогой будут пользоваться владельцы легковых авто, но не собственники тяжеловесных транспортных средств, которые, как правило, осуществляют коммерческую доставку грузов. Кроме того, в связи с использованием механизма концессионного соглашения планируется высвободить некоторое количество бюджетных средств, которые возможно будет направить на другие объекты. При этом выплаты концедента концессионеру могут производиться в течение длительного срока, комментируют в **Росавтодоре**.

Денис Качкин видит возможную окупаемость проекта в том, что тот будет проектироваться с определенной бюджетной поддержкой, поскольку исключительно грузовым трафиком обеспечить окупаемость вряд ли получится. «Хотя в отдельных случаях, особенно когда дорога прокладывается для нужд заинтересованных коммерческих структур (сырьевые и индустриальные компании), значительная часть выручки может обеспечиваться за счет грузового потока», отмечает он.

По мнению Алексея Головченко, строительство подобных дорог - благо для экономики. К новым источникам извлечения ресурсов будут строиться дороги - к горно-обогатительным комбинатам, промышленным предприятиям, которые будут заниматься получением сырья. Безусловно, строительство этих дорог за счет государства невозможно. Те же комбинаты будут строить их для себя с использованием своих частных капиталов. Соответственно, вполне логично, что эти трассы изначально станут частными и платными.

О том, что конкурс на строительство, скорее всего, будет довольно формальным, высказывается Михаил Якимов. Свою позицию он объясняет тем, что часто необходимость в строительстве такой дороги появляется только у ограниченного круга инвесторов, разрабатывающих ту или иную территорию, осуществляющих свою хозяйственную деятельность на той или иной территории Крайнего Севера.

«Отсутствие платы за проезд для индивидуального транспорта по таким дорогам будет являться неким социальным обязательством бизнеса, направленным на развитие территорий Крайнего Севера. В таких условиях платные автомобильные дороги могут решать большой спектр вопросов, касающихся предоставления медицинских и образовательных услуг, социальной поддержки населения», подытоживает профессор.

Мнение о том, что новые дороги позволят успешно развивать бизнес, придерживается эксперт Проектного офиса развития Арктики по ГЧП Александр Воротников. Помимо прочего, новая инфраструктура вызовет, как он утверждает, рост предпринимательства на прилегающих территориях, послужит развитию туризма, улучшит и социальное развитие территорий. Такая ситуация позволит использовать современные инструменты финансирования проектов создания дорог. Например, облигации.

Добавим, что руководитель Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергей Канаев в разговоре с РЖД-Партнер прогнозировал протесты автовладельцев осень, когда законопроект будет принят в окончательном чтении.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/comments/pomoshch-biznesu-ili-zabota-o-zhitelyakh-kto-budet-vezdit-po-platnym-dorogam-kraynego-severa/>

ТАСС; 2019.07.23; ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С НАЧАЛА ЛЕТА ВЫРОСЛА ВДВОЕ

Интенсивность движения автотранспорта по Крымскому мосту с начала лета выросла вдвое, в сутки по нему проезжает около 21 тыс. автомобилей. Об этом во вторник сообщил информационный центр «Крымский мост».

«За июнь и три недели июля по Крымскому мосту проехало 1,057 млн машин, в том числе 14 тыс. автобусов и 115 тыс. грузовиков. Летом среднесуточная интенсивность движения выросла в два раза по сравнению с весенним трафиком - почти до 21 тыс. автомобилей», - говорится в сообщении.

Отмечается, что более 518 тыс. транспортных средств пересекли Керченский пролив по мосту в июне, это на 13% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В первый месяц лета крымский поток почти на 9% превысил таманский. С начала июля на полуостров по мосту проехали свыше 292 тыс. автомобилей, в сторону материка - более 245 тыс.

Максимальный суточный трафик был зафиксирован 15 июля: 31.331 автомобиль за 24 часа. В целом, с открытия моста 16 мая 2018 года, по нему проехали около 6 млн машин.

<https://tass.ru/obschestvo/6692208>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190723/1556792569.html>

ТАСС; 2019.07.23; ГОСДУМА РАСШИРИЛА ПОЛНОМОЧИЯ МИНТРАНСА В СФЕРЕ КОНТРОЛЯ ЗА ВЕСОМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Госдума во вторник приняла в третьем чтении закон, расширяющий полномочия Министерства транспорта РФ в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспортных средств.

Теперь **Минтранс** будет устанавливать требования к площадкам для размещения стационарных и передвижных пунктов весового и габаритного контроля, к участкам автомобильных дорог, на которых устанавливаются работающие в автоматическом режиме фото- и видекамеры для фиксации весовых и габаритных параметров транспортных средств. При этом предупреждающий водителей знак «Фотовидеофиксация» должен устанавливаться не менее чем в 100 м до пункта проверки.

Министерство также будет устанавливать скоростной режим на пунктах весового и габаритного контроля. Кроме того, **Минтранс** будет определять требования к информационному табло, на которое должны выводиться данные о выявленных

нарушениях, а также порядок информирования владельца транспортного средства о нарушениях по радиотелефонной связи в течение пяти минут после измерения его веса и габаритов.

Законом предусмотрено, что использование технических средств на пунктах контроля веса не допускается без установления периода их тестовой эксплуатации.

<https://tass.ru/ekonomika/6692549>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; СОВФЕД ВВЕЛ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ

Совет Федерации одобрил во вторник закон, вводящий административную ответственность для должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц за нарушение установленного режима труда и отдыха водителей.

Сейчас за нарушение установленного режима труда и отдыха предусмотрена административная ответственность только лица, управляющего транспортным средством для перевозки грузов и (или) пассажиров.

Для водителей штраф за выход на линию без тахографов или их блокировка вырастет с 1-3 тысяч рублей до 3-5 тысяч рублей, должностные лица, выпустившие на линию транспортное средство с неисправным тахографом или без него, заплатят штраф от 7 до 10 тысяч рублей, ИП оштрафуют на сумму от 15 тысяч до 25 тысяч рублей, юридических лиц - от 20 тысяч до 50 тысяч рублей, возможно приостановление деятельности на срок до 90 суток (в действующем законе ответственность для юрлиц и ИП отдельно не предусмотрена).

Повышенные дифференцированные штрафы устанавливаются и за несоблюдение режима труда и отдыха водителей (в настоящее время штраф для всех одинаков - от 1 до 3 тысяч рублей).

<https://ria.ru/20190723/1556799012.html>

ТАСС; 2019.07.23; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОНЫ О НАКАЗАНИИ ЗА НАРУШЕНИЕ ТЕХОСМОТРА МАШИН

Совет Федерации одобрил пакет законов, усиливающих ответственность за нарушения прохождения технического осмотра (ТО) транспортного средства.

В Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) вносятся правки, в соответствии с которыми штраф за оформление фальшивой диагностической карты для граждан составит от 5 тыс. до 10 тыс. рублей, для должностных лиц – от 30 тыс. до 50 тыс. рублей, для юридических лиц – от 200 тыс. до 300 тыс. рублей. Такие же штрафы предусмотрены за передачу данных о прохождении ТО в единую автоматизированную информационную систему в том случае, если он фактически не проводился.

За управлением автомобилем с диагностической картой, оформленной не в установленном порядке, штраф составит 2 тыс. рублей. При этом, если подобное правонарушение будет выявлено два и более раз в течение суток, за второй и последующие случаи водителя не будут привлекать к административной ответственности.

За проведение ТО специалистами без аккредитации должностным лицам придется заплатить штраф в размере от 30 тыс. до 50 тыс. рублей, юридическим – от 100 тыс. до 300 тыс. рублей.

За осуществление деятельности по проведению ТО без аккредитации оператора технического осмотра вводится уголовная ответственность, предусматривающая обязательные работы до 480 часов либо арест на срок до шести месяцев. Если преступление совершено группой лиц, предусмотрено тюремное заключение на срок до пяти лет.

Пакет поправок в КоАП и УК РФ дополняет ранее принятый закон о фотофиксации процедуры ТО и оформлении диагностической карты в виде электронного документа.

По словам зампреда комитета СФ по конституционному законодательству и госстроительству Александра Карлина, теперь технические эксперты будут нести ответственность не только за выдачу недостоверных документов, но и за внесение недостоверных сведений в соответствующие государственные информационные ресурсы.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/746219>

RNS; 2019.07.23; ПОЧЕМУ РОССИИ НУЖНО ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РАЗМЕТКИ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ

Игорь Моржаретто

В России могут сократить габариты парковочных мест для легковых автомобилей в городах, рассказал «Известиям» руководитель проектно-технического комитета «Удобная дорога» при Росстандарте Александр Шумский.

Я бы вообще отменил парковочные места вдоль тротуаров в их нынешнем виде, убрал бы разметку — это анахронизм. Если посмотреть на правила дорожного движения, то переезжая эти полосы мы формально нарушаем ПДД.

Поэтому нужно в Российской Федерации сделать так, как уже сделали во многих странах Европейского Союза — одна длинная парковочная линия вдоль тротуара, а дальше люди будут парковаться в зависимости от размера легкового автомобиля.

Думаю, мы сейчас постепенно идем к тому, что уже есть в Европе. Конечно, мы все когда-то учились парковаться, и парковочные места нужны лишь для удобства людей, которые только начали водить. Но по сути они ничего дают, поэтому особой нужды в парковочной разметке я вообще не вижу.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-Rossii-nuzhno-otkazatsya-ot-razmetki-parkovochnih-mest-2019-07-23/>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; СОВФЕД ЗАПРЕТИЛ БРАТЬ НА РАБОТУ МАШИНИСТАМИ ЛИЦ, ПРИЧАСТНЫХ К ТЕРРОРИЗМУ

Сенаторы на заседании во вторник одобрили закон о запрете брать на работу в РЖД, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, людей из перечня лиц, причастных к экстремистской деятельности или терроризму.

Поправки вносятся в закон «О железнодорожном транспорте в РФ».

«На работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, не принимаются лица, включенные в перечень организаций и физических лиц, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму. В случае включения в данный перечень работника, выполняющего такую работу, трудовой договор с ним подлежит расторжению по инициативе работодателя», - говорится в тексте закона.

Документ был подготовлен для повышения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Поправками также предусматривается делегирование права выдачи свидетельств на право управления железнодорожным подвижным составом Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, по аналогии с другими видами транспортных средств (автомобиль, маломерное судно, снегоход и др.), где выдача осуществляется органами государственного надзора.

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

<https://ria.ru/20190723/1556804533.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ПРИНЯТ ЗАКОН О СНИЖЕНИИ ШТРАФА ДЛЯ Ж/Д ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ПРОСРОЧКУ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Госдума приняла в окончательном, третьем чтении депутатский законопроект о снижении ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов железнодорожным транспортом.

Закон предполагает снижение ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов или порожнего подвижного состава, сокращение пеней за каждые сутки просрочки с 9% до 6%, а также ограничение максимального размера такой ответственности величиной в 50% платы за перевозку (в настоящее время действует норма 100%).

Как говорится в пояснительной записке к закону, инициатива предполагает выравнивание условий работы железнодорожного перевозчика по сравнению с условиями, действующими для перевозчиков на других видах транспорта, и «гармонизацию ответственности».

Действующий в РФ размер ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов во внутреннем сообщении больше установленного международными соглашениями (в том числе с Финляндией): 6% платы за их перевозку за каждые сутки просрочки, но не более 30% платы за перевозку. В отдельных странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) она также составляет 5-6% платы за перевозку за каждые сутки просрочки (Казахстан - 5%, Белоруссия - 6%) и ограничен максимальным пределом в 50% провозной платы (Казахстан - 50%, Белоруссия - 30%).

Закон вступит в силу со дня официального опубликования.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6693429>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.07.24; ИДЕТ НА ТАРАН; ПАССАЖИРАМ ПОЕЗДОВ УГРОЖАЮТ АВТОМОБИЛИ

За первую половину этого года на железнодорожных переездах в стране произошло 125 столкновений с автотранспортом, рассказали «РГ» в **Ространснадзоре**. В происшествиях пострадало 62 человека, в том числе 15 погибли.

«Возрастает тяжесть последствий и частота столкновений большегрузного автотранспорта с пассажирскими поездами на железнодорожных переездах», - отмечают в ведомстве и приводят примеры последних происшествий. На перегоне Шенджий - Энем Северо - Кавказской железной дороги 1 июня столкнулись пассажирский поезд Адлер - Нижневартовск и грузовой автомобиль. Топливо в баке автомобиля загорелось, затем вспыхнули локомотив и пассажирский вагон. Пострадали пассажиры и бригада. Спустя месяц на том же перегоне 3 июля поезд столкнулся с легковым автомобилем, водитель которого скончался на месте. Были и другие громкие ДТП на железнодорожных переездах. Все они произошли по вине водителей автомобилей, отмечают в **Ространснадзоре**.

В прошлом году на железнодорожных переездах России произошло 259 столкновений поездов с автомобилями. Травмы получили 175 человек, 58 человек скончались.

«Скорости возрастают, растет интенсивность движения, поэтому железнодорожные переезды закрываются задолго до подхода поезда. В итоге скапливаются очереди, нетерпеливые водители стараются проскочить перед поездом», - поясняет «РГ» первый замдиректора Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Андрей Сидраков.

Аварии случаются и на неохраняемых, нерегулируемых переездах по разным причинам. Так что стоит обратить внимание на переоборудование переездов. Но самый лучший путь - делать пересечение дорог на разных уровнях, советует эксперт. Затраты большие, но они того стоят. В результате исчезают пробки и количество аварий сводится к нулю.

<https://rg.ru/2019/07/23/v-rostransnadzore-rasskazali-o-stolknoveniih-na-zheleznodorozhnyh-perezdah.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; СТАНЦИИ НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА ТОММОТ - НИЖНИЙ БЕСТЯХ ОТКРОЮТСЯ В ЯКУТИИ 26 ИЮЛЯ

Станции нового железнодорожного участка Томмот - Нижний Бестях откроются в Якутии 26 июля, сообщает администрация главы и правительства республики. Поселок Нижний Бестях находится на противоположном берегу реки Лена от города Якутск. С началом пассажирских железнодорожных перевозок из автовокзала Якутска до станции в Нижнем Бестяхе и обратно будет курсировать регулярный автобусный маршрут. Торжественное мероприятие в честь первого пассажирского поезда со станции «Нижний Бестях» запланировано властями на 27 июля. «По информации АК «Железные дороги Якутии», приказ **Росжелдора** об открытии станций участка Томмот - Нижний Бестях для выполнения грузовых и пассажирских операций был подписан 19 июля Приказ вступает в силу 26 июля 2019 года», - информируют власти региона. Ранее сообщалось, что РЖД думают о запуске перевозок большегрузных автомобилей по железной дороге с Дальнего Востока. Кроме того, планы с открытием железнодорожных перевозок с новой станции строят якутская и латвийская компании по части перевозки грузов из Азии в Скандинавию. В свою очередь глава Якутии Айсен Николаев в июне на полях VI российско-китайского ЭКСПО поделился, что республика в скором времени планирует запустить ряд проектов по лесной промышленности, возможно, с участием китайских партнеров, чтобы проекты по лесопереработке, которые после появления железной дороги от Южной Якутии к Центральной становятся рентабельными, были востребованы и могли экспортироваться.

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/yakutiya-poluchit-polnotsennoe-dvizhenie-gruzovykh-i-passazhirskikh-poezdov-do-stantsii-nizhniy-best/>

ТАСС; 2019.07.23; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ДЛЯ МЦД-1 ПОСТРОЯТ ОКОЛО «МОСКВА-СИТИ» К 2020 ГОДУ

Новый арочный мост через Москву-реку для Московского центрального диаметра (МЦД) Одинцово - Лобня введут в эксплуатацию в районе «Москва-Сити» в начале 2020 года. Об этом сообщил ТАСС во вторник начальник Московской железной дороги Михаил Глазков.

«Это технически сложный проект с большим объемом работ. Новый мост позволит увеличить пропускную способность участка от станции Фили до Белорусского вокзала, что необходимо для будущего МЦД-1 Одинцово - Лобня. Завершить строительство моста запланировано до конца 2019 года, а ввести его в эксплуатацию - в начале 2020 года», - сказал Глазков.

Решение о строительстве моста принято РЖД совместно с правительством Москвы и реализуется на паритетной основе. Длина арочного пролетного строения составит 116 м, а общая протяженность моста - 334,5 м. В настоящее время возводятся опоры моста, параллельно ведутся работы по сборке металлоконструкций арочного пролетного строения.

После установки на опоры пролетных строений начнутся работы по устройству верхнего строения пути. Одновременно ведется сооружение подпорных стен на правом и левом берегу реки для укрепления земляного полотна, а также вынос из зоны строительства городских и железнодорожных коммуникаций.

«При проектировании моста было учтено развитие дорожно-транспортной сети Москвы, в том числе строительство Северного дублера Кутузовского проспекта, Краснопресненской

и Шелепихинской набережных. Кроме того, выбранная арочная конструкция моста соответствует архитектурному стилю аналогичных сооружений в столице», - отметил Глазков.

О проекте МЦД

Московские центральные диаметры - начатый в 2018 году транспортный проект, в котором участвуют правительство Москвы, ОАО «РЖД», правительство Московской области, **Министерство транспорта РФ** и ГУП «Московский метрополитен». Оператором перевозок на первых двух диаметрах будет АО «Центральная пригородная пассажирская компания». Диаметры станут новым видом транспорта, который объединит формат пригородных электричек и метрополитена, создав фактически систему наземного метро.

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий: первые два диаметра - 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 Домодедова. В ходе проектирования маршруты трех последних диаметров могут быть изменены. По подсчету экспертов реализация проекта МЦД разгрузит всю транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6692753>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; РЖД ДАЮТ СКИДКУ 15% НА ЭКСПОРТ ЧУГУНА СО СТАНЦИИ НОВОЛИПЕЦК К ПОРТАМ ТУАПСЕ И НОВОРОССИЙСК

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) вводит 15%-ную скидку к тарифам на экспортные перевозки чугуна со станции Новолипецк на станции Новороссийск и Туапсе-Сортировочная в Краснодарском крае.

Согласно материалам, опубликованным на сайте РЖД, на скидку можно претендовать при условии выполнения гарантированного объема перевозок чугуна в собственных (арендованных) вагонах в размере не менее 2,361 млн тонн, в том числе: в 2019 году - не менее 886 тыс. тонн, в 2020 году - не менее 1,475 млн тонн.

Скидка доступна до 31 декабря 2020 года включительно.

Рядом со станцией Новолипецк Юго-Восточной железной дороги расположен «Новолипецкий металлургический комбинат» (МОЕХ: NLMK) (НЛМК).

В непосредственной близости от станции Новороссийск находится ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP) (НМТП). Близ станции Туапсе-Сортировочная расположен АО «Туапсинский морской торговый порт» (МОЕХ: TMTP).

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; МОСКОВСКИЕ КОМПОЗИТЫ ПРИМЕНЕНЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЭЛЕМЕНТОВ ТЕПЛОВЗОВ РЖД

В конструкциях локомотивных и стационарных антенн поездной, станционной и маневровой систем радиосвязи «Российских железных дорог» применены стеклопластиковые композитные изделия производства московского «Нанотехнологического Центра Композитов» («НЦК»), сообщает пресс-служба департамента инвестиционной и промышленной политики города Москвы.

Стеклопластиковые композитные элементы в конструкциях антенн тепловозов защищают их от внешних воздействий. Таким образом, элементы не подвержены коррозии и не теряют своих свойств под воздействием ультрафиолета.

«Композитные материалы имеют большой диапазон применения – от городской среды до ЭВМ. Москва создала благоприятные условия для работы в городе современных предприятий, разработки которых успешно используются как в России, так и за рубежом. Это стало возможным в том числе благодаря мерам правительственной поддержки.

Например, компания «НЦК» является резидентом особой экономической зоны «Технополис «Москва» и экономит до 47% от суммы всех обязательных платежей», – сообщил руководитель Департамента инвестиционной и промышленной политики Москвы Александр Прохоров.

Компания «НЦК» решает задачи в сфере производства изделий из полимерных композиционных материалов. Основу ассортимента продукции НЦК составляют: автокомпоненты, композитные профили и арматура, фюзеляжи БПЛА, мобильные дорожные покрытия, стеклопластиковые перильные ограждения, опоры ЛЭП, оросители и водоуловители для градирен, стеклопластиковые водоотводные лотки, тактильные индикаторы, фибра в бетон и асфальт, химостойкие трубы, а также широкая номенклатура изделий из стеклопластика и углепластика, производимая по индивидуальным заказам.

<https://ria.ru/20190723/1556788885.html>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДМИТРИЙ БУТРИН, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.07.24; БУРОВАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА; EXXONMOBIL ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПОПРАВИТЬ ЗАКОНЫ В ПОЛЬЗУ ИНОСТРАННЫХ ПЛАТФОРМ

Партнер «Роснефти» американская ExxonMobil столкнулась в России с «административными барьерами» и просит их устранить. В частности, компания хочет получить право использовать для сейсморазведки и бурения в России суда под иностранным флагом. Российских буровых не хватает, ограничения создадут проблемы для развития проекта «Сахалин-1» и повлекут «многомиллионные затраты», утверждают в ExxonMobil. Эксперты согласны, что новые нормы не учитывают реальную ситуацию с отечественными буровыми, а другие участники рынка, например «Газпром» и «Газпром нефть», уже используют китайские буровые.

Разведка под угрозой

Президент ExxonMobil Russia Inc. Гленн Уоллер в письме вице-премьеру Максиму Акимову от 3 июля (копия есть у “Ъ”) просит правительство РФ устранить два административных барьера. Так, в компании считают, что действующая с начала 2018 года редакция Кодекса торгового мореплавания (КТМ) грозит срывом сроков реализации нефтегазового проекта «Сахалин-1» и многомиллионными затратами РФ, поскольку проект реализуется на условиях раздела продукции. Проблема в том, что КТМ теперь запрещает использовать плавучие буровые установки и сейсморазведочные суда под иностранным флагом для работ на континентальном шельфе РФ. Гленн Уоллер просит внести поправки в КТМ, поскольку буровых под российским флагом недостаточно. Проблема, говорится в письме, обсуждалась 6 июня в рамках Американско-Российского делового совета на ПМЭФ-2019 при участии президента ExxonMobil Global Projects Нила Дафина.

«Сахалин-1» (включает разработку месторождений Одопту, Чайво, Аркутун-Даги) — крупнейший добычный проект в России с участием Exxon (30%, оператор), реализуется на условиях СПП. Другие акционеры — «Роснефть» (20%), японская Sodeco (30%), индийская ONGC (20%). Добыча нефти и конденсата «Сахалина-1» в 2018 году составила 11,6 млн тонн. Как отмечает Exxon, в ближайшие годы планируется новая сейсморазведка и очередной этап разработки Аркутун-Даги с использованием плавучей буровой.

В письме господин Уоллер уточняет, что **Минтранс** уже подготовил проект поправок в КТМ, который направлен в аппарат правительства. В **Минтрансе** пояснили, что цель законопроекта — «конкретизация полномочий правительства на определение случаев и порядка привлечения судов под иностранным флагом при невозможности по тем или иным причинам выполнения указанных работ судами под российским флагом». В Минпромторге “Ъ” подтвердили «существование подобной инициативы **Минтранса**», но отметили, что с ними проект не согласовывался. Представитель господина Акимова не

ответил на запрос “Ъ”. В российском представительстве ExxonMobil отказались от комментариев. В «Роснефти», ЛУКОЙЛе, «Газпром нефти» и «Газпроме» (последние две компании достаточно активно ведут бурение на шельфе) также не дали комментариев.

Поправки в КТМ, принятые в конце 2017 года, уже становились проблемой для реализации крупных международных проектов. Закон обязал перевозить нефть, газ и уголь по Севморпути только судами под российским флагом, на что жаловался НОВАТЭК. Компания в итоге добилась масштабных исключений, оформленных постановлением правительства (см. “Ъ” от 19 марта).

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев говорит, что текущая редакция КТМ не учитывает реальную ситуацию с отечественными буровыми мощностями и может стать препятствием для геологоразведки. Другие участники рынка продолжают использовать иностранные буровые, отмечает эксперт. Например, в акватории Охотского моря в 2018 году «Газпром нефть» привлекала платформу Hai Yang Shi You 982 (HYSY982), принадлежащую China Oilfield Services Limited (COSL), для бурения на Баутинской площади Аяшкского участка. С 2017 года установка Nan Hai Ba Nao (Nan Hai 8) под флагом Китая, также принадлежащая COSL, работает на Ленинградском газовом месторождении «Газпрома» в Карском море.

Свободу филиалам

Вторую просьбу ExxonMobil, касающуюся возможности прямой работы филиалов иностранных компаний в РФ с российской административной системой, правительство, по данным “Ъ”, и так собиралось решить. Действующий порядок формально вступил в действие в 2001 году с принятием новой версии закона «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» (129-ФЗ), закона «Об инвестиционной деятельности» (39-ФЗ) и закона «Об иностранных инвестициях» (160-ФЗ) в 1999 году.

На деле нормы, регулирующие деятельность аккредитованных филиалов иностранных компаний в РФ, восходят к законодательству РСФСР 1990–1992 годов и даже к советским нормам, основывающимся на почти потерявшем значение в мире во второй половине XX века порядке регистрации в системе торгово-промышленных палат (ТПП). Открытие филиалов и представительств было популярно до середины 1990-х, после чего нормой скорее стала работа через дочерние структуры.

По данным “Ъ”, Минфин и Минэкономики обсуждали проблему, указанную ExxonMobil, в рамках подготовки пакета законопроектов по соглашениям о поощрении и защите капиталовложений (СЗПК). Он предполагал отмену 39-ФЗ и 160-ФЗ с переносом положений в закон о регистрации. Госреестру аккредитованных филиалов и представительств иностранных компаний в РФ должны дать возможности, аналогичные регистрации в ОГРН (сейчас реестр ведет ФНС, отдельно предлагалось вести спецреестр филиалов для авиакомпаний под управлением Росавиации).

Этот вариант решил бы проблемы ExxonMobil. Схема аккредитации в целом сохранялась, хотя и упрощалась, предлагалось сохранить участие ТПП. Но согласовать весь пакет пока не удалось из-за споров внутри правительства о режимах поддержки инвестиций.

В целом вопрос работы филиалов иностранных компаний существенно шире, чем проблема ОГРН, которую упоминает ExxonMobil. В частности, в переговорах о присоединении России к ВТО не раз обсуждались предложения о предоставлении в отдельных секторах права филиалам иностранных компаний (в сильно зарегулированных сферах, в частности, страховых компаний и банков) работать напрямую под фактически совместным регулированием двух юрисдикций — материнской и национальной. Так финансовые компании и банки могут работать в рамках соглашений ВТО в Турции.

Полного открытия финансового рынка для филиалов при присоединении России к ВТО не произошло, но с 2021 года иностранные страховые и перестраховочные компании должны

получить такую возможность — в 2018 году Минфин объявил, что разрабатывает для них отдельное регулирование (реализовывать его должен ЦБ).

Традиционно свободы прямого «филиального» доступа рассматриваются экономистами как сильная мера для стимулирования притока прямых иностранных инвестиций — задача, которой отчасти посвящен пакет СЗПК. Возможно, в летне-осенних версиях пакета нормы об аккредитации филиалов и их правах на рынках РФ предложат расширить. Однако сопротивление этой идее, параллельной почти забытой после 2003 года практике заключения тех же СРП, также может быть очень сильным: более или менее свободная работа филиалов в России предполагает возможность регулирования их национальным законодательством страны происхождения компании, если оно прямо не противоречит российским нормам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4040209>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.23; В КИТАЙСКОМ ГУАНЧЖОУ ОТКРЫЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО МОРСКОМУ И РЕЧНОМУ ТРАНСПОРТУ

В преддверии заседания Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая в экономическом, научно-техническом и транспортном центре южного КНР, городе Гунчжоу, проходит заседание Рабочей группы по морскому и речному транспорту. Об этом сообщает пресс-служба **Росморречфлота**

В составе делегации РФ, которую возглавляет **заместитель министра** транспорта России - руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков** - представители центрального аппарата **Минтранса РФ, Росморречфлота**, бассейновых администраций, судоходных, стивидорных и торговых компаний.

Китайскую сторону возглавляет **заместитель министра** транспорта КНР Лю Сяомин.

На повестке дня рабочей группы вопросы состояния перевозок грузов и пассажиров водным транспортом, проектов развития двусторонних и международных линий пассажирских перевозок, использования транзитного потенциала Северного морского пути и ряд других.

По завершении заседания Рабочей группы и подписания главами делегаций итогового протокола в Ганчжоу пройдет 23-е заседание Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая. Российскую делегацию возглавит сопредседатель двусторонней Подкомиссии, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=79744>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.07.23; В ЛОНДОНЕ ПРОШЛА СЕССИЯ СОВЕТА ИМО

Заместитель руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Александр Пошивай принял участие в работе сессии Совета Международной морской организации в составе делегации РФ, которую возглавил **директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Юрий Костин**.

122-я сессия Совета ИМО состоялась в штаб-квартире ИМО в Лондоне в период с 15 по 19 июля. В ее работе приняли участие делегации 40 государств-членов Совета, наблюдатели из числа других государств, межправительственные и неправительственные организации. В состав российской делегации также вошли постпред РФ при ИМО Юрий Меленас, руководитель ФГБУ «АМП Балтийского моря» Петр Паринов, сотрудники Представительства РФ при ИМО.

Как сообщает пресс-служба **Росморречфлота**, в повестку дня Совета ИМО были включены финансовые, административные и организационные вопросы функционирования Секретариата ИМО и организации в целом.

Среди прочего, совет рассмотрел и согласовал проект бюджета организации на предстоящий двухлетний период, который не предполагает существенного увеличения взносов государств-членов по сравнению с текущим периодом.

Основным вопросом повестки стало продолжение обсуждения будущей реформы Совета и связанной с этим необходимостью внесения изменений в Конвенцию об ИМО - документ, который регулирует состав, порядок формирования и функционирования управляющих и рабочих органов международной организации.

По итогам сессии обозначились основные контуры предстоящей реформы. Совет принципиально согласовал увеличение своего состава с 40 до 52 членов, что соответствует приблизительно одной трети от всех государств-членов ИМО (174 государства), и увеличение срока работы избранного совета с двух до четырех лет.

При этом совет принял решение о сохранении деления на категории (А, В и С), по которым избираются страны-кандидаты в его состав, а также базовых критериев отнесения государств к той или иной категории (Российская Федерация традиционно выдвигается и избирается по категории А - государства, наиболее заинтересованные в предоставлении услуг в области международного судоходства). При этом будет разработано руководство, призванное содействовать государствам-членам в оценке кандидатов и их соответствия категориям.

Соответствующие поправки к Конвенции об ИМО будут подготовлены в ходе следующего двухлетнего периода с прицелом на принятие на 32-й сессии Ассамблеи ИМО в 2021 году.

В качестве составной части реформы рассматривались и вопросы открытости и доступа к информации, а также порядок привлечения к работе международных неправительственных организаций в консультативном статусе.

Совет доработал рекомендательное руководство по предоставлению организациям консультативного статуса. Было подтверждено понимание того, что только специализированные организации с подлинно международным статусом могут рассчитывать на участие в сессиях органов ИМО при условии внесения существенного вклада в работу организации. Совет продолжит и упорядочит практику периодического анализа эффективности работы и вклада организаций с целью принятия решения о целесообразности сохранения консультативного статуса.

<http://rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=37590>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; НАХОДКИНСКИЙ МОРТОРГПОРТ НАЧАЛ СТРОИТЬ ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ЗА 1 МЛРД РУБ

АО «Находкинский морской торговый порт» (крупнейшая стивидорная компания в порту Находка) приступило к строительству в порту новых очистных сооружений, сообщает пресс-служба компании.

«Летом 2019 года Находкинский морской торговый порт приступил к строительству системы очистных сооружений на территории своих производственных терминалов. Общий объем запланированных инвестиций - более 1 млрд рублей», - говорится в сообщении.

На данный момент завершается монтаж объектов напорной и безнапорной канализации, производится копка котлованов, где в дальнейшем будут размешены специальные накопительные резервуары. Все необходимое оборудование закуплено, и его большая часть уже поступила в порт. Порт планирует ввести объект в эксплуатацию в 2020 году.

«Производственные объекты Находкинского МТП были построены еще в советское время, когда вопросам экологии, к сожалению, уделялось недостаточно внимания.

Поэтому в порту изначально не было системы очистных сооружений. Масштабный проект ее строительства - в первую очередь, устранение этой исторической несправедливости», - приведены в сообщении слова гендиректора компании Владимира Григорьева.

Система очистных сооружений будет построена по принципу замкнутого цикла водоснабжения, главная задача которой - полностью исключить возможность попадания технических и ливневых вод в акваторию бухты.

Обязательства по строительству очистных сооружений были закреплены, в том числе, в соглашении, ранее подписанном руководством порта с **министерством транспорта РФ**, администрацией Приморского края, Росприроднадзором и ФГУП «Росморпорт» на площадке Петербургского международного экономического форума в мае 2018 года.

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

Основным акционером АО «Находкинский морской торговый порт» является кипрская Lanebrook Limited, конечными бенефициарами которой являются Роман Абрамович с партнерами.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ПОРТ ПОСЬЕТ В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ ПОЧТИ НА 5%

АО «Торговый порт Посьет» (МОЕХ: ТРОР) (Приморский край, входит в транспортный дивизион группы «Мечел» (МОЕХ: МТЛР)) в январе-июне 2019 года перевалило 2,9 млн тонн угля, что почти на 5% больше, чем за тот же период 2018 года, сообщает пресс-служба «Мечела».

Во втором квартале 2019 года перевалка превысила 1,6 млн тонн.

Основной объем поставок на экспорт в первом полугодии 2019 года составили коксующийся уголь и РСИ (пылеугольное топливо) - свыше 2,3 млн тонн.

«В первом полугодии угольная продукция из порта Посьет направлялась в Японию (38% экспорта), Южную Корею (30%), Китай (28%), Вьетнам, Индонезию и Индию. Благодаря реализации масштабного проекта технического перевооружения мы повысили привлекательность порта для клиентов из Азиатско-Тихоокеанского региона и намерены постепенно наращивать грузопотоки», - приводятся в сообщении слова гендиректора «УК Мечел-Транс» Алексея Лебедева.

Торговый порт Посьет, расположенный на побережье Японского моря, обеспечивает поставки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Железная дорога связывает его с Транссибирской железнодорожной магистралью, северо-восточным Китаем и КНДР. Посьет является удобным терминалом для вывоза угля, добытого на месторождениях предприятий «Мечела», в том числе «Южного Кузбасса», «Якутугля», «Эльгаугля». Перевалочные мощности порта позволяют перегружать на экспорт до 9 млн тонн угольной продукции в год.

ООО «Мечел-Транс» владеет 97,49% акций АО «Торговый порт «Посьет».

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; БРОНИРОВАНИЕ БИЛЕТОВ ВОЗОБНОВИЛИ НА ПАРОМНОЙ ЛИНИИ САХАЛИН - МАТЕРИК

Бронирование билетов на паромы, курсирующие между Сахалином и материком, возобновлено в период пиковых нагрузок на морской переправе, сообщил РИА Новости

исполняющий обязанности главы регионального министерства транспорта и дорожного хозяйства Эдуард Ри.

«Пассажиры могут бронировать 15 мест на каждом рейсе дизель-электрохода «Сахалин-8» и еще 20 - на «Сахалин-9». Сегодня эти два судна курсируют на линии Ванино - Холмск. Билеты можно резервировать уже со вторника по телефонам», - рассказал собеседник агентства. По словам главы ведомства, летом традиционно возрастает нагрузка на морскую переправу, в том числе и из-за большого потока людей, которые едут в регион на лососевую **путину**. В пресс-службе регионального правительства добавили, что для разгрузки водного транспорта власти расширили возможности авиасообщения с материком. С 1 июня по инициативе главы региона Валерия Лимаренко ввели три новых рейса по субсидированным тарифам из ЮжноСахалинска в Приамурье, Камчатский и Хабаровский края. Снять проблемы на морской переправе Сахалина с материком помогут строящиеся на Амурском судостроительном заводе в Комсомольске-на-Амуре два современных парома ледового класса. Начать работу на переправе они должны до конца 2022 года. «Новые суда значительно расширят возможности пассажирских и грузовых перевозок. Рейсы между Ванино и Холмском - туда и обратно - они смогут выполнять всего за сутки. Сегодня путь только в одну сторону занимает 18 часов. Каждое судно будет вмещать 200 человек. Сейчас - почти в четыре раза меньше. Транспортные средства отличаются также большой грузоподъемностью - около 30 железнодорожных вагонов и 26 автомобилей», - рассказали в пресс-службе правительства региона.

ТАСС; 2019.07.23; СПЕЦИАЛИСТЫ «РОСМОРРЕЧФЛОТА» ОЧИСТИЛИ ОТ ТОПЛИВА 800 М ПЛЯЖА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ

Специалисты «Росморречфлота» вывезли почти 30 куб. м песка, загрязненного в результате разлива топлива, с пляжа на Балтийской косе близ города Балтийска под Калининградом. Очищено около 800 м береговой полосы, сообщила во вторник пресс-служба городской администрации на своей странице в Facebook.

Следы разлива нефтепродуктов обнаружили на косе утром 18 июля. По данным пресс-службы администрации Балтийска, это последствия утечки с танкера «Индиго», который принадлежит ЗАО «Бункерная компания», зарегистрированному в Архангельске.

«Специалисты морской спасательной службы «Росморречфлота» вывезли 28 куб. м загрязненного песка [с Балтийской косы], очистив территорию около 800 метров. Работы продолжаются», - говорится в сообщении.

Для оценки ущерба, нанесенного экологии, привлечены специалисты Балтийско-Арктического управления Росприроднадзора.

Ранее капитан «Индиго» сообщал, что 17 июля с борта танкера произошла утечка 0,4 кубических метра топлива. На месте разлива были выставлены боновые ограждения, но из-за усиления ветра нефтяное пятно распространилось за их пределы. Следы утечки горючего были зафиксированы на протяжении 2 км побережья на Балтийской косе. Северо-Западным следственным управлением на транспорте СК, по сообщениям СМИ об инциденте, начата доследственная проверка.

Балтийская коса (Вислинская коса в Польше) - узкая полоса суши, отделяющая Калининградский залив от основной части Гданьского залива. Длина косы - 65 км, 35 км являются российской территорией, остальные - польской. Ширина косы составляет от 300 м до 1,8 км в средней и южной частях и 8-9 км в северной.

<https://tass.ru/obschestvo/6692130>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.23; «МОСТУРФЛОТ» 26 ИЮЛЯ ЗАПУСКАЕТ КРУИЗ ПО ВОЛХОВУ ДО ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА

Пассажирская судоходная компания «Мостурфлот» 26 июля запускает круиз по Волхову до Великого Новгорода. В первый рейс из Москвы до Новгорода и обратно отправится теплоход «Сергей Есенин» (класс Премиум) с российскими туристами на борту.

Как сообщили отраслевому portalу «Российское судоходство» в компании, за 13 дней пассажиры посетят Углич, Кузино, Вытегру, Лодейное поле, Великий Новгород, Старую Ладугу, Валаам, Мандроги, Мышкин и вернутся 7 августа в Москву. Заход в Новгород состоится 1 августа 2019 года. Этот рейс пройдет в экспериментальном режиме.

Позднее руководством компании «Мостурфлот» будет принято решение о регулярных рейсах по Волхову.

Для реализации данного проекта задействован теплоход проекта Q-065 (построен в Австрии) класса «М». Теплоход был дооборудован для данного проекта. Осенью 2018 года были сделаны замеры высотного габарита теплохода. По результатам замеров, в декабре 2018 года были подрезаны выхлопные трубы теплохода на 30 см. Это позволяет судну, в зависимости от уровня воды в реке Волхов, иметь запас по высоте от 20 до 70 см до нижнего уровня Волховского железнодорожного моста.

Как прокомментировал событие проректор **Российского Университета транспорта**, вице-президент Российской палаты судоходства Константин Анисимов, «исторически по Волхову никогда не ходили круизные суда, хотя вся история Руси начинается с этой водной дороги». Анисимов напомнил о легендарном пути «Из варяг в греки». «Компании «Мостурфлот» удалось в 2009 году сделать два экспериментальных рейса на теплоходе 305-го проекта «Н. Г. Славянов» до Великого Новгорода, - рассказал Анисимов. - Однако, в 2010 году маршрут был закрыт из соображений безопасности, поскольку судно имело класс «О», недостаточный по оценке **Росморречфлота** для прохода по Ладожскому озеру».

В навигацию 2019 года маршрут возобновлен на судне более высокого класса, что гарантирует безопасность пассажиров и экипажа на всем его протяжении.

Второй рейс с заходом в Новгород «Мостурфлот» запланировал с 18 по 25 августа из Санкт-Петербурга через Великий Новгород в Москву.

«В прошлом году благодаря усилиям руководства Ленинградской области, **Росморречфлота** и администрации Волго-Балтийского бассейнового управления внутренних водных путей, петербургская компания «Конт» открыла новый причал на реке Волхов в Старой Ладуге, - продолжил он Константин Анисимов. - Уже произведены сотни судозаходов в первую древнюю столицу Руси. Теперь «Сергей Есенин» дойдет до Великого Новгорода и встанет под стенами древнего кремля».

Комфортабельный теплоход «Сергей Есенин» имеет максимальную пассажировместимость 136 человек. Численность экипажа и обслуживающего персонала - 74 человека. На теплоходе работает ресторан на 112 посадочных мест, бар на 80 посадочных мест, читальный салон, сауна. Во всех каютах - обзорное окно. Каюты оборудованы индивидуальными санитарными блоками, кондиционерами, электрическими розетками, встроенными шкафами, оснащены сейфом, феном, телевизором со спутниковыми каналами.

<http://rus-shipping.ru/ru/pass/news/?id=37595>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.23; ЗАВЕРШЕН ПЕРВЫЙ ЭТАП ЭКСПЕДИЦИИ «ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА-2019»

20 июля завершился первый рейс экспедиции «Плавучий университет Волжского бассейна-2019». Теплоход Волжского государственного университета водного транспорта «Петр Андрианов» со студентами и учеными ведущих вузов Нижнего Новгорода и России

вернулся на традиционное место стоянки - Молитовский затон. Об этом сообщила пресс-служба **Росморречфлота**.

Первый рейс этого года выдался ярким и непростым: усталость от интенсивных работ (одной из групп исследователей пришлось преодолеть около 35 километров на веслах в резиновой лодке) компенсировалась новыми впечатлениями от районов, где работы проходили впервые. Изучены устье Ветлуги и озерная часть Чебоксарского водохранилища, получен большой объем информации о распределении и составе загрязнений, которые поступают в него из притоков реки.

В последний раз река Ветлуга была исследована в 2011 году коллективом кафедры экологии ННГУ им. Н.И. Лобачевского. С тех пор состояние экосистемы могло существенно измениться, рассказывает аспирант Дмитрий Гаврилко: «В экспедициях прошлых лет в рамках проекта мы обнаружили виды-вселенцы, которые могут конкурировать с традиционными жителями водоемов нашей области. Американская коловратка была найдена в Керженце и Кудьме, а тропический рачок - в Суре. В этом году мы взяли пробы воды на Ветлуге, детализированные результаты узнаем к зиме. Вполне может оказаться, что эти виды хорошо приспосабливаются и активно расселяются, тогда нужно будет вести за ними постоянное наблюдение».

Коллективом ВГУВТ было испытано новое научное оборудование - многопараметрический зонд, который позволяет исследовать изменения химических и физических показателей воды по глубине:

«Этот прибор позволит нам дать более точные ответы на актуальные вопросы экологии Волги и ее водохранилищ. Часть вредных примесей поступает в Чебоксарское водохранилище из глубины, и если на поверхности воды картина нормальная, то глубже нас могут ждать неприятные сюрпризы, - рассказывает доцент кафедры гидродинамики, теории корабля и экологической безопасности судов ВГУВТ Егор Чебан. - Оборудование работает нормально, и, надеемся, послужит нам верой и правдой в деле изучения самочувствия Волги».

В рамках экспедиции совместно с ИПФ РАН были отработаны методики измерений скоростей течений на всем участке от Нижнего Новгорода до Козьмодемьянска, а также профилей дна, загрязняющих веществ и концентрации сине-зеленых водорослей. Ученые географического факультета МГУ им. М.В.Ломоносова взяли пробы химических и гидрологических показателей волжской воды. Они отмечают, что их особенно интересует влияние на параметры воды периода выраженного маловодья этого года, когда экосистема Волги претерпевает значительные изменения.

Следующий рейс экспедиции начнется 13 августа и пройдет по маршруту Нижний Новгород - Кинешма - Пучеж - Городец. В программе второго рейса значительную часть займет изучение р.Волги ниже Городца, в районе планируемого сезонного водохранилища Нижегородского низконапорного гидроузла, который должен решить проблему падения судоходных глубин на этом участке Единой глубоководной системы. Затем для ученых наступит пора обработки и осмысления результатов экспедиции.

Проект РГО, ВГУВТ и вузов-партнеров позволил объединить вузовскую и академическую науку, придав учебному процессу новую форму, когда студенты и аспиранты принимают непосредственное участие в проводимых работах, а экспедиционная программа насыщена лекциями и практикумами. Разнообразие выполненных исследований и их результаты подтверждают эффективность «Плавучего университета Волжского бассейна» как инновационного проекта, направленного на решение задач в сфере экологической безопасности, наблюдения за климатическими изменениями, мониторинга состояния окружающей среды, решения задач гидродинамики и гидротехники, оценки антропогенного воздействия на речные экосистемы.

Экспедиция «Плавучий университет Волжского бассейна» проводится уже в пятый раз и четвертый год получает грантовую поддержку Русского географического общества,

председателем попечительского совета которого является президент России **Владимир Путин**. Кроме ВГУВТ в проекте участвуют МГУ им. М.В. Ломоносова, ИПФ РАН, ННГУ им. Н.И. Лобачевского, НГПУ им. К. Минина, Росгидромет и другие организации.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=79737>

ИА REGNUM; 2019.07.23; УЧЕНЫЕ ИЗУЧИЛИ ЭКОСИСТЕМЫ ВЕТЛУГИ И ЧАСТИ ЧЕБОКСАРСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА

Первый рейс экспедиции «Плавучий университет Волжского бассейна - 2019» позволил получить материалы, необходимые для исследования состояния экосистемы устья Ветлуги и озерной части Чебоксарского водохранилища. Об этом 23 июля сообщает **Росморречфлот**.

В рамках экспедиции совместно с Институтом прикладной физики РАН специалисты отработали методики измерений скоростей течений на всем участке от Нижнего Новгорода до Козьмодемьянска, а также профилей дна, загрязняющих веществ и концентрации сине-зеленых водорослей. Ученые географического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова взяли пробы химических и гидрологических показателей волжской воды. По их словам, особый интерес представляет влияние на параметры воды периода выраженного маловодья этого года, когда экосистема Волги претерпевает значительные изменения.

В свою очередь, исследователи из ННГУ им. Н. И. Лобачевского обновили данные, полученные в 2011 году.

«В экспедициях прошлых лет в рамках проекта мы обнаружили виды-вселенцы, которые могут конкурировать с традиционными жителями водоемов нашей области. Американская коловратка была найдена в Керженце и Кудьме, а тропический рачок - в Суре. В этом году мы взяли пробы воды на Ветлуге, детализированные результаты узнаем к зиме. Вполне может оказаться, что эти виды хорошо приспосабливаются и активно расселяются, тогда нужно будет вести за ними постоянное наблюдение», - сообщил аспирант кафедры экологии ННГУ им. Н. И. Лобачевского Дмитрий Гаврилко.

Следующий рейс экспедиции начнется 13 августа и пройдет по маршруту Нижний Новгород - Кинешма - Пучеж - Городец. В программе второго рейса значительную часть займет изучение Волги ниже Городца, в районе планируемого сезонного водохранилища Нижегородского низконапорного гидроузла, который должен решить проблему падения судоходных глубин на этом участке Единой глубоководной системы. Затем для ученых наступит пора обработки и осмысления результатов экспедиции.

История вопроса

Чебоксарская ГЭС в 1967 году стала всесоюзной ударной стройкой. Пуск первого гидроагрегата водохранилища состоялся на пониженной отметке - 63 метра, по проекту работы по подъему водохранилища до проектных 68 метров должны были быть завершены в 1987 году, но спустя десятилетия этого не произошло. Из-за не проектной отметки происходит обмеление реки, что в свою очередь также ведет к лимитированию пропускной способности и затрудняет судоходство.

Чебоксарское водохранилище находится на территории трех субъектов России - Нижегородской области, Чувашии и Марий Эл. Чувашия совместно с гидроэнергетиками планомерно выступает за подъем уровня воды до проектной отметки, а власти Марий Эл и Нижегородская область против повышения, опасаясь затопления своих территорий. Ущерб Марий Эл в случае завершения строительства Чебоксарской ГЭС на повышенной отметке оценили в 689 млрд рублей.

Нижегородские власти в качестве альтернативного проекта предлагают строительство низконапорного гидроузла, проект которого оценивается в 43 млрд рублей и вошел в федеральную стратегию развития внутреннего водного транспорта. Во время

общественных слушаний по проекту возник протест со стороны населения, экологов, которые отметили, что только в Балахне, которая больше всех пострадает от возможного затопления в случае строительства гидроузла, экологический ущерб может достичь 330 млрд рублей. Научный совет Российской Академии наук по проблемам геоэкологии, инженерной геологии и гидрогеологии еще в 2015 году предложил в качестве альтернативного проекта гидроузлу создание в районе нижегородского Городца третьего шлюза, выходящего в Волгу существенно ниже двух существующих.

<https://regnum.ru/news/2671049.html>

ПРАЙМ; 2019.07.23; ПОЛОМКА ТЕПЛОХОДА «АФНАСИЙ НИКИТИН» НЕ ДОЛЖНА ВЫЗВАТЬ ПРОБКИ НА КАНАЛЕ МОСКВЫ - ЭКСПЕРТ

Поломка теплохода «Афанасий Никитин» на канале имени Москвы не должна спровоцировать пробки на этой водной артерии, так как близость столицы позволяет оперативно обеспечить буксировку судна, сообщила РИА Новости заместитель гендиректора по туризму компании «Мостурфлот» (входит в «Речной альянс») Светлана Гончарова.

Ранее СМИ сообщали, что в Московской области сломался круизный теплоход «Афанасий Никитин». Инцидент произошел во вторник утром недалеко от деревни Витенево. Известно, что теплоход двигался из Нижнего Новгорода в Москву, однако в какой-то момент прекратил движение. По предварительной информации, судно оказалось обесточенным, остановилось посередине канала и перекрыло движение другим водным транспортным средствам.

На канале есть совсем узкие места, где теплоходам очень сложно разойтись, поэтому нужно четко представлять местоположение «Афанасия Никитина» в данный момент, сказала Гончарова.

«Однако я думаю, что это не станет проблемой и не вызовет большие пробки на канале, так как поломка произошла сравнительно близко к Москве, и можно очень оперативно вызвать буксир, который оттащит теплоход. Хуже, когда судно находится далеко от крупных стоянок, где могут быть буксиры, тогда приходится долго ждать. А здесь проблем не будет», - сказала она.

В **Росморречфлоте** РИА Новости уточнили, что теплоход был на краткое время обесточен, однако уже в 9.00 (мск) он по графику пришел на Северный речной вокзал в Москве.

ГТРК БУРЯТИЯ; 2019.07.23; НА БАЙКАЛЕ СПУСТИЛИ НА ВОДУ ЭКОСУДНО ДЛЯ СБОРА ОТХОДОВ

Восточно-Сибирское речное пароходство спустило на воду уникальный танкер-бункеровщик - экологическое судно проекта RT37 для Байкала. Завершение строительства намечено на 31 октября 2019 года.

Строительство ведется на площадке ремонтно-отстойного пункта «Чертугеевский» в Иркутске. На работы было выделено 625 млн рублей из федерального бюджета.

Напомним, решение о строительстве для Байкала экологического судна-бункеровщика было принято в 2017 году по итогам заседания в Улан-Удэ межведомственной рабочей группы по вопросам развития пассажирских перевозок водным транспортом и туризма в акватории озера Байкал под председательством руководителя **Росморречфлота** Виктора Олерского.

Новое экосудно будет осуществлять рейсы по Байкалу к местам наибольшего скопления флота, сжигать мусор и перерабатывать нефтесодержащие воды. Он будет принимать как жидкие, так и твердые отходы, а также канализационные стоки и нефтепродукты с других судов, очищать и сбрасывать уже чистую воду. Это позволит значительно сократить количество нефтесодержащих и сточных вод и сухого мусора, загрязняющих озеро.

На сегодняшний день на Байкале выполняет прием нефтесодержащих и сточных вод только станция комплексной переработки судовых отходов «Самотлор», эксплуатируемый ВСРП. На Байкале на данный момент зарегистрировано более 7 тыс. единиц маломерного флота. В период навигации на него сдается примерно 700-800 тонн нефтесодержащих и сточных вод, что недостаточно для обеспечения норм природоохранного законодательства. К тому же «Самотлор» находится на значительном удалении от северных районов озера, где сброс подсланевых и бытовых вод с судов находится вне контроля.

Справка:

Танкер-бункеровщик - экологическое судно, сборщик нефтесодержащих и сточно-фановых вод, а также сухого мусора - стальное, двухвальное однопалубное судно. Как называют его инженеры, это «танкер-фабрика», так как он не только собирает отходы, но и перерабатывает их, а заодно и заправляет обслуживаемые суда.

Судно предназначено для приема с берега, транспортировки и выдачи на берег или другое судно нефтепродуктов дизельного топлива и смазочных масел. Также предусмотрена сборка, очистка или транспортировка к месту переработки нефтесодержащих и сточно-фановых вод, а также сухого мусора. Автономность судна по запасам топлива и масла - 15 суток. Автономность судна по запасам провизии - 15 суток. Автономность судна по запасам воды - 17 суток.

<https://arigus.tv/news/item/131106/>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.07.24; В НЕОПЛАТНОМ ДЫМУ: В КУРИЛКИ АЭРОПОРТОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ПУСКАТЬ ЗА ДЕНЬГИ; ДЕПУТАТЫ ГОТОВЯТ ПОПРАВКИ КО ВТОРОМУ ЧТЕНИЮ ЗАКОНОПРОЕКТА О ВОЗВРАЩЕНИИ СПЕЦКОМНАТ В ВОЗДУШНЫЕ ГАВАНИ

Курилки в аэропортах могут стать платными. Законопроект об их возвращении в воздушные гавани Госдума недавно приняла в первом чтении. А уже ко второму чтению депутаты намерены предложить поправки о введении платы за вход в курительные комнаты, рассказал «Известиям» первый зампред комитета по охране здоровья нижней палаты Федот Тумусов. По его мнению, цена должна составлять 50–100 рублей. Общественники считают, что курилки вообще нельзя возвращать в аэропорты, так как это приведет к загрязнению воздуха и в соседних помещениях. В Минздраве также ранее выступали против законопроекта. Рассмотрение документа во втором чтении намечено на осеннюю сессию.

Депутаты готовят поправки к законопроекту, разрешающему курительные комнаты в «чистых зонах» аэропортов, принятому в первом чтении 16 июля. Как рассказал «Известиям» Федот Тумусов («Справедливая Россия»), вход в курилки должен быть платным. По его словам, оборудование таких комнат стоит денег — и эти расходы аэропорты явно переложат на пассажиров.

— Мы считаем, что платить должны курильщики, которые будут пользоваться этими комнатами, — подчеркнул Федот Тумусов. — Сколько может стоить вход в курилки, сейчас сказать сложно. На мой взгляд, цена должна составлять 50–100 рублей.

По словам парламентария, правительству следует в отдельном нормативно-правовом акте установить технические условия содержания курительных комнат. В частности, в новом документе должен быть указан предельный уровень табачного дыма около курилок.

— Мы уверены, что никакого запаха и дыма около таких комнат быть не должно, то есть аэропорты должны закупить соответствующие вентиляционные системы, — отметил депутат.

Как ранее писали «Известия», оборудование одной курительной комнаты в воздушной гавани обойдется в 2 млн рублей.

Второе чтение законопроекта, возвращающего курилки в аэропорты (поправки в 15-ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма...»), запланировано на осеннюю сессию, сказал «Известиям» автор документа первый зампред комитета Госдумы по информационной политике Сергей Боярский («Единая Россия»). Свои предложения о корректировке документа парламентарии и ведомства должны внести до 14 августа, следует из базы нижней палаты парламента.

Необходимость курилок в аэропортах автор законопроекта объясняет тем, что их размещение позволит избежать правонарушений: сейчас пассажиры дымят в любых доступных помещениях воздушных гаваней, в частности в туалетах и комнатах матери и ребенка.

Сергей Боярский считает, что делать вход в курилки платным — достаточно спорное предложение.

— Мы не можем обязать аэропорты создавать такие условия для граждан. А кроме того, неясно, какой должна быть плата за вход, — отметил парламентарий. — При этом я считаю правильным делать такие комнаты отдельными и с затемненными стенами, хотя это не вопрос законотворчества. Детали следует прописывать в рамках отдельных технических условий, которые должны быть определены позже, после принятия закона.

Правительство в лице Минздрава уже заявило о своем концептуальном решении: продажа табачных изделий должна быть прекращена к 2050 году, напомнил в разговоре с «Известиями» первый зампред комитета по контролю и регламенту Госдумы («Справедливая Россия») Олег Нилов.

— Поэтому ко второму чтению законопроекта мы также намерены внести поправку о том, что установка курительных комнат должна быть временной мерой. Более того, вход в курилки следует сделать платным, — подтвердил парламентарий.

По его словам, организацию и функционирование подобных комнат следует рассматривать как бизнес и курильщики должны платить за вход в специальные помещения не меньше 100 рублей.

В Минздраве на запрос «Известий» о том, поддерживает ли ведомство введение платы за вход в курилки, не ответили. Ранее министерство выступало резко против самого законопроекта об их возвращении, о чем неоднократно заявляло. Это предложение противоречит логике 15-ФЗ, который запрещает организацию курительных комнат в общественных местах. Более того, как ранее говорили «Известиям» в ведомстве, целый ряд международных исследований, проведенных в крупных аэропортах, показал: уровень загрязнения воздуха опасными твердыми микрочастицами, выделяющимися при курении, в 14 раз выше в помещениях рядом с курительными комнатами, нежели в аэропортах, где курение полностью запрещено.

Председатель правления общественной ассоциации «Здоровые регионы» Алексей Шабашов сказал «Известиям», что появление курилок в аэропортах «отравит» жизнь абсолютно всем гражданам, присутствующим в воздушных гаванях.

— Никакая вентиляционная система не может решить вопрос с загрязнением воздуха табачным дымом, который содержит твердые частицы. Они оседают в бронхиальной системе человека, нанося вред здоровью, — подчеркнул он. — Проблема в том, что дверь в курилку, открываясь и закрываясь, пропустит дым, поэтому воздух совершенно точно будет загрязнен для всех.

Избежать этого можно лишь установкой специального тамбура, в котором будет происходить очищение воздуха от твердых частиц с помощью специальных систем. Они крайне дорогие, используются на космических кораблях и никогда не появятся в аэропортах, уверен эксперт.

В пресс-службе Домодедово «Известиям» сказали, что, пока инициатива депутатов не утверждена, говорить о планах по организации мест для курения в изолированных помещениях аэропорта преждевременно.

В пресс-службе Шереметьево «Известиям» сообщили, что, согласно международной практике, в большинстве аэропортов потребности курящих пассажиров учитываются за счет выделения специально оборудованных изолированных комнат для курения либо создания открытых пространств — внутренних дворов, крыш, балконов. В Шереметьево не стали оценивать предложение депутатов, но отметили, что сами не планируют делать вход в курилки платным. Во Внуково и Пулково на момент публикации не ответили на запросы «Известий».

<https://iz.ru/902147/evgeniia-pertceva/v-neoplatnom-dymu-v-kurilki-aeroportov-predlozhili-puskat-za-dengi>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.23; «ДОМОДЕДОВО» КАК МИНИМУМ ДВА ГОДА НЕ СМОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ ГИГАНТСКИЙ ТЕРМИНАЛ СТОИМОСТЬЮ 38 МЛРД РУБ.; ВЫБРАННЫЙ РОСАВИАЦИЕЙ ПОДРЯДЧИК-БАНКРОТ НЕ ДОСТРОИЛ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ

Росавиация не построила и не реконструировала перроны с системой светосигнального оборудования, инженерными системами и коммуникациями - это фактически обесценило вложения инвестора (аэропорт «Домодедово» Дмитрий Каменщика) в строительство нового пассажирского терминала Т-2, которые составили 38 млрд руб., говорится в отчете Счетной палаты, опубликованном 23 июля. Терминальный сегмент Т-2 площадью около 239 000 кв м «Домодедово» ввело в эксплуатацию в середине июня 2018 г., перед стартом Чемпионата мира по футболу. Он строился к ЧМ-2018 и является самым крупным и дорогостоящим объектом программы подготовки.

Но **Росавиация** так и не построила вторую взлетно-посадочную полосу, которую изначально планировалось сдать в ноябре 2016 г. Поэтому сегмент Т-2 работал только один месяц, пока шел ЧМ-2018 и трафик был повышенным, рассказал человек, близкий к «Домодедово». Но работал в ограниченном режиме: так как вместе с полосой не построены и перроны, и самолеты не могут подъехать к рукавам, была просто организована схема доставки пассажиров к самолетам автобусами, продолжает собеседник. При этом коммерческие объекты в Т-2 так и не были открыты.

Таким образом, терминал стоимостью 38 млрд руб. и площадью 239 000 кв м простаивает уже больше года. «Домодедово» следует концепции «терминал под одной крышей». Т-2 является не отдельным объектом, а продолжением Т-1, поэтому аэропорт называет их сегментами терминала. Общая площадь обоих сегментов составляет около 500 000 кв. м

БАНКРОТ ПОД ЗАЩИТОЙ РОСАВИАЦИИ

Вторая полоса не построена из-за банкротства подрядчика - АО «Строительное управление №1» (СУ-1), отмечает Счетная палата. Контракт на строительство полосы стоимостью 12,85 млрд руб **Росавиация** заключила с СУ-1 в 2014 г., срок исполнения был - не позднее 30 ноября 2016 г. СУ-1 входит в МДС-групп Сергея Солодовникова. Компании группы в 2000-х быстро росли на госзаказах в Тюменской области, в начале 2010-х группа вышла на федеральный уровень. Подряд на полосу в «Домодедово» стал одним из крупнейших для группы.

Но в Москве у СУ-1 дела не задалось. Компания накопила долги и с марта 2015 г. поставщики подали к компании около 40 исков о банкротстве. А сам Солодовников в ноябре 2015 г. был арестован по подозрению в «мошенничестве, совершенном организованной группой либо в особо крупном размере» (ч. 4 ст. 159 УК РФ), сообщил ТАСС. Его подозревали в нецелевом расходовании части аванса в 3,5 млрд руб., выделенного на строительство полосы в «Домодедово».

На конец 2015 г. отставание строительства полосы от графика составляло 13 месяцев. Но **Росавиация** не стала расторгать контракт с СУ-1, а официально перенесла срок сдачи на год - на 30 ноября. При этом СУ-1 уже находилось в первой стадии банкротства - в процедуре наблюдения. **Росавиация** объяснила свое решение тем, что поиск нового

подрядчика, повторное проведение конкурса займет слишком много времени. Аэропорт «Домодедово» тогда резко выступал против сохранения контракта с СУ-1, говорит человек, близкий к аэропорту.

Уголовное дело в отношении Солодовникова было закрыто.

Но СУ-1 и дальше демонстрировала низкую организацию работ, так что ФГУП «Администрация аэропорта «Домодедово» (подведомственен **Росавиация**, держит на балансе аэродром аэропорта) уже в феврале 2017 г решило все же расторгнуть контракт с компанией, пишем Счетная палата. Но руководитель **Росавиации** Александр **Нерадько** поручил ФГУПу «незамедлительно отменить» данное решение. Годом позже ФГУП снова попросил ведомство расторгнуть контракт с СУ-1, в апреле 2018 г. **Росавиация** снова ему отказала, говорится в отчете Счетной палаты. При этом **Нерадько** в 2017, а также в 2018 гг. практически вплоть до ЧМ-2018 заявлял, что новые полосы в «Домодедово» и «Шереметьево» будут сданы к чемпионату. Ни одна достроена не была.

Контракт с СУ-1 был расторгнут только в 16 ноября 2018 г. К этому времени компания уже ушла в конкурсное производство, а любую деятельность фактически прекратила еще до ЧМ-2018. Очень много времени было потеряно, констатирует менеджер крупного аэропорта.

«Ведомости» ожидают комментарий **Росавиации**.

ДЕНЕГ НЕТ

Готовность всех объектов по бывшему контракту с СУ-1 составляет всего 43%, остаточная стоимость незавершенного строительства - 7,45 млрд руб., пишет Счетная палата. При этом объект подорожал до 17,1 млрд руб. К лету 2018 г. готовность самой полосы (грубо говоря бетона) составляла порядок 90%, но не были построены перроны (без которых не запустить Т-2), ливневая канализация, стоянки противообледенительной техники и другие объекты, знают три менеджера аэропортов, участвовавшие в совещаниях на тему аэродромов.

Срок сдачи полосы перенесен на 2020 г., сообщает Счетная палата. Проблема в том, что средств на достройку у **Росавиации** нет, выделенные под проект деньги вернулись как неосвоенные в бюджет, говорят собеседники «Ведомостей». Из-за низкого уровня работ СУ-1 в 2015-2018 гг ежегодно не осваивала от 5,3 млрд до 8,6 млрд руб., которые возвращались в бюджет и заново выделялись в следующем году, пишет Счетная Палата.

На достройку полосы еще необходимо около 10 млрд руб., утверждают три источника «Ведомостей» в аэропортах. СУ-1 в итоге не освоила 7,5 млрд руб., продолжают они, но даже если выделяют хотя бы эти деньги, то полосу можно будет запустить хотя бы ограниченном варианте, а вместе с ней и сегмент Т-2, добавляют два собеседника.

По их словам, **министр транспорта Евгений Дитрих** в этом году направил письмо **Дмитрию Медведеву** с просьбой заново выделить **Росавиации** вернувшиеся в бюджет деньги, чтобы провести конкурс и заключить контракт с другим подрядчиком. Решение еще не принято, добавляют собеседники «Ведомостей», ожидается, что оно будет положительным: никто не возражает, даже Минфин не против, ведь без достройки объекта теряют смысл уже освоенные бюджетные инвестиции.

«Ведомости» ожидают комментарии **Минтранса** и **Минфина**.

На достройку полосы при наличии средств уйдет 6-8 месяцев, при этом зимой работы обычно приостанавливаются; на проведение конкурса нужен как минимум месяц, признает один из собеседников «Ведомостей». Поэтому лето 2020 г - оптимистичный срок завершения проекта и запуска полосы вместе с терминалом Т-2, признают два собеседника.

Получается, сегмент Т-2 стоимостью 38 млрд руб. как минимум два года будет простаивать.

«Аэропорт реализовал проект по расширения инфраструктуры. Рассчитываем, что **Росавиация** завершит строительство полосы с учетом новых обстоятельств, связанных со сменой подрядчика», - говорит представитель «Домодедово».

СКОЛЬКО ТЕРЯЕТ «ДОМОДЕДОВО»

Представитель «Домодедово» не раскрывает потери аэропорта от неработающего терминала. В 2018 г после сдачи Т-2 размер основных средств «Домодедово» по МСОФ увеличился на 16,9 млрд руб до 98,5 млрд руб. (+21%). Аэропорту помимо пассажирских терминалов принадлежит топливно-заправочный комплекс, а также огромные участки земли под аэропортом и вокруг его. Налоговые отчисления аэропорты (не считая налог на прибыль) выросли в 2018 г. На 17% до 230 млн руб.

В 2018 г. «Домодедово» получил 5,9 млрд руб. дохода от сдачи недвижимости в коммерческую аренду, говорится в его отчете. При этом запуск Т-2 должен увеличить площади под коммерческую аренду в 3,5 раза до 44 000 кв м, сообщил аэропорт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/23/807135-domodedovo-god-ne-smozhet>

ТАСС; 2019.07.23; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ПРОВЕРКИ АВИАКЕРОСИНА ПЕРЕД ЗАПРАВКОЙ САМОЛЕТА

Минтранс РФ разрабатывает процедуру проведения обязательных проверок авиакеросина испытательными лабораториями перед заправкой самолетов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

«В целях минимизации рисков, связанных с некондиционным топливом, **Минтранс** разрабатывает процедуру проведения обязательных проверок авиационного бензина и топлива для реактивных двигателей аккредитованными испытательными лабораториями перед заправкой воздушных судов, - сказали в ведомстве. - Вместе с тем правительством РФ инициирована работа по конкретизации требований к авиационному бензину и топливу для реактивных двигателей, содержащихся в технических регламентах Таможенного союза».

Мнения разделились

Источник ТАСС в одной из нефтяных компаний заметил, что формально сейчас нет единого стандарта, который бы обязывал компании проверять керосин перед заправкой самолета. Как правило, нефтяники сами берут пробы и оценивают его качество. Во всяком случае так делают все крупные компании.

По его словам, авиакомпаниям не выгоден ввод такого норматива, так как это увеличит простой самолета в аэропорту и, как следствие, приведет к увеличению их затрат. Нефтяные компании, напротив, заинтересованы в этой инициативе.

Другой источник среди нефтяников заметил, что считает необходимым проводить сертификацию отечественных ТЗК независимыми экспертами от ассоциации авиаперевозчиков, что соответствует международной практике. «С целью повышения контроля качества авиатопливных операций на российском рынке компания приветствует внедрение единых отраслевых стандартов», - подчеркнул собеседник агентства.

В то же время в Домодедово (у аэропорта есть дочерняя компания, имеющая лицензию на контроль качества авиатоплива) ТАСС сообщили, что в аэропорту действует многоступенчатая система контроля качества авиатоплива - от момента поступления в топливно-заправочный комплекс (ТЗК) до непосредственной заправки воздушного судна. Сначала авиатопливо проверяется на содержание механических примесей и воды на этапе поступления в ТЗК в средствах транспортировки. В 2018-2019 годах никаких случаев отклонения от нормативов в используемом топливе не было, отметили в пресс-службе Домодедово.

В пресс-службе Шереметьево ТАСС переадресовали в компании, занимающиеся топливозаправочной деятельностью. В пресс-службе Внуково оперативно на запрос ТАСС не ответили.

Позиция нефтяников

В «Роснефти» ТАСС сообщили, что на всех ТЗК компании осуществляется многоступенчатый контроль качества авиатоплива. В частности, ведется входной контроль качества - перед поступлением топлива от поставщика в резервуары ТЗК, затем - приемный контроль качества перед началом движения топлива из резервуара, а далее аэродромный контроль качества перед началом заправки воздушного судна по основным показателям: вода, механические примеси, плотность и температура.

«Все партии поступающего [на все ТЗК «Роснефти»] топлива проходят обязательный контроль. Только после финальной проверки качества авиационного топлива в лаборатории и оформления паспорта качества авиатопливо поступает непосредственно для заправки в воздушное судно», - сообщили в пресс-службе «Роснефти».

Там отметили, что наряду с обязательной сертификацией, согласно федеральным авиационным правилам и аккредитацией по международным стандартам собственных лабораторий, компания также проводит оценку достоверности получаемых результатов испытаний в своих аналитических подразделениях.

В «Газпром нефти» в свою очередь заметили, что топливо-заправочные комплексы «Газпромнефть-Аэро» добровольно сертифицированы и имеют высший рейтинг международной ассоциации IATA. «ТЗК «Газпромнефть-Аэро» оборудованы современными лабораториями для контроля качества авиационного топлива. Анализы по комплексу показателей проводятся в процессе приема, хранения и подготовки топлива к заправке в воздушные суда», - отметили в компании.

Ранее РБК сообщал, что Минэнерго создаст рабочую группу, чтобы проанализировать причины попадания загрязненного авиакеросина в топливные системы самолета. Группа создается после поступления в Минэнерго доклада экспертов подведомственного **Минтрансу** НИИ гражданской авиации о том, что загрязненное топливо могло приводить к сбоям в работе авиатехники, отмечалось в материале РБК. Так, например, полисилоксаны (силиконы) были обнаружены в наземных средствах хранения топлива в ходе расследования крушения МиГ-29 в Жуковском и вертолета в Комсомольске-на-Амуре.

Более того, как утверждается в заметке, примесь полисилоксана может привести к остановке работы силовых установок самолета из-за снижения пропускной способности топливных фильтров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6694003>

<https://rns.online/transport/V-Rossii-planiruyut-nachat-proverki-aviatopliva-pered-zapravkoi--2019-07-23/>

<https://www.kommersant.ru/doc/4040334>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; В МИД РФ НАДЕЮТСЯ НА СКОРУЮ ДОГОВОРЕННОСТЬ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ЧАРТЕРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В ЕГИПЕТ

Чартерные авиарейсы в египетские курорты могут быть возобновлены в ближайшее время, сообщил замглавы МИД РФ Михаил Богданов.

«Сейчас подходит к завершению работа по двум основным аэропортам, которые обслуживали туристов в курортных зонах Египта. Это на Синае Шарм-эш-Шейх и Хургада на побережье Красного моря. Мы надеемся, что в самое ближайшее время будут достигнуты окончательные договоренности по возобновлению рейсов, по крайней мере

чартерных рейсов в эти курортные зоны», - сказал Богданов на пленарном заседании в Госдуме РФ во вторник.

Он отметил, что Россией и Египтом уже было проделана предметная работа, благодаря чему были возобновлены рейсы Москва-Каир и Каир-Москва.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ТУРОПЕРАТОРАМ ПОТРЕБУЕТСЯ ДВЕ НЕДЕЛИ, ЧТОБЫ РАЗВЕРНУТЬ ЧАРТЕРНЫЕ ПРОГРАММЫ В ЕГИПЕТ

Туроператорам потребуется 2-3 недели, чтобы развернуть чартерные программы Египта, цены в первые месяцы после открытия авиасообщения будут ниже, чем прежде. Так представители рынка прокомментировали заявление замглавы МИД РФ Михаила Богданова о возможности скорого открытия авиасообщения с курортами Красного моря.

«Сложно сказать, когда возможно возобновление чартерной перевозки на курорты Египта, но заявление МИД внушает уже какие-то конкретные надежды. Если до сих пор все было очень призрачно, несмотря на встречи на высоком уровне и инспекции представителей российской стороны в Египте, то сейчас заявление внушает прямо конкретные надежды. По-прежнему звучат сроки в египетских источниках, что чартерное авиасообщение возобновят осенью 2019 года, но даты не названы и российская сторона их не подтверждала, но и не опровергала», - сообщила portalу «Интерфакс-Туризм» исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

Директор по продажам туроператора «Интурист» Сергей Толчин настроен более скептически. «Насколько вероятно открытие Египта в этот раз - непонятно, подобные сообщения туррынок слышит уже не первый год. Мы не знаем, успешно ли завершены проверки местных аэропортов, все зависит от их результатов», - сообщил он portalу «Интерфакс-Туризм».

По его словам, если Египет «откроют», то возобновление туроператорами чартеров на курорты - вопрос считанных недель. «Причем, первое время цены на отдых будут весьма доступными, поскольку в Египте захотят вернуть российский рынок», - заметил Толчин.

Ломидзе также считает, что туроператоры смогут поставить рейсы на курорты Египта в течение двух недель после открытия.

«В течение нескольких месяцев при сохранении докризисной ценовой политики объем продаж выйдет на сопоставимый с докризисным уровнем - период к периоду», - добавила она.

В свою очередь Толчин полагает, что полное восстановление турпотока из России в Египет произойдет только на второй-третий год - при условии, что египетская сторона будет прикладывать усилия, например, субсидировать рейсы, как делала раньше.

«В Египте утрачено много русскоязычной инфраструктуры, да и туристы с турагентами все-таки отвыкли. Сейчас, например, через Каир летать очереди не стоят. Кроме того, страна еще должна подтвердить свою безопасность», - отметил эксперт.

Ранее во вторник замглавы МИД РФ Михаил Богданов заявил, что чартерные авиарейсы на египетские курорты «могут быть возобновлены в ближайшее время».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; СЧЕТПАЛАТА РФ ПРЕДЛОЖИЛА СООБЩИТЬ ПРЕЗИДЕНТУ О СРЫВЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ДОМОДЕДОВО И АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА

Счетная палата РФ предложила проинформировать президента Владимира Путина о срыве сроков реконструкции аэродромных объектов в московском аэропорту «Домодедово» и челябинском «Баландино».

«Направить информационное письмо президенту РФ», - указано в отчете регулятора по итогам проверки расходования Росавиацией бюджетных средств на развитие аэропортов в 2016-2019 гг.

Отчет опубликован на сайте Счетпалаты во вторник. Содержащиеся в нем выводы, в более сжатом виде, ведомство опубликовало еще месяц назад. В них высказывался ряд претензий к Росавиации, в частности, что та до сих пор не обеспечила ремонт действующей и строительство новой взлетно-посадочной полосы в «Домодедово». Также не построены перроны к новому терминалу аэропорта, который возвел инвестор (структуры бизнесмена Дмитрия Каменщика), в результате здание до сих пор простаивает. Перенос сроков привел и к увеличению стоимости работ, отмечает Счетпалата.

В реконструкции «Баландино», которая ведется с 2018 г. и приурочена к саммитам ШОС и БРИКС в Челябинске в 2020 году, Счетпалата также видит нарушения. Подрядчик в настоящее время не укладывается в график, отмечал аудитор Счетпалаты Валерий Богомолов. К 2020 году должен пройти техническое перевооружение воздушный **пункт пропуска** в «Баландино», однако на момент завершения проверки проектная документация отсутствовала, указывал регулятор.

В отчете, подписанным Богомоловым, предлагается направить информационное письмо президенту, а также в **Минтранс РФ**. Во втором случае рекомендовано принять меры по минимизации стоимости незавершенного строительства в «Домодедово»; оптимизировать работу по техническому перевооружению воздушного **пункта пропуска** «Баландино», организовать контроль «за реализацией Росавиацией мероприятий по установлению приаэродромных территорий» в обоих аэропортах.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6691719>

RNS; 2019.07.23; ПОЧЕМУ ЧЕХИЯ ОГРАНИЧИВАЛА ПОЛЕТЫ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

Александр Старовойтов

Авиакомпании «**Аэрофлот**» и «Уральские авиалинии» отменили ряд прямых рейсов в Прагу со 2 июля из-за решения чешских властей аннулировать ранее выданные разрешения на полеты. Позднее «Уральские авиалинии» сообщили о возобновлении рейсов по маршруту Екатеринбург — Прага — Екатеринбург. **Минтранс России** заявил, что действия чешских властей нарушают соглашение о воздушном сообщении между странами. Позже Чехия сняла ограничения на полеты российских авиакомпаний до 7 июля. Очень сложно, наверное, встать на место чешских авиационных властей для того, чтобы понять, какие у них аргументы есть, связано ли это с какими-то внешними, погодными факторами или это связано с какими-то геополитическими составляющими. Я думаю, что наш исполнительный орган в лице Росавиации достаточно быстро реагирует на такого рода происшествия или события. Происшествие это или событие, я пока не берусь квалифицировать.

Если вдруг это все-таки событие с какими-то политическим окрасом, то я уверен, что реакция будет незамедлительной. Мы примем какие-то адекватные меры, какие-то адекватные шаги. Поэтому за данной ситуацией надо просто наблюдать и смотреть, чтобы все происходило в рамках международных соглашений, чтобы ни одна из сторон их не нарушала, а в случае нарушений предпринимать какие-то адекватные шаги.

Я пока не получал никакой информации о том, что с нашей стороны есть какие-то проблемы или каким-то образом есть проблемы в реализации этих соглашений. Надо решать вопросы все-таки по мере их поступления. Если действительно есть какие-то недоработки с нашей стороны, то в рамках международных соглашений нам должны предъявить какие-то претензии, что мы что-то не выполняем. Если претензии предъявлены не были официальным исполнительным органом с их стороны, то значит это исключительно какая-то недоработка, опять же связанная с какими-то событиями или связанная с какими-то происшествиями. Здесь пока может быть рано бить в колокола. Надо внимательно следить за ситуацией, смотреть, как все это будет развиваться.

Я пока не могу сказать, что на 100% исключаю политический подтекст, но, если бы он был, я думаю, что об этом уже все средства массовой информации твердили. Пока что, какие бы там политические взаимоотношения со странами натянутые не происходили, но, по авиационному сообщению, давайте смотреть на ситуацию реально, от отмены каких-то рейсов страдают не только граждане Российской Федерации. Страдают все те, кто нуждается в этих перелетах, поэтому это было бы, наверное, нелогично.

К примеру, иногда Евросоюз или кто-то еще пытается продемонстрировать нам свою политическую волю не очень адекватным способом, то, наверное, это должно, по логике вещей, бить по гражданам России. Но так как это бьет по всем, по сути дела, гражданам совершенно разных стран, то совершенно очевидно, что здесь в общем-то квалифицировать это как действия против России, наверное, пока рановато.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-SHehiya-ogranichivala-poleti-rossiiskih-aviakompanii-2019-07-02/>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ПРОВЕРКУ СИТУАЦИИ С БАГАЖОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАВЕРШАТ ЧЕРЕЗ ОДНУ-ДВЕ НЕДЕЛИ

Прокуратура завершит через неделю-две проверку по ситуации с багажом в аэропорту «Шереметьево», заявил во вторник официальный представитель Генпрокуратуры РФ Александр Куренной.

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

«Неделя-две и проверка будет завершена, обычно срок такой проверки в районе тридцати дней, здесь, конечно, вопрос масштабный, тем более, что проблема, она такой накопительный эффект имела, и уже когда проверка была начата, проблемы продолжались и возникали новые. По этому я думаю сроки ее (проверки) продлятся не будут», - сказал Куренной во время передачи «Вопрос с пристрастием» на официальном интернет-канале ведомства «Эфир».

<https://ria.ru/20190723/1556793487.html>

ТАСС; 2019.07.23; В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКАМИ ВЫДАЧИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗБУЖДЕНО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО

Представитель Генпрокуратуры России Александр Куренной не исключает возможность возбуждения уголовного дела в связи с массовыми задержками выдачи багажа в столичном аэропорту Шереметьево.

«Что касается наличия признаков уголовно наказуемых деяний, то он [вопрос] все-таки будет разрешен после того, как проверка будет официально закончена. Я этого не исключаю. Буквально осталась неделя-две и проверка будет завершена», - сказал Куренной в интервью на интернет-канале Генпрокуратуры «Эфир».

Куренной отметил, что прокурорские проверки еще не закончены. В рамках этих проверок прокуроры изучают, как было организовано наземное обслуживание рейсов в аэропорту. «Также проверка затронула вопросы комплектования персоналом служб наземного обслуживания, их технического оснащения. Почему-то же этот коллапс возник», - сказал представитель надзорного ведомства. Кроме того, сейчас на ежедневной основе прокуратурой проводится выездной прием граждан на территории Шереметьево, в том числе по вопросам доставки багажа.

По заявлениям пассажиров об оказании авиакомпаниями «Аэрофлот» и «Северный ветер» услуг воздушной перевозки, не соответствующих требованиям законодательства, в отношении перевозчиков и их должностных лиц возбуждено 38 дел об административных правонарушениях по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ («Оказание населению услуг, не

соответствующих требованиям нормативных правовых актов»). По результатам рассмотрения внесенного прокуратурой представления оператором аэропорта принят ряд мер, направленных на устранение выявленных нарушений, виновные должностные лица привлечены к дисциплинарной ответственности. В частности, руководством аэропорта принято решение об увольнении ряда руководителей обслуживающей организации ООО «Шереметьево хэндлинг». Так, со своими трудовыми обязанностями не справились начальник службы обработки багажа, начальник службы перронного обслуживания, директор дирекции по обработке багажа, заместитель генерального директора по обработке багажа и обслуживанию пассажиров, генеральный директор общества.

С 1 июня в Шереметьево отмечались задержки с выдачей багажа пассажирам некоторых рейсов и отправкой багажа трансферных пассажиров. В пресс-службе аэропорта их объясняли пиковой нагрузкой в высокий туристический сезон. Гендиректор Шереметьево Михаил Василенко позднее говорил, что сбой в выдаче багажа связан с изменением технологических процессов в его обслуживании и обработке, а не с нехваткой грузчиков. По его словам, пассажирам приходилось ждать багаж более 2,5 часа. В середине июня аэропорт сообщил, что ситуация стабилизируется.

<https://tass.ru/proisshestiya/6692525>

RNS; 2019.07.23; IATA ВЫСТУПИЛА ПРОТИВ ЭКОНОЛОГА ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ

Эконалог для авиакомпаний, подобный тому, что планируется ввести во Франции и обсуждается в некоторых других странах, не изменит поведение участников авиационной отрасли и в конечном итоге ляжет на плечи авиапассажиров, считает глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньяк.

«Мы не поддерживаем такой налог. Прежде всего, налоги никогда серьезно не меняют поведение потребителей или производителей. Меняют другие факторы – нормативные ограничения, сдвиги на рынке, но не налоги. Во-вторых, налог будет переложен на пассажиров, так как вырастет цена на авиабилеты», — сказал он в интервью Bloomberg.

В начале июля французский **министр транспорта** Элизабет Борн заявила, что с 2020 года на все рейсы с территории страны будет введен «эконалог на авиатранспорт», сумма которого будет различаться в зависимости от класса рейса и дальности перелета, сообщало агентство Reuters.

Экологический налог будет распространяться на все компании. Для внутренних и внутриевропейских рейсов он составит 1,50 евро в экономическом классе и 9 евро в бизнес-классе, а для рейсов за пределы Европейского Союза - до 3 евро в экономическом классе и 18 евро в бизнес-классе.

Налог призван компенсировать ущерб, которые авиакомпании наносят окружающей среде, и стимулирует сокращать углеродный след в природе. Аналогичный налог обсуждается в США и Великобритании.

<https://rns.online/transport/IaTa-vistupila-protiv-ekonologa-dlya-aviakompanii-2019-07-23/>

ТАСС; 2019.07.23; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ СУБСИДИРУЕМЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА В ТРИ РАЗА

Российские авиакомпании увеличили субсидируемые перевозки между российскими регионами в первом полугодии 2019 года в три раза (до 783,4 тыс. пассажиров) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Об этом говорится в сообщении на сайте Росавиации.

При этом, что касается субсидируемых перевозок в Симферополь, Калининград и на Дальний Восток (все три направления регулируются одним отдельным постановлением правительства РФ), то здесь также количество перевезенных пассажиров выросло более

чем в три раза: до 394,9 тыс. пассажиров со 128,2 тыс. пассажиров в первом полугодии 2018 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6692815>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-otchitalas-o-roste-obemov-passazhiroperevozok-po-subsidiruemim-marshrutam-2019-07-23/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; МАРИЙ ЭЛ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ, РЕЙСЫ НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ «РУСЛАЙН»

Аэропорт Йошкар-Олы (Марий Эл) возобновил работу после 3,5 лет простоя, регулярные рейсы в Москву начала выполнять авиакомпания «РусЛайн».

Как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании «РусЛайн», авиасообщение на маршруте Москва - Йошкар-Ола возобновилось в понедельник, первый самолет из столицы вылетел в 21:50 мск, а из Марий Эл первый рейс выполнен во вторник с вылетом в 6:15 мск. Загрузка на обоих рейсах составила 62% (и туда, и обратно 31 пассажир).

Полеты из столицы Марий Эл в Москву будут выполняться пять раз в неделю на 50-местных самолетах Bombardier CRJ-100/200. Вылет из Йошкар-Олы во вторник, среду, четверг и пятницу - в 6:15 мск, в субботу - в 00:25 мск. Вылеты из Москвы с понедельника по четверг - в 21:50 мск, в пятницу - в 21:00 мск. Время в пути составляет 1 час 25 минут.

Власти республики также планируют открыть авиасообщение с Сочи, Крымом и Санкт-Петербургом, сообщила пресс-служба главы Марий Эл.

Авиасообщение с Москвой должно было возобновиться еще 8 июля, однако марийский аэропорт не получил к этому сроку допуск к приему воздушных судов, поэтому авиакомпания «РусЛайн» отложила старт рейсов на две недели. В 2015 году «РусЛайн» уже выполняла рейсы по этому направлению, которое субсидируется правительством республики.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) аэропорта Йошкар-Олы требует ремонта. Власти Марий Эл в марте текущего года выделили 12 млн рублей из своего резервного фонда на текущий ремонт ВПП и другие регламентные работы.

При этом рассматривалась возможность передачи ВПП аэропорта Йошкар-Олы из федеральной собственности на баланс ФГУП «Агентство гражданских аэропортов», что позволило бы включить объект в государственную программу РФ «Развитие транспортной системы» и начать разработку проектно-сметной документации на реконструкцию взлетно-посадочной полосы.

«Федеральное агентство пересчитало стоимость работ, которые необходимо выполнить по взлетной полосе. На эти цели в ценах 2018 года необходимо 2 млрд 400 млн рублей», - сообщал ранее глава республики.

Аэропорт Йошкар-Олы не обслуживал никаких рейсов с начала 2016 года. В 2014 году авиасообщение между столицей Марий Эл и Москвой осуществляла авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR). С января по июль 2015 года из республики не было прямого авиасообщения с Москвой, затем рейсы выполняла авиакомпания «РусЛайн». Власти республики также планировали привлечь нового перевозчика.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.07.23; МАТВИЕНКО ПОЗДРАВИЛА ЖИТЕЛЕЙ МАРИЙ ЭЛ С ОТКРЫТИЕМ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ МЕЖДУ ЙОШКАР-ОЛОЙ И МОСКВОЙ

После долгого перерыва в Марий Эл открылось прямое авиасообщение с Москвой — это стало возможно благодаря прямому участию сенаторов в решении данного вопроса. Об этом заявила спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко.

Во вторник утром из Йошкар-Олы после долгого перерыва в Москву вылетел прямым рейсом пассажирский самолёт. Он приземлился в столице в 7.30.

Вопрос о восстановлении авиасообщения между республикой и Москвой был поставлен 22 ноября на встрече сенаторов с главой Минтранса **Евгением Дитрихом** в формате «Открытый диалог с министром».

Как сообщил глава международного Комитета Совфеда Константин Косачев, теперь члены палаты будут стараться решить другие вопросы, связанные, в частности, с созданием взлётно-посадочных полос.

«Мы можем поздравить жителей Марий Эл, которые не имели возможности совершать полёты из своего аэропорта. Такие решения очень важны и нужны для людей. И они являются нашей миссией по защите интересов регионов. Побольше бы таких хороших новостей», — сказала Матвиенко.

<https://www.pnp.ru/politics/matvienko-pozdravila-zhiteley-mariy-el-s-otkrytiem-pryamykh-reysov-mezhdu-yoshkar-oloy-i-moskvoy.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С 20 СЕНТЯБРЯ НАЧНЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В КРАСНОДАР

Авиакомпания «Азимут» с 20 сентября 2019 года планирует начать выполнение регулярных рейсов из Калининграда в Краснодар, сообщает пресс-служба аэропорта «Храброво».

Рейсы планируется осуществлять до 25 октября 2019 года два раза в неделю на воздушных судах SSJ-100 на 100 пассажиров.

В пресс-службе аэропорта «Интерфаксу» уточнили, что «Азимут» рассматривает возможность продолжить регулярные полеты в Краснодар и в рамках зимнего расписания. «Храброво» входит в двадцатку крупнейших по пассажиропотоку аэропортов РФ. В 2018 году перевозки через «Храброво» увеличились на 20,1% - до 2,1 млн человек. Владельцем терминалов аэропорта является холдинг «Новпорт» предпринимателя Романа Троценко. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Азимут» на паритетных началах принадлежит ООО «Инвесттехсервис» (82% у кипрской Wellington Investment Ltd, 12% - у совладельца московского аэропорта «Внуково» Виталия Ванцева) и ООО «Аэрокарго+».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; NORDWIND В ОКТЯБРЕ ЗАПУСТИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В СТАМБУЛ ИЗ ТАТАРСТАНСКОГО «БЕГИШЕВО»

Nordwind Airlines в октябре запускает регулярный рейс в Стамбул из аэропорта «Бегишево» (Татарстан), говорится в сообщении пресс-службы аэропорта.

Полетная программа начнется с 27 октября, рейсы будут выполняться на регулярной основе на Boeing-737-800 вместимостью 189 кресел трижды в неделю по средам, пятницам и воскресеньям.

Вылет из «Бегишево» в 10:20, прибытие в Стамбул в 14:30. Вылет из Стамбула в 16:00, прибытие в «Бегишево» в 19:50

Аэропорт «Бегишево» - 100%-ная «дочка» ПАО «КАМАЗ» (МОЕХ: КМАЗ), он расположен в закамской зоне Татарстана между городами Набережные Челны и Нижнекамск.

ТАСС; 2019.07.23; ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС СОЕДИНИЛ ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ И СЕЛО МАНИЛЫ НА СЕВЕРЕ КАМЧАТСКОГО КРАЯ

Жители Камчатского края смогут прямым рейсом добраться из краевого центра в село Манилы Пенжинского района на севере полуострова. Авиарейс по маршруту открыт с 23 июля, сообщила пресс-служба правительства региона.

«Запуск рейса позволит камчатцам добираться из краевого центра в Манилы или обратно за один световой день. До 23 июля полеты осуществлялись на самолете Ан-26 до села

Тиличики, там пассажиры были вынуждены ночевать и на следующий день лететь уже на вертолете в Пенжинский район. Из-за непростых погодных условий одна ночевка зачастую превращалась в несколько дней ожидания перелета в пункт назначения, сейчас же время в одну сторону составит около пяти часов. По поручению губернатора края для удобства жителей края было решено запустить прямой авиарейс в Манилы на самолетах Ан-28», - цитирует пресс-служба министра транспорта и дорожного строительства края Владимира Каюмова.

Рейс будет выполняться каждый вторник и четверг из Петропавловска-Камчатского и каждую среду и пятницу из села Манилы.

Перевозчик - «Камчатское авиационное предприятие». Пассажиروместимость Ан-28 - до 15 человек.

<https://tass.ru/obschestvo/6691872>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; «АЭРОПОРТЫ КАМЧАТКИ» ЗАКЛЮЧАТ С МЕСТНОЙ КОМПАНИЕЙ КОНТРАКТ НА ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ОССОРЫ

ФКП «Аэропорты Камчатки» заключит с ООО «Устой-М» (Камчатский край) контракт на продолжение реконструкции аэропорта поселка Оссора Карагинского района Камчатского края.

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», компания «Устой-М» стала единственным участником торгов, поэтому договор будет заключен по предложенной ею цене - 199,101 млн рублей, что соответствует начальной (максимальной) цене контракта.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», компания «Устой-М» ранее занималась, в основном, капремонтом и содержанием автодорог. ООО принадлежит местному предпринимателю Михаилу Ломакину. Выручка в 2017 году составила 2,4 млрд рублей, чистая прибыль - 218 млн рублей.

Как сообщалось, подрядчику до 15 декабря 2020 года надо выполнить работы по реконструкции искусственной взлетно-посадочной полосы (1586 м на 34 м).

Аэропорт Оссоры является одним из опорных аэропортов восточного побережья Камчатки, обеспечивает регулярное авиасообщение с Петропавловском-Камчатским, населенными пунктами Палана, Тиличики, Тигиль. Работы по реконструкции были начаты в 2015 году. Генподрядчик - «Спецстрой России» - не выполнил взятых обязательств, из-за этого Росавиация расторгла с ним контракт. В конце 2017 года на объект зашел новый подрядчик - ООО «Транссервис», но и он не уложился в сроки контракта. Компании предстояло реконструировать летное поле и построить служебно-пассажирское здание без остановки работы аэропорта.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; РОСАВИАЦИЯ НАШЛА ПОДРЯДЧИКА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТОЛЬКО 2 АЭРОПОРТОВ ИЗ 5 НА Д.ВОСТОКЕ

Росавиация подвела итоги пяти конкурсов на реконструкцию аэропортов на Дальнем Востоке, подрядчик нашелся только по двум из них, следует из данных системы «СПАРК-Маркетинг».

Так, только одна компания - ООО «Нордтрансстрой» (Магадан) - подала заявку на участие в конкурсе на реконструкцию аэропортов «Сеймчан» (Магаданская область) и «Олекминск» (Якутия). Оба контракта будут заключены по начальной цене - 1,53 млрд рублей и 2,719 млрд рублей соответственно.

В «Сеймчане» реконструкция будет вестись в условиях действующего аэропорта. В числе работ - реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП, протяженность - 1,65 тыс. м) и рулежной дорожки, строительство здания стояночных боксов для спецавтотранспорта, строительство служебно-пассажирского здания пропускной способностью 50 пассажиров

в час с привокзальной площадью, устройство объектов светосигнального оборудования и другое. Работы необходимо выполнить к октябрю 2021 года.

В «Олекминске» подрядчику предстоит реконструировать ВПП, рулежные дорожки и перрон, а также установить ограждение аэропорта, построить КПП, расходный склад ГСМ и выполнить ряд других работ. Сроки работ - 2019-2022 годы.

Аэропорт «Олекминск» имеет ВПП длиной 1,773 тыс. м. Сообщалось, что в аэропорту запланирована полная замена грунтового покрытия ВПП на искусственное. В ходе работ будет ограничено движение самолетов на летном поле, однако в дальнейшем эта реконструкция решит ежегодную транспортную проблему с размоканием ВПП в районе.

При этом не поступило заявок на реконструкцию аэропортов «Жиганск» (начальная цена контракта - 1,168 млрд рублей) и «Нерюнгри» (7,385 млрд рублей) в Якутии, а также на реконструкцию аэропорта «Певек» (3,566 млрд рублей) в Чукотском автономном округе.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Нордтрансстрой» создано в 2010 году, занимается строительством жилых и нежилых зданий. Компанией в равных долях владеют магаданские бизнесмены Игорь Краснов и Вячеслав Михайлов. В 2017 году ООО получило 784 млн рублей выручки, чистая прибыль составила почти 89 млн рублей. По данным «СПАРК-Интерфакс», в 2018 году компания заключила 3 госконтракта на общую сумму 320,3 млн рублей, в том числе на выполнение строительно-монтажных работ в рамках реконструкции аэропортского комплекса «Сокол» (Магадан). В 2019 году «Нордтрансстрой» уже заключил 4 контракта на общую сумму 1,7 млрд рублей, в том числе по реконструкции «Сокола» - на 1,5 млрд рублей. Ранее компания участвовала в реконструкции аэропорта «Саккырыр» и «Чокурдах» (оба - Якутия).

RNS; 2019.07.23; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» С НАЧАЛА ГОДА ПЕРЕВЕЗЛА 5 МЛН ПАССАЖИРОВ

Лоукостер «Победа» перевез с начала года 5 млн пассажиров, аналогичный показатель в прошлом году был достигнут в конце сентября, сообщает пресс-служба перевозчика.

«Средняя загрузка рейсов “Победы” составляет 96%, а на большинстве рейсов достигает 100% — самый высокий показатель среди российских регулярных авиакомпаний», — следует из сообщения.

В компании рассчитывают, что такая динамика позволит перевести не менее 10 млн пассажиров по итогам 2019 года.

«Победа» начала выполнять полеты в декабре 2014 года. Сейчас в ее флоте 30 новых самолетов Boeing 737-800, поставленных напрямую с завода-производителя. Средний возраст флота составляет 2,3 года.

Авиакомпания входит в Группу «Аэрофлот», реализуя проект классического низкобюджетного авиаперевозчика. Работа компании направлена на повышение мобильности населения и транспортной доступности регионов России.

<https://rns.online/transport/aviakompaniya-Pobeda-s-nachala-goda-perevezla-5-mln-passazhirov-2019-07-23/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ГСС ОБЪЯСНИЛИ ПАДЕНИЕ ВЫРУЧКИ ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ ПЛАНАМИ ПРОДАВАТЬ SSJ-100 ВО II ПОЛУГОДИИ

АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)) объяснило семикратное падение выручки от серийных поставок Sukhoi Superjet 100 за первые шесть месяцев года тем, что основные продажи лайнеров запланированы во II полугодии.

«Выручка компании АО «ГСС» преимущественно формируется как результат продажи воздушных судов. В текущем году основные поставки самолетов SSJ-100 в соответствии с планом продаж компании запланированы на вторую половину года», - сообщил «Интерфаксу» представитель компании.

Как сообщалось со ссылкой на отчет ГСС накануне, в I полугодии 2019 года компания более чем в 7 раз снизила выручку от серийного производства и поставок SSJ-100 относительного того же периода прошлого года, до 2,05 млрд руб. Общая выручка также просела - почти в 4 раза, до 4,2 млрд руб. Чистый убыток ГСС увеличился в годовом выражении на 33%, до 1,07 млрд руб.

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 SSJ-100. Годом ранее этот показатель был на уровне 3,46 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; «ВНУКОВО» СТАЛО ОТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ НА СУММУ БОЛЕЕ 380 МЛН РУБ. ОТ СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ

Подведомственное Росавиации ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП АГА) подало иск к АО «Международный аэропорт Внуково» на сумму более 383 млн руб., свидетельствуют материалы судебной картотеки.

Заявление подано в Арбитражный суд Москвы 22 июля, к производству пока не принято. Материалы, разъясняющие суть требований, на сайте картотеки не опубликованы. Получить комментарий Росавиации и «Внуково» «Интерфаксу» пока не удалось.

Источник, знакомый с судебными материалами, заявил агентству, что исковая сумма представляет собой «задолженность по договору аренды имущества».

АО «Международный аэропорт Внуково» - владелец и оператор терминальной инфраструктуры аэропорта, контролируется Виталием Ванцевым и Владимиром Скочем (отец партнера Алишера Усманова по холдингу «Металлоинвест» Андрея Скоча), 25% плюс 1 акция - у Росимущества.

ФГУП АГА принадлежат большинство находящихся в РФ аэродромных объектов (взлетно-посадочные полосы, перроны, стоянки и пр.). Их предприятие сдает в платную аренду владельцам аэропортовых терминалов.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.23; ИРАЭРО ПОШЛА НА МИРОВУЮ С ГТЛК В 2 ИСКАХ ПО АРЕНДЕ SSJ-100

Арбитражный суд Москвы утвердил мировые соглашения по двум искам «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) к авиакомпании «ИрАэро», говорится в материалах суда.

Речь идет о самом большом иске ГТЛК за аренду SSJ-100 - на 425,79 млн рублей, а также исковых требованиях на 282,55 млн рублей.

Согласно определению, по первому иску стороны договорились, что «ИрАэро» погасит все долги до 30 июня 2022 года. Речь идет о долгах за аренду в размере 279,09 млн рублей, задолженности по уплате технических резервов в сумме \$3,327 млн, а также сумме неустойки за неисполнение обязательств по уплате арендных платежей в размере 16,034 млн рублей и неустойке за неисполнение обязательств по уплате технических резервов - \$116,05 тыс.

По второму иску (на 282,55 млн рублей) стороны договорились о снижении требований. «ИрАэро» заплатит ГТЛК в сумме 129,92 млн рублей (долг и неустойка) также до 30 июня 2022 года.

Таким образом, ГТЛК и «ИрАэро» пока не урегулировали спор еще по двум искам - на 151,3 млн рублей и 168,2 млн рублей, хотя ранее сообщалось, что истец и ответчик готовы пойти на мировую.

В 2016-2017 годах авиакомпания взяла в лизинг у ГТЛК восемь SSJ-100, из них четыре новых (в максимальной комплектации), еще четыре ранее эксплуатировались Red Wings. Позже «ИрАэро» сообщила, что ее парк пополнился девятым SSJ-100, который ранее эксплуатировала авиакомпания «Ямал». Лизингодателя этой машины компания не назвала. Специально для новых SSJ-100 «ИрАэро» разработала летную программу, включающую маршруты из Иркутска, Барнаула, Омска на юг России, а также в Москву и Санкт-Петербург.

В парке «ИрАэро», кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка «ВИМ-Авиа», а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КАК ЧАСТО ТУРИСТЫ ТЕРЯЮТ БАГАЖ

Каждый пятый путешественник хотя бы раз в жизни не смог найти свой багаж после прилета, а в 20% случаев их потерянные чемоданы так и не удалось найти, сообщает OneTwoTrip.

Эксперты сервиса провели онлайн-опрос более тысячи пользователей и выяснили, что 21% туристов хотя бы раз в жизни не могли найти свой багаж, прибыв в пункт назначения.

Около 11% респондентов признались, что случайно брали с ленты не свой чемодан, а в ситуацию, когда сумку унес кто-то другой, попадал каждый десятый опрошенный. Чтобы не оказаться в их числе, эксперты советуют проверять имя на наклейке чемодана при получении багажа, а также сделать его более заметным, используя многоразовый чехол или яркую бирку с именем и телефоном.

Если найти сумки не удастся, необходимо обратиться в отдел Lost and Found в зоне прилета и написать заявление на розыск вещей.

На поиск отводится 21 день. В большинстве случаев пропажа находится раньше, и чемодан отправляют либо в аэропорт, который расположен ближе всего к указанному пассажиром адресу, либо доставляют домой или в гостиницу. Если в течение трех недель багаж не был найден, авиакомпания обязана возместить клиенту ущерб.

Для пассажиров международных рейсов размер компенсации рассчитывается по Монреальской конвенции. Величина выплат привязана к показателю SDR (Special Drawing Rights, или специальные права заимствования).

При потере багажа максимальная компенсация от авиакомпании составляет 1131 SDR. На 22 июля 1 SDR соответствует 86,8 рубля, то есть требовать можно до 98 170 рублей. На внутренних рейсах выплаты не превысят 600 рублей за один килограмм вещей.

Эксперты подчеркивают, что пассажир должен обосновать стоимость вещей в багаже, то есть приложить к заявлению документальные и свидетельские показания. Перевозчик очень редко выплачивает максимальную сумму, объясняя это тем, что вещи не новые и не могут стоить дорого. Если пассажир не согласен с величиной компенсации, он может обратиться в суд.

<https://ria.ru/20190723/1556768150.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.23; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД ПРИЗНАЛ ЗАКОННЫМ ОТКАЗ «ТРАНСАЭРО» В ИСКЕ К IATA НА 106 МЛН РУБ.

Авиакомпания «Трансаэро», которая проходит процедуру банкротства, не удалось в апелляционном суде оспорить решение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в котором ей было отказано в аннулировании сделки с Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) на сумму 106 млн рублей, следует из определения Тринадцатого арбитражного апелляционного суда. «Определение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области оставить без

изменения, апелляционную жалобу без удовлетворения», - говорится в документе. В апреле «Трансаэро» проиграла суд с IATA на 106 млн рублей. В 2015 году авиакомпания заключила контракт с IATA для осуществления клиринга - ассоциация должна была выступить посредником в международных сделках. В это же году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд руб. Членство в Клиринговой палате IATA из-за финансовой нестабильности компании было приостановлено, однако услуги продолжали оказываться. Конкурсный управляющий «Трансаэро» подал иск с требованием вернуть 106 млн рублей авиакомпании, мотивируя это тем, что приостановка членства в палате должна обладать незамедлительным эффектом и международная ассоциация обязана вернуть ранее перечисленные деньги авиакомпании. Суд установил, что ассоциация защищала права других участников международных сделок и поэтому не могла одновременно перестать оказывать услуги авиакомпании. Апелляционный суд подтвердил, что решение суда первой инстанции было верным, оно также подтверждается другими решениями судов. «Правомерность осуществления клиринга IATA после приостановления членства должника в Клиринговой палате IATA подтверждена определением арбитражного суда по обособленному спору, постановлением Тринадцатого арбитражного апелляционного суда», - отмечается в определении.