



Ежедневный мониторинг СМИ

26 ИЮЛЯ 2019

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.26; СЕВМОРПУТЬ ДЛИНОЙ В ГОД; «РОСАТОМ» ГОТОВИТСЯ К НЕПРЕРЫВНОЙ НАВИГАЦИИ	4
ПРАЙМ; 2019.07.25; ПРОЕКТ ПЛАНА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВМОРПУТИ ДО 2035 ГОДА ГОТОВ К ПОДПИСАНИЮ - РОСАТОМ	5
ТАСС; 2019.07.25; ТРУТНЕВ: СИСТЕМУ ПРЕФЕРЕНЦИЙ В АРКТИКЕ ПРЕДСТАВЯТ ПРЕЗИДЕНТУ В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ НЕДЕЛЬ	6
ТАСС; 2019.07.25; ТРУТНЕВ: НОВУЮ РЕДАКЦИЮ ГОСПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ПОДГОТОВЯТ ДО 1 ДЕКАБРЯ.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ГОСКОМИССИЯ ПО АРКТИКЕ НЕ УДОВЛЕТВОРЕНА РАБОТОЙ МИНПРИРОДЫ ПО ГЕОЛОГОРАЗВЕДКЕ И РОСАТОМА ПО СЕВМОРПУТИ - ТРУТНЕВ.....	7
ТАСС; 2019.07.25; ФИНАЛЬНЫЙ ЭТАП РАСКОПОК ПЕРЕД СТРОИТЕЛЬСТВОМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТУВЕ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ	7
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.07.25; НАЦПРОЕКТ ШАГАЕТ ПО РОССИИ	8
МАГАДАНСКАЯ ПРАВДА; 2019.07.26; СИГНАЛ БУДЕТ!; ВЛАСТИ РЕГИОНА ПРЕДЛОЖИЛИ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ОТСУТСТВИЯ СОТОВОЙ СВЯЗИ НА ФАД «КОЛЫМА»	9
ТАСС; 2019.07.25; ПЛАН ФИНАНСИРОВАНИЯ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ ПЕРЕВЫПОЛНЕН.....	9
ТАСС; 2019.07.25; В ГОРНОМ АЛТАЕ К 2022 ГОДУ УЛУЧШАТ ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ ЧУЙСКОГО ТРАКТА	10
ТАСС; 2019.07.25; НОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ НА ДОРОГАХ ПОЯВЯТСЯ НА КАМЧАТКЕ	10
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.26; ПЯТИЛЕТКУ — ЗА ДЕСЯТЬ ЛЕТ; НАЧАТЫЙ В 2009 ГОДУ ПЕРЕХОД НА ПРОГРАММНЫЙ БЮДЖЕТ ЗАВЕРШЕН С ПЯТИЛЕТНИМ ОПОЗДАНИЕМ	11
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, АННА ХОЛЯВКО, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.07.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО МЕТОДИКУ ОЦЕНКИ ГУБЕРНАТОРОВ; ЛУЧШЕ ВСЕГО ЭТО СДЕЛАЛИ БЫ ВЫБОРЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ	12
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.07.25; СУДЬБОНОСНЫЙ ТРЕНД? УБЕРИЗАЦИЯ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ РЫНОК ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ	14
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.07.25; ЗАДАЧА НОМЕР ОДИН – УКРЕПИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КРЫМА	17
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРИНЯТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ ЗАКОНЫ ДО 15 ДЕКАБРЯ	20
ТАСС; 2019.07.25; ФАС ПРЕДПИСАЛА УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ	21
ТАСС; 2019.07.25; ЗА I ПОЛУГОДИЕ ВЫЯВЛЕНО БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. НАРУШЕНИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ - РОСТРАНСНАДЗОР	21
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ЧАСТИЧНО ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ДЕЙСТВИЕ СОГЛАШЕНИЯ РФ И ТУРЦИИ О ВЗАИМНЫХ ПОЕЗДКАХ ГРАЖДАН - УКАЗ...21	21
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ПЕТЕРБУРГУ НАДО ОСТАВИТЬ ЛИШЬ ВОКЗАЛЫ, ГРУЗЫ ДОЛЖНЫ ОБРАБАТЫВАТЬСЯ В ЛЕНОБЛАСТИ - ГУБЕРНАТОР	22
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.07.26; КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЖДУТ ВОДИТЕЛЕЙ	22

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.26; У ГИБДД КАЖДЫЙ НОМЕР НА СЧЕТУ; ГОСЗНАКИ СТАРОГО ОБРАЗЦА ПРОДОЛЖАТ ВЫДАВАТЬ ВМЕСТЕ С НОВЫМИ	23
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЗАЛИНА БУТ; 2019.07.25; ТАКСИСТЫ ДОЛЖНЫ СООБЩАТЬ КЛИЕНТАМ О ПРОВЕДЕННОМ ЗА РУЛЕМ ВРЕМЕНИ, СЧИТАЕТ ДЕПУТАТ	25
ТАСС; 2019.07.25; ПОЧТИ ПОЛОВИНА ПЕРЕВОЗЧИКОВ В I ПОЛУГОДИИ НЕ ПОЛУЧИЛА ЛИЦЕНЗИИ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ЗНАЮЩИЕ КИТАЙСКИЙ ЯЗЫК ОПЕРАТОРЫ ПОЯВЯТСЯ В СИСТЕМЕ ПОМОЩИ ВОДИТЕЛЯМ «ЭРА-ГЛОНАСС»	26
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ЭЛЕКТРОПЕШЕХОД	26
ТАСС; 2019.07.25; ВЛАСТИ КАЗАНИ ОТПРАВИЛИ НА ДОРАБОТКУ ПРОЕКТ ПЕРВОГО УЧАСТКА ВТОРОЙ ЛИНИИ МЕТРО	27
ТАСС; 2019.07.25; ВЛАСТИ ПЕНЗЫ ВЫДЕЛЯТ 4,5 МЛН РУБЛЕЙ НА СОХРАНЕНИЕ ЛЬГОТ ПОСЛЕ ПОВЫШЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПРОЕЗД	27
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; В КРЫМУ ЗАПУСТИЛИ ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОБУСНЫЙ МАРШРУТ К ГРАНИЦЕ С УКРАИНОЙ	28
ТАСС; 2019.07.25; ЧАСТЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ ОБРУШИЛАСЬ В СОЧИ ИЗ- ЗА ОПОЛЗНЯ	28
ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2019.07.26; ЯКУТИЯ СОБИРАЕТ ПАССАЖИРОВ	29
ТАСС; 2019.07.25; ВЫРУБКИ ЛЕСА ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ БАМА НЕ ДОЛЖНЫ ВРЕДИТЬ БАЙКАЛУ, ЗАЯВИЛИ В ГД	29
ТАСС; 2019.07.25; РЖД ОБСУЖДАЮТ С МИНТРАНСОМ ФИЛИППИН РЕАЛИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ	30
ТАСС; 2019.07.25; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОМ ИРКУТСК - УЛАН- БАТОР ВЫРОСЛИ НА 17,8%	30
ТАСС; 2019.07.25; НА СКЖД ПОСТУПИЛИ ШЕСТЬ НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА	31
ТАСС; 2019.07.25; РЖД ПРИОБРЕТУТ ПОЧТИ 1,4 ТЫС. ЛОКОМОТИВОВ В 2019- 2020 ГОДАХ	31
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ. ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ. АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН; 2019.07.26; ПИРАТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ: ЗАХВАТ ТАНКЕРА ОСЛОЖНИТ ДИАЛОГ РФ И УКРАИНЫ; ДЕЙСТВИЯ КИЕВА МОГУТ СВЕСТИ НА НЕТ НАМЕТИВШИЕСЯ ПОДВИЖКИ В ВОПРОСЕ ОБМЕНА ЗАКЛЮЧЕННЫМИ	31
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; КИТАЙ ПОДДЕРЖАЛ РОССИЙСКУЮ КОНЦЕПЦИЮ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ	32
ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА АБРОСИМОВА; 2019.07.26; РОССИЙСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА ВЫГЛЯДИТ МАЛОРЕАЛИСТИЧНОЙ; КАК И ПРЕДЛОЖЕНИЯ США И ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПО ЗАЩИТЕ СУДОХОДСТВА В ОРМУЗСКОМ ПРОЛИВЕ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; КОНВЕНЦИЮ О ПРАВОВОМ СТАТУСЕ КАСПИЯ РЕШЕНО ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕЗИДЕНТУ ДЛЯ ВНЕСЕНИЯ НА РАТИФИКАЦИЮ В ГОСДУМУ - ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ	33
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ	34
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.26; ОАК НАШЛА НОВЫЙ СПОСОБ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ НИЗКОГО НАЛЕТА SSJ100; ГОСКОМПАНИЯ ХОЧЕТ САМА ЗАНИМАТЬСЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕМ ЛАЙНЕРА, А ТАКЖЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО САМОЛЕТА МС-21	34
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.07.25; РАСТОЧИТЕЛЬНО И НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО ВЫГЛЯДЯТ РАСХОДЫ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ СЕВЕРА	35
RNS; 2019.07.25; МОСКОВСКИЕ АЭРОПОРТЫ НЕ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕХОДИТЬ НА РОССИЙСКУЮ БАГАЖНУЮ СИСТЕМУ	39
ТАСС; 2019.07.25; РОССИЙСКАЯ СИСТЕМА ОБРАБОТКИ БАГАЖА ПОЯВИТСЯ В РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТАХ	39

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ЭКСПЕРТЫ РАСКАЗАЛИ О «БЕСПРЕЦЕДЕНТНОМ ХАОСЕ» В ИНДУСТРИИ АВИАПЕРЕВОЗОК	40
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; РСТ: ТУРФИРМЫ НЕ БУДУТ ПРЕДЛАГАТЬ ТУРЫ НА СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ В ГРУЗИЮ	40
ТАСС; 2019.07.25; АВИАКОМПАНИЯ MUWAY AIRLINES ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО НАЧАЛУ ПОЛЕТОВ В МОСКВУ ЧЕРЕЗ МИНСК.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ЮТЭЙР ОПРОВЕРГЛА ИНФОРМАЦИЮ О ЗАКРЫТИИ АЭРОПОРТА УСТЬ-КУТА И ПРИДАНИИ ЕМУ СТАТУСА ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ.....	42
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; МАЛЬДИВЫ ХОТЕЛИ БЫ РАСШИРИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ	42
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; S7 И AIR ASTANA БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ СОВМЕСТНЫЕ РЕЙСЫ В КАЗАХСТАН ИЗ НОВОСИБИРСКА И ПЕТЕРБУРГА ..	43
ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; АЭРОПОРТ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ПОЛУЧИЛ ПРАВО ОБСЛУЖИВАТЬ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЕ САМОЛЕТЫ.....	43
РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; «АЭРОЭКСПРЕСС» В АВГУСТЕ ОТМЕНИТ РЯД РЕЙСОВ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И ОБРАТНО.....	43
ТАСС; 2019.07.25; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА АСТРАХАНИ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 7,5% В ЯНВАРЕ-МАЕ 2019 ГОДА.....	44
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 25.07.2019 20:46; В СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ ЗАЯВИЛИ О ПРОБЛЕМАХ В РАБОТЕ АЭРОПОРТА «ДОМОДЕДОВО».....	44

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.07.26; СЕВМОРПУТЬ ДЛИНОЙ В ГОД; «РОСАТОМ» ГОТОВИТСЯ К НЕПРЕРЫВНОЙ НАВИГАЦИИ

Круглогодичная навигация по Севморпути, в том числе на его восточном участке, стартует к 2030 году, следует из плана, разработанного «Росатомом». К этому моменту в Азию по восточной части Севморпути будет поставляться не менее 20 млн тонн СПГ в год в круглогодичном режиме, рассчитывают в госкорпорации. Собеседники “Ъ” в отрасли всегда относились к возможности круглогодичной навигации с большим скепсисом. Однако в НОВАТЭКе, который является крупнейшим грузоотправителем на маршруте, рассчитывают на круглогодичные поставки по Севморпути уже к середине 2020-х годов.

«Росатом» рассчитывает запустить круглогодичную навигацию по Севморпути (СМП) в ходе второго этапа развития его инфраструктуры, запланированного на 2025–2030 годы, следует из материалов, подготовленных госкорпорацией к госкомиссии по Арктике.

На первом этапе — в 2019–2024 годах — должно быть достигнуто увеличение грузопотока по СМП до уровня, заложенного в майском указе президента (80 млн тонн в год), а также «созданы инфраструктурные условия дальнейшего развития СМП и прибрежных территорий». К концу второго этапа в 2030 году ожидается, что СМП станет «круглогодичной транспортной системой, обеспечивающей базовые потребности потребителей транспортных услуг на всей его акватории».

Этот план выглядит амбициозным, учитывая, что до последнего времени круглогодичная навигация по СМП представлялась участникам отрасли делом если не совсем невозможным, то крайне отдаленным. Источники “Ъ” указывали, что существующих ледоколов недостаточно для эффективной проводки, на маршруте в восточной части отсутствуют средства спасения, есть пробелы в гидрографическом обеспечении. Отмечалось, что хотя технически проводка, возможно, осуществима, она будет коммерчески неэффективна из-за низкой скорости и высоких ставок фрахта атомных ледоколов.

Главным лоббистом круглогодичной навигации в настоящее время выступает НОВАТЭК. В компании “Ъ” напомнили, что именно ее грузы обеспечивают более половины (55%) от целевого показателя загрузки СМП в 80 млн тонн к 2024 году. При этом в НОВАТЭКе рассчитывают уже в 2023 году запустить перегрузочный комплекс на Камчатке, который, по оценке “Ъ”, предполагает открытие круглогодичной навигации. В НОВАТЭКе подчеркнули, что «своевременно представили в правительство и «Росатом» все сведения, необходимые для учета при разработке соответствующего плана, включая сроки обеспечения круглогодичной навигации в восточном направлении СМП».

Сейчас в «Росатоме» закладывают на период 2025–2030 годов стабильные перевозки СПГ в объеме не менее 20 млн тонн в Азию по восточной части СМП в круглогодичном режиме.

Кроме того, планируется обеспечить круглогодичный трафик каботажных и транзитных перевозок по всей акватории СМП, довести число ледоколов до требуемого уровня и завершить формирование «единого мультимодального оператора СМП с полным функционалом сервисов», включая выбор оптимальных маршрутов и условий перевозок с предоставлением услуги «точно в срок». В рамках третьего этапа в 2030–2035 годах планируется создать на базе Севморпути конкурентоспособный международный мультимодальный транспортный коридор, способный обеспечивать любые потребности потребителей транспортно-логистических услуг. В среднем к 2035 году планируется перевозить по СМП 30–35 млн тонн в западном направлении и 70–80 млн тонн в восточном.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев напоминает, что, по мнению НОВАТЭКа (см. “Ъ” от 10 апреля), завершение строительства серии из пяти атомных ледоколов ЛК-60 к 2027 году позволит обеспечить круглогодичную перевозку СПГ по Севморпути на терминал на Камчатке. Если эти пять ледоколов не смогут обеспечить достаточную коммерческую скорость в восточной части СМП, то эту задачу решат ледоколы «Лидер» (120 МВт, сдача первого судна в 2027 году), полагает господин

Григорьев. В то же время эксперт отмечает, что рост грузопотока до 80 млн тонн к 2024 году возможен только при реализации всех заявленных проектов, в том числе угольных «Востокугля», «Северной звезды» и нефтяного «Восток Ойл» (возможный проект «Роснефти» и «Нефтегазхолдинга»). Если же эти проекты будут действительно реализованы, то встанет вопрос об их ледокольном обеспечении для проводки в средних и тяжелых ледовых условиях на юго-западе Карского моря.

О плане развития инфраструктуры Севморпути до 2035 года на госкомиссии по Арктике 25 июля докладывал замглавы «Росатома» и глава дирекции Севморпути Вячеслав Рукша. Его доклад столкнулся с критикой курирующего Арктику вице-преьера Юрия Трутнева. Впрочем, недовольство вице-преьера не было связано с планами по ледокольной составляющей. По итогам госкомиссии Юрий Трутнев заявил журналистам, что «Росатом» «слабо подготовил вопрос», поскольку «говорил только о темах, связанных со строительством и эксплуатацией ледоколов». «Но «Росатом» в соответствии с решением правительства получил функции оператора Севморпути. И он должен был, на наш взгляд, подготовить вопросы, связанные с инфраструктурой. А это и порты, и взлетно-посадочные площадки, и автомобильные/железные дороги, и связь, и безопасность», — сказал вице-премьер, отметив, что «мы не можем смотреть половину, а половину не смотреть».

Вячеслав Рукша сообщил журналистам, что в компетенцию госкорпорации не входит создание плана развития всей арктической зоны, а в части судоходства он разработан. В нашем плане есть навигационно-гидрографическое и ледокольное обеспечение, есть даже космические технологии для знания ледовой обстановки, погодных условий, подчеркнул он.

Как уточняется в материалах «Росатома», инфраструктурный план развития СМП до 2035 года согласован со всеми заинтересованными министерствами, ведомствами и регионами РФ, устранены все замечания. В конце июня документ был внесен в правительство.

Вечером 25 июля дирекция Севморпути выпустила сообщение о том, что проект «плана развития инфраструктуры СМП до 2035 года содержит все необходимые составляющие и готов к подписанию». В сообщении отмечается, что «план может быть скорректирован после принятия стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года, проект которой в соответствии с поручением президента до 1 декабря правительство должно подготовить».

<https://www.kommersant.ru/doc/4041403>

ПРАЙМ; 2019.07.25; ПРОЕКТ ПЛАНА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВМОРПУТИ ДО 2035 ГОДА ГОТОВ К ПОДПИСАНИЮ - РОСАТОМ

Проект плана развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП) на период до 2035 года, подготовленный госкорпорацией «Росатом», содержит все необходимые составляющие и готов к подписанию, заявила дирекция Росатома по Севморпути.

В четверг вице-премьер РФ Юрий Трутнев по итогам заседания госкомиссии по вопросам развития Арктики заявил, что проект плана развития инфраструктуры Севморпути Росатомом подготовлен «слабо». По словам Трутнева, не проработаны, в частности, вопросы создания взлетно-посадочных площадок, автомобильных и железных дорог, инфраструктуры связи и безопасности.

В то же время, представлявший на комиссии проект заместитель генерального директора Росатома - директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша сообщил журналистам, что в документе есть ледокольное, навигационное, гидрографическое обеспечение, и даже космические технологии для знания ледовой обстановки и погодных условий. Но в компетенцию Росатома не входит создание плана развития всей арктической зоны, подчеркнул Рукша. Росатом выполняет функции инфраструктурного оператора СМП.

«Проект плана развития инфраструктуры Северного морского пути, подготовленный Росатомом, содержит все необходимые меры и готов к подписанию», - говорится в сообщении дирекции.

Документ был внесен в правительство России в установленные сроки в июне нынешнего года, отмечается в сообщении. При формировании плана учтены согласования и

предложения, поступившие от Минпромторга, Минэнерго, Минкомсвязи, Минприроды, МЧС, **Росморречфлота**, РЖД, Росгидромета, госкорпорации «Роскосмос», а также правительств Республики Саха (Якутия), Архангельской области, Ямало-Ненецкого и Чукотского автономных округов, Администрации Ненецкого автономного округа. «По отдельным предложениям даны необходимые разъяснения», - отмечает дирекция.

Минтрансом и Минэкономразвития России план согласован, замечания и предложения учтены полностью; были устранены и разногласия с Минфином, а от министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики предложений и замечаний не поступило, подчеркивается в сообщении.

«План может быть скорректирован после принятия стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года, проект которой, в соответствии с поручением президента РФ, до 1 декабря 2019 года правительство должно подготовить, учитывая завершения действия Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, и стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года», - отмечается в сообщении.

<https://1prime.ru/transport/20190725/830191438.html>

ТАСС; 2019.07.25; ТРУТНЕВ: СИСТЕМУ ПРЕФЕРЕНЦИЙ В АРКТИКЕ ПРЕДСТАВЯТ ПРЕЗИДЕНТУ В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ НЕДЕЛЬ

Правительство уже рассмотрело систему преференций в Арктической зоне РФ и представит ее президенту в течение нескольких недель. Об этом вице-премьер, полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев заявил в четверг в Москве на заседании Госкомиссии по развитию Арктики.

«Мы готовим систему преференций в Арктической [зоне] - она уже готова. В течение ближайших недель будет доложено президенту РФ, и будут приняты конкретные решения. Обсуждение в правительстве уже состоялось», - сказал он.

За основу была принята система преференций, которая существует на Дальнем Востоке и, по словам Трутнева, работает достаточно эффективно. При этом вице-премьер отметил, что систему преференций для Арктики постарались сделать более гибкой.

Минвостокразвития в конце апреля опубликовало законопроект о преференциях для реализации проектов в Арктике. Согласно законопроекту, все инвесторы на территории Арктической зоны могут рассчитывать на применение положения о неухудшении налоговых условий на весь период реализации проекта. Предполагается, что для резидентов будет действовать режим свободной таможенной зоны, сокращенные сроки оформления грузов, также предусмотрено снижение налогов, например, налог на прибыль 7% на весь срок реализации проекта.

Согласно законопроекту, налоговые льготы предусмотрены для четырех групп инвесторов - в области добычи углеводородного сырья на новых морских месторождениях на арктическом шельфе, для проектов в области добычи углеводородного сырья на континентальной части, для проектов в области СПГ и для иных проектов в области добычи полезных ископаемых. Для всех категорий определена пониженная ставка страховых взносов - 7,6% вместо 30%. А вот повышающий коэффициент к расходам на геологоразведочные работы, наоборот, увеличен до 3,5. Также отдельные налоговые вычеты предусмотрены для создания инфраструктуры.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/757533>

ТАСС; 2019.07.25; ТРУТНЕВ: НОВУЮ РЕДАКЦИЮ ГОСПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ПОДГОТОВЯТ ДО 1 ДЕКАБРЯ

Работа над новой редакцией госпрограммы развития Арктической зоны РФ будет завершена до 1 декабря. Об этом сообщил в четверг вице-премьер, полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев на заседании Госкомиссии по развитию Арктики.

«Готовится новая редакция государственной программы развития Арктической зоны. В ней мы посмотрим вопросы, связанные с социальным развитием. Работа над новой госпрограммой должна быть завершена до 1 декабря», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/757755>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ГОСКОМИССИЯ ПО АРКТИКЕ НЕ УДОВЛЕТВОРЕНА РАБОТОЙ МИНПРИРОДЫ ПО ГЕОЛОГОРАЗВЕДКЕ И РОСАТОМА ПО СЕВМОРПУТИ - ТРУТНЕВ

Госкомиссия по Арктике указала министерству природных ресурсов и экологии РФ на неудовлетворительные темпы геологоразведки, а также руководству Росатома - на неполную программу развития инфраструктуры Севморпути, заявил вице-премьер Юрий Трутнев, курирующий развитие арктического региона.

Заседание Государственной комиссии по Арктике состоялось в четверг.

«Первый вопрос, который мы рассматривали, был связан с геологическим изучением. И вообще тем, как мы используем полезные ископаемые, чтобы выполнить задачу, поставленную президентом, о загрузке Севморпути. По результатам (обсуждения - ИФ) комиссия приняла решение о неудовлетворительной работе министерства природных ресурсов по разведке и освоению арктических месторождений. И денег выделяется мало, и геологоразведка осуществляется в недостаточном объеме, и месторождения не осваиваются», - заявил Трутнев.

«Мы договорились, что создадим рабочую группу, достаточно большое число членов комиссии вызвалось принять участие и попробовать разработать программу. Потому что для того, чтобы привлекать другие средства, нужно доказывать, чего мы за счёт ГРР добиваемся, как повышается стоимость недр РФ. Это работа не очень простая, но совершенно возможная. Сделать ее можно и нужно», - подчеркнул он.

Трутнев отметил, что вторым вопросом на заседании Госкомиссии по Арктике рассматривалось развитие инфраструктуры Северного морского пути. «Но, к сожалению, похожая ситуация, вопрос был подготовлен слабо. «Росатом» говорил только о темах, связанных со строительством и эксплуатацией ледоколов. Но «Росатом», в соответствии с решением правительства, получил функции оператора Севморпути. И он должен был, на наш взгляд, подготовить вопросы, связанные с инфраструктурой. А это и порты, и взлетно-посадочные площадки, и автомобильные/железные дороги, и связь, и безопасность. Такого видения плана развития инфраструктуры на комиссии доложено не было. Об этом мы тоже проинформируем руководство «Росатома», попросим вместе **Минтранс**ом вопрос подготовить в полном объеме. Потому что мы не можем смотреть половину, а половину не смотреть», - добавил вице-премьер.

ТАСС; 2019.07.25; ФИНАЛЬНЫЙ ЭТАП РАСКОПОК ПЕРЕД СТРОИТЕЛЬСТВОМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТУВЕ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Финальный этап спасательных археологических работ на месте строительства железной дороги Кызыл - Курагино, которая свяжет Туву с остальной территорией России, начнется в 2020 году, сообщил portalу «Будущее России. Национальные проекты» в четверг источник в научных кругах.

«Археологические работы перед началом строительства [железнодорожной ветки] Кызыл - Курагино начнут в следующем году», - сказал он.

В настоящее время в Туве нет железных дорог. Планируется, что ввод в эксплуатацию железнодорожной магистрали Кызыл -- Курагино протяженностью более 400 км и оценочной стоимостью более 190 млрд рублей позволит активнее осваивать месторождения региона, в частности уголь с Элегестского месторождения. В республике с 2011 по 2014 годы уже проводилась международная археолого-географическая экспедиция «Кызыл - Курагино», которая стала одним из крупнейших проектов Русского географического общества. В экспедиции приняли участие свыше 500 российских и зарубежных археологов и более 2,5 тыс. волонтеров из 50 стран.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/756287>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.07.25; НАЦПРОЕКТ ШАГАЕТ ПО РОССИИ

Заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов** провел в Анадыре, Якутске и Магадане совещания по вопросам развития дорожно–транспортной инфраструктуры субъектов РФ.

Вопросы развития транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа обсудили на совещании в Анадыре, которое провел заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов**. В заседании также приняли участие губернатор Чукотки Роман Копин, глава **Росавтодора** Андрей **Костюк**, члены правительства округа и руководители предприятий и организаций.

Одной из основных тем повестки дня стал ход реализации в регионе национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В этом году программа работ окружных дорожников включает 10 объектов общей протяженностью 12 км, что позволит увеличить общий процент соответствия нормативному состоянию до 63,1% на региональных трассах, до 54,6% в Анадырской городской агломерации. Планируемый объем финансирования из федерального бюджета реализации регионального проекта «Дорожная сеть» до 2024 года составляет 245,7 млн руб.

После совещания Андрей **Костюк** проинспектировал качество выполняемых работ в условиях вечной мерзлоты на федеральной трассе А–384 «Подъездная дорога к аэропорту Анадыря (Угольный)».

Глава Федерального дорожного агентства подчеркнул необходимость неукоснительного соблюдения графика выполнения работ и подготовки к периоду зимнего содержания с учетом навигации. Ввести в эксплуатацию после ремонта участки трассы федеральные дорожники планируют в октябре 2019 года.

Помимо этого до конца года планируется восстановить 5,5 км линий наружного освещения автомобильной дороги в районе аэропорта на участке км 25 – км 30+500.

А в столице Республики Саха (Якутия) Якутске прошло межрегиональное совещание «Лидеры цифрового развития Российской Федерации», в котором приняли участие вице–премьер России **Максим Акимов**, глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев, руководитель **Росавтодора** Андрей **Костюк**, ответственные за цифровое развитие вице–губернаторы, региональные министры из 79 субъектов РФ, представители ИТ–компаний и операторов связи.

В ходе мероприятий состоялось обсуждение вопросов развития инфраструктуры субъекта. В частности, участники совещания обсудили ход работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В этом году в его рамках в Якутской агломерации планируется капитально отремонтировать, реконструировать и построить около 26 км автодорог. В план дорожной кампании включены 19 объектов, в числе приоритетных – магистрали, по которым проходят маршруты общественного транспорта. Помимо этого до конца года завершатся работы по устройству покрытия на 9–километровом участке региональной автодороги «Абалах». На завершающей стадии и работы по устройству земляного полотна на двух участках автодороги «Кобяй» общей протяженностью 22,4 км. Строительство этой трассы имеет важное значение для жителей Горного улуса, так как она обеспечит круглогодичную связь села Кобяй с центральными районами республики и выход на федеральную трассу А–331 «Виллой».

Дорожная тема также стала главной на совещании в Магадане, которое провел **Максим Акимов**. В нем приняли участие Андрей **Костюк**, губернатор Магаданской области Сергей Носов, руководитель ФКУ Упрдор «Виллой» Николай Андреев, представители регионального правительства.

Как отметил **Максим Акимов**, наиболее проблемным вопросом в субъекте является состояние дорог в регионе.

– Подавляющая часть дорог территории – в грунтовом исполнении, то есть без капитального покрытия, надо к нему переходить, – сказал вице–премьер.

В ходе совещания обсудили и реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Магаданской области. В этом году в его рамках приведут в нормативное состояние 28 объектов общей протяженностью более 9 км. На эти цели из бюджетов всех уровней выделено 214,3 млн руб.

По итогам встречи **Максим Акимов** поручил **Росавтодору** и правительству Магаданской области разработать дорожную карту для синхронизации дальнейших действий по приведению в нормативное состояние дорожной сети региона.

<http://transportrussia.ru/item/5065-natsproekt-shagaet-po-rossii.html>

МАГАДАНСКАЯ ПРАВДА; 2019.07.26; СИГНАЛ БУДЕТ!; ВЛАСТИ РЕГИОНА ПРЕДЛОЖИЛИ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ОТСУТСТВИЯ СОТОВОЙ СВЯЗИ НА ФАД «КОЛЫМА»

Реализация дорогостоящего проекта по покрытию всей трассы сотовой связью в рамках регионального бюджета невозможна, в связи с чем Магаданской области нужна поддержка из федерального бюджета. Заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов** поддержал эту инициативу.

На Колыме несколько лет успешно используется сеть пикетов экстренной связи на опасных участках автомобильных дорог. Как сообщил руководитель департамента информационных технологий и связи Правительства Магаданской области Дмитрий Мироненко, нередки случаи, когда пикеты спасают людям жизнь.

- У нас ведется соответствующая статистика, - отметил Мироненко. - Но для полного покрытия Федеральной трассы «Колыма» в регионе необходимо построить 55 базовых станций. Это порядка 15 млн. рублей - стоимость одной станции, а также доставка, монтаж и обслуживание всей сети - от 50 до 75 млн.

По словам Максима **Акимова**, Минкомсвязь России готово поддержать проект покрытия подвижной радиотелефонной связью федеральной трассы и автодорог регионального и межмуниципального значения за счет специальных пикетов.

- Мы посмотрим, как это работает в пилотном режиме в течение года. Современные и технологичные решения нужно обязательно пробовать. Также мы запланировали важный проект по мультимедиапозонной сети на основе сети цифрового вещания. Нам нужно будет связать 5 тыс. вышек по стране оптоволоконной сетью, для того чтобы можно было получать сигнал прежде всего в удаленных районах. Также мы хотим рекомендовать Минкомсвязи совместно с регионами составить понятную «дорожную карту», чтобы люди знали, когда и какие объекты будут подключены к Интернету или когда будет модернизирована услуга связи, - сообщил **Максим Акимов**.

Сегодня сотовая связь в Магаданской области отсутствует на 76,6 % протяженности дорог федерального значения (642 км из 834) и 96,3 % (1082 км из 1164) - регионального и межмуниципального значения.

ТАСС; 2019.07.25; ПЛАН ФИНАНСИРОВАНИЯ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ ПЕРЕВЫПОЛНЕН

Исполнение финансовых показателей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в первом полугодии 2019 года составило 15,56 млрд рублей, сообщили порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, в **Минтрансе** РФ.

«По итогам первого полугодия планировалось исполнение финансовых обязательств в объеме 14,59 млрд рублей. Фактически прогнозный показатель перевыполнен, и за два квартала составляет 15,56 млрд рублей. Было запланировано по итогам второго квартала освоить 12,35% средств, фактическое исполнение составило 13,2%», - отметили в ведомстве.

Как отметили в **Минтрансе**, в основном исполнение финансовых показателей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** предусмотрено во второй половине года. «Это связано с тем, что дорожная деятельность в нашей стране носит ярко выраженный сезонный характер. В большинстве субъектов дорожные работы невозможны до апреля-мая. Они осуществляются в весенне-летний период с учетом географических и климатических особенностей регионов», - подчеркнули в ведомстве. При этом оплата производится только после завершения работ и приемки объектов, в том числе при участии общественных контролеров. Авансирование дорожной деятельности не предусмотрено.

По состоянию на 24 июля в план-график торгов на проведение дорожных работ в рамках **нацпроекта** включено порядка 99 % или 6287 запланированных к ремонту объектов. Из них 6092 законтрактовано, что составляет почти 96 %. В целом по стране процент проведенных работ в рамках федерального проекта «Дорожная сеть», входящего в состав **нацпроекта**, составляет 27,3% при общей площади дорожных объектов 126,3 млн кв. м. Выполнена укладка верхнего слоя асфальтобетонного покрытия на площади 32,3 млн кв. м.

ТАСС; 2019.07.25; В ГОРНОМ АЛТАЕ К 2022 ГОДУ УЛУЧШАТ ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

Покрытие федеральной автодороги Р-256 «Чуйский тракт» улучшат на всей протяженности трассы в Республике Алтай к 2022 году. Об этом сообщается в четверг на сайте Федерального дорожного агентства «Росавтодор».

Чуйский тракт - федеральная трасса, проходящая от Новосибирской области до границы с Монголией. Его общая протяженность - около 968 км, 540 из которых проходят по территории Республики Алтай. Это главная туристическая автомагистраль Алтая, по которой ежегодно проезжают миллионы туристов. В 2014 году журнал National Geographic включил Чуйский тракт в список десяти самых красивых автодорог мира.

«Дорожное покрытие на всем протяжении Чуйского тракта в Республике Алтай улучшат к 2022 году. <...> В этом году обновят 86 км, <...> с учетом работ этого года протяженность участков, где таким образом повысили транспортно-эксплуатационные характеристики, составит 345 км. Оставшиеся объекты - в ближайших планах. Так, в Кош-Агачском районе уже в 2019 году начнут ремонтировать участок с 862 по 880 км», - говорится в сообщении.

По данным ведомства, работы с 931 км и до границы с Монголией выполнят до 2022 года. Капитальный ремонт 37-километрового участка уже идет в Кош-Агачском районе - дорожники применяют технологию холодной регенерации. На отрезке, где ведется ремонт, завершают устройство основания, более чем на половину уложили нижний слой покрытия. Обновленный участок введут в эксплуатацию в октябре.

«Общий объем финансирования (дорожных работ) на этот год в Республике Алтай - 2,5 млрд рублей, из них на все виды ремонтов - 1,9 млрд <...>. Стоимость ремонта, к которому приступаем в этом году на 862-880 км, по проекту составит порядка 300 млн, но на этот год финансирование будет определено позднее. Важно определить подрядчика, чтобы он смог к следующему сезону подготовить технику и материалы и оперативно начать работать весной», - пояснили ТАСС в ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Алтай».

5 июля в Республике Алтай был открыт участок федеральной трассы Р-256 «Чуйский тракт» с первой в регионе двухуровневой развязкой, которая поможет разгрузить участок дороги перед въездом в республику. Она напрямую ведет от Горно-Алтайска к аэропорту. Стоимость объекта составила более 733 млн рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/6701231>

ТАСС; 2019.07.25; НОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ НА ДОРОГАХ ПОЯВЯТСЯ НА КАМЧАТКЕ

Власти Камчатского края в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» планируют до сентября этого года установить в регионе два новых стационарных комплекса автоматической фиксации нарушений скоростного режима. Об этом в четверг сообщили журналистам в пресс-службе краевого правительства.

«Новые комплексы планируются к установке в Елизове (город, расположенный в 32 км западнее Петропавловска-Камчатского), а также в Петропавловске-Камчатском», - цитирует пресс-служба правительства в распространенном сообщении руководителя краевого агентства по информатизации и связи Ингу Леонтьеву. Места установки будут определены по согласованию с управлением ГИБДД с учетом концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Сейчас на Камчатке работают 50 комплексов фото- и видеofиксации: 28 стационарных, 17 передвижных и пять мобильных. За первую половину 2019 года с их помощью были зафиксированы 81 тысяча 124 нарушения правил безопасности дорожного движения.

<https://tass.ru/v-strane/6699962>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.26; ПЯТИЛЕТКУ — ЗА ДЕСЯТЬ ЛЕТ; НАЧАТЫЙ В 2009 ГОДУ ПЕРЕХОД НА ПРОГРАММНЫЙ БЮДЖЕТ ЗАВЕРШЕН С ПЯТИЛЕТНИМ ОПОЗДАНИЕМ

Правительство формально завершило процесс перехода на программный бюджет, инициированный еще в 2009 году: установлен список направлений расходования с января 2020 года федерального бюджета ведомствами, который не будет включаться в госпрограммы. За этими исключениями 43 госпрограммы должны охватывать все федеральные траты. В бюджете на 2020–2022 годы будут хотя бы теоретически сопоставлены друг с другом госрасходы и цели, на которые они производятся. Исходно предполагалось, что это произойдет с 2014 года — как и нормирование госпотребления, которое Белый дом с 2020 года распространил на большую часть бюджетной сети,— это должно ограничить в покупках дорогих автомобилей не только чиновников, но и главврачей больниц и сотрудников Роскосмоса.

Опубликовано постановление правительства от 18 июля 2019 года №923 «О внесении изменений в порядок разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ РФ», которое призвано завершить в свое время одну из самых многообещающих реформ в России — переход на программный бюджет. Постановление определяет окончательный список направлений деятельности федеральных ведомств и главных распорядителей бюджетных средств (ГРБС), которые они не должны включать в госпрограммы.

На июль 2019 года 70% федерального бюджета уже исполняется в рамках 43 действующих госпрограмм по пяти направлениям. С 2020 года постановление разрешает не включать в госпрограммы лишь расходование средств на работу президента, Федерального собрания, судов, избиркомов, прокуратуры и следствия, ФСО и СВР, расходы на референдумы и выборы, расходы на «развитие гражданского общества», на госпремии, госвизиты. Кроме того, в расходы госпрограмм не включаются расходы на работу ведомств, являющихся ответственными исполнителями нескольких госпрограмм — впрочем, это очень небольшие суммы. Кроме того, в госпрограммы разрешено не включать федеральные целевые программы (ФЦП) по развитию судебной системы и по развитию Карелии — судя по всему, только по той причине, что обе они заканчиваются в 2020 году и поэтому смысла в их переписывании в Минфине уже не видят.

Оставлена лишь одна системная лазейка для расходов вне госпрограмм — если ГРБС получил поручение Белого дома разработать новую госпрограмму, но пока не утвердил его.

Напомним смысл реформы, о которой сейчас уже практически не говорят. Впервые о программном бюджете заявил как о перспективной цели в 2009 году министр финансов (сейчас глава Счетной палаты) Алексей Кудрин. Тогда идея обязательного сопоставления направлений и объемов госрасходов с измеримыми как-либо целями таких расходов выглядела совершенно революционной, рабочая группа по программному принципу возглавлялась им и тогда руководителем аппарата правительства (теперь — спикером Госдумы) Вячеславом Володиным. До отставки в октябре 2011 года господин Кудрин успел настоять на принятии ряда ключевых документов по госпрограммам. В 2012 году реформа была перенесена де-факто на 2014 год, когда преемник господина Кудрина в Минфине Антон Силуанов планировал превращение госпрограмм в ключевой элемент бюджетного процесса — через них должно было в этом году проходить 90% федеральных расходов. До этой реформы основой были ФЦП (вопреки наличию в их названии термина «целевые», измерить их эффективность было невозможно — цели были или абстрактное благо, например, «рост безопасности», или результат расходов, например, появление больницы вне зависимости от того, есть у нее пациенты или нет), ведомственные программы и непрограммные расходы (непрограммная часть бюджета, обычно более

40%). Первые госпрограммы в новом формате (до этого действовало несколько старых, в которых программный принцип реализовывался отчасти) появились в 2012 году, и споры о них шли гораздо яростнее, чем о будущих **нацпроектах**.

Антон Силуанов, впрочем, оказался на удивление последовательным в реализации реформы, которая заняла уже десять лет и которой оказывалось незаметное, но весьма эффективное сопротивление со стороны ведомств, настаивавших на ФЦП и ведомственных программах. Последнее решение, предусматривающее сокращение числа ФЦП к 2024 году с нынешних четырех десятков (было более 100) до восьми принято лишь в июне 2019 года, причем различные предложения о разработках новых ФЦП появлялись до февраля 2019 года. Постановление правительства №923 подписано накануне ухода уже первого вице-премьера в отпуск, и из него следует, что по его возвращении проект бюджета на 2020–2022 годы должен соответствовать новому принципу: все федеральные расходы, кроме исключений, должны как имеющие подтвержденную цель описываться в соответствующих частях госпрограмм. Это касается и расходов почти всех ФЦП, и ведомственных программ, и, что важно,— с 8 июня 2019 года в составе госпрограмм должны описываться и федеральные проекты (ФП), часть **нацпроектов**.

Напомним, за время, прошедшее с момента инициации реформы программного бюджета, у правительства и администрации президента появилось новое увлечение — проектный подход, в рамках которого реализуются приоритетные национальные проекты. В принципе, госпрограммы и **нацпроекты** никак не противоречат друг другу, хотя являются способами описания целей госрасходов их двух вполне способных противоречить друг другу систем управленческих целей и показателей: для госпрограмм они установлены законом 2010 года «О государственном стратегическом планировании», для **нацпроектов** — майским указом президента Владимира **Путина** о национальных целях развития.

По описанию госпрограммы — это способ стандартной процессной деятельности Белого дома, **нацпроекты** — способ проектной деятельности, но на практике чиновники правительства, видимо, должны совмещать оба подхода, в ряде случаев одновременно.

Цели госпрограмм при этом (этих целей сейчас, по данным координирующих их исполнение Минэкономики, более 2 тыс.) должны работать на исполнение национальных целей развития (их, напомним, девять, но в системе показателей у **нацпроектов** их более 100), но это разные цели. Отметим, совокупная стоимость открытой части госпрограмм (есть и закрытая — стоимость группы госпрограмм по нацбезопасности засекречена) составляет 9,2 трлн руб., что немногим меньше федеральных расходов на **нацпроекты** — 13,1 трлн руб., однако, повторимся, это пересекающиеся суммы.

В бюджетном процессе на 2020–2022 годы, который войдет в предфинальную фазу (до рассмотрения правительством) во второй половине августа, появится еще одно ограничение. На прошлой неделе Белый дом расширил своим постановлением перечень госструктур, в отношении которых действуют общие принципы нормирования в сфере госзакупок. Напомним, идея нормирования также была частью идей в рамках программного бюджета, отстаиваемая Минфином с 2012 года, с 2015-го она действует для федеральных органов власти. С 2020 года такое же нормирование, довольно мягко ограничивающее расходы на госзакупки функциональными целями таких закупок (обычно в этом аспекте обсуждается лишь автотранспорт, однако основные расходы здесь — это недвижимость и IT-инфраструктура), распространяется на так называемую бюджетную сеть. В постановлении указывается, что нормировать потребление, помимо госорганов и казенных предприятий, должны «определенные Бюджетным кодексом наиболее значимые учреждения науки, культуры, образования и здравоохранения», а также Росатом, Роскосмос и их подведомственные организации. Белому дому, видимо, надоели непрекращающиеся скандалы с престижным потреблением на госсредства, постепенно перемещающиеся из министерств и областных правительств (где оно уже нормируется или легко маскируется) в подведомственные организации на местах. Впрочем, в целом нормирование госпотребления, для которого цена престижного потребления госслужащих довольно малозначима, в России реализуется в довольно мягком варианте в сравнении с объявлявшимися планами 2014–2015 годов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4041377>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, АННА ХОЛЯВКО, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.07.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО МЕТОДИКУ ОЦЕНКИ ГУБЕРНАТОРОВ; ЛУЧШЕ ВСЕГО ЭТО СДЕЛАЛИ БЫ ВЫБОРЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

«Ведомости» ознакомились с методиками оценки эффективности губернаторов (подлинность постановления об их утверждении подтвердил представитель аппарата правительства). Правительство их утвердило на прошлой неделе.

Методики нужны для оценки Кремлем и правительством выполнения губернаторами программы президента Владимира **Путина** на этот срок – его майского указа и 13 **нацпроектов**. Всего методики разработаны для 12 показателей, от роста производительности труда до уровня доступности жилья. По словам одного из губернаторов, методики согласовывались с регионами и пожелания учитывались.

Один из ключевых показателей – рост инвестиций. От их роста во многом зависит, удастся ли достичь цели ускорить темпы роста экономики до 3%. По поручению **Путина** инвестиции должны вырасти до 25% ВВП. Для каждого региона власти установили свою цель, например, в Новосибирской области инвестиции должны вырасти на 6,2%, а в Санкт-Петербурге и Москве – на 6,1%. Оценивая, выполнили ли губернаторы задачу, чиновники будут сравнивать ожидаемые темпы роста инвестиций с реализованными. В целом методика учитывает региональную специфику – например, если в регионе развита медицина, но промышленности нет, большая часть инвестиций в основной капитал в регионе по методике будет приходиться на медицину, объясняет директор финансового центра «Сколково-РЭШ» Олег Шибанов. Но оценивать результат нужно не ежегодно, а, например, через каждые три года накопленным итогом, чтобы учитывать бизнес-циклы, предлагает он.

Предложенный подход несет риски завышения показателей, предупреждает замдиректора ЦМАКПа Владимир Сальников: по формуле вес сектора зависит от добавленной стоимости, а не инвестиций, что не совсем корректно. У крупной компании из определенного сектора могут быть высокие доходы и высокая добавленная стоимость, но низкие инвестиции, тогда при первоначальном расчете показателя на такую компанию придется большой вес (по формуле вес сектора зависит от добавленной стоимости) и при росте инвестиций, пусть даже небольшом, общий показатель сразу вырастет, объясняет он.

Структура добавленной стоимости менее волатильный показатель, отражающий структуру экономики региона, спорит представитель Минэкономразвития.

Претензии есть и к методике оценки роста производительности труда. К 2024 г. она должна вырасти не менее чем на 5%. Рассчитывать показатель власти предлагают как отношение средних темпов роста валовой добавленной стоимости предприятий к темпам роста числа их работников (по данным Росстата). Но индекс не учитывает вес разных отраслей в регионах и, если в одной из отраслей производительность сильно выросла, но в остальных остается низкой, общий показатель все равно растет, отмечает Сальников. Корректнее методика оценки производительности труда Росстата, которая учитывает вес каждой отрасли при расчетах, а также базируется на данных Федеральной налоговой службы, а не Росстата, говорит он.

Еще одна проблема в том, что показатель касается крупных и средних предприятий, но большая часть населения работает вне этого сегмента, отмечает директор Центра трудовых исследований Высшей школы экономики Владимир Гимпельсон, их производительность труда в разы ниже. Оценка производительности труда только по узкой прослойке компаний не даст достоверной информации об истинном уровне производительности, сетует он.

Насколько эффективно регионы борются с бедностью, власти будут оценивать по числу людей с доходами ниже прожиточного минимума. К 2024 г. их должно стать меньше вдвое.

Но бедность – это категория не дохода, а потребления и любой показатель, основанный только на уровне доходов, необъективен, предупреждает директор Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС Татьяна Малева. У человека может быть низкий

доход, но несколько домов в собственности и он будет считаться бедным или доход выше прожиточного минимума, но арендная плата, после выплаты которой у него ничего не остается, объясняет она.

Еще один риск в том, что прожиточный минимум устанавливают регионы и местные власти могут им манипулировать, составляя корзину из более дешевых товаров, чтобы сократить число бедных, предупреждает проректор Академии труда и социальных отношений Александр Сафонов. Такие манипуляции возможны, согласно Малева.

Оценка эффективности губернаторов – схема для бумаги, но не оценки реального состояния экономики, считает главный научный сотрудник Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС Наталья Зубаревич. У губернаторов есть еще один показатель эффективности, пока гораздо более значимый для их карьеры, – число голосов в поддержку «Единой России», напоминает главный экономист холдинга ПФ «Капитал» Евгений Надоршин. Базовый показатель – спокойствие в регионе, доверие к президенту, губернатору и федеральной власти, согласно Зубаревич. А методика – это попытка найти замену очень простому и наглядному способу оценки эффективности деятельности губернатора – выборам, заключает она.

Не ясно и какими будут санкции за невыполнение ключевых показателей (правительством они не закреплены), замечает аналитик S&P Карен Вартапетов. Но даже без них есть риск приукрашивания показателей, предупреждает он. Большая часть данных, на которую опираются методики, собирается на региональном уровне, а значит, губернаторы могут повлиять на качество показателей, опасается и Надоршин. Представитель Росстата не ответил на запрос «Ведомостей».

Губернаторы будут стараться подправить показатели, согласно Зубаревич, в итоге выполнение КРП превратится в шахматную бюрократическую игру гроссмейстерского уровня, предсказывает она.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/07/25/807334-pravitelstvo-utverdilo>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.07.25; СУДЬБОНОСНЫЙ ТРЕНД? УБЕРИЗАЦИЯ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ РЫНОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Рынок логистических услуг, переживая вслед за российской экономикой взлеты и падения, в настоящее время стабилизировался и адаптировался к санкционному режиму, к цене на нефть, к курсу национальной валюты и т. д. Причем не только приспособился к новым реалиям, но и качественно развивается. Так, именно логистика первой нашла свое место на цифровом поле. Логистический рынок, пережив стадию стихийного формирования, сейчас развивается уже по определенной методике, что существенно повышает качество оказываемых услуг. Так что о каждом аспекте логистической деятельности стоит поговорить подробнее.

Цифры – лучший аргумент

Итак, российский рынок транспортно-логистических услуг, по оценкам специалистов, занимает от 3,9% до 5,6% ВВП (о разбросе цифр речь впереди). Для сравнения: этот показатель выше, чем, к примеру, в США и Германии. Основная составляющая в структуре ТЛУ – грузоперевозки. Как и прежде, отраслевым лидером в РФ является железнодорожный транспорт. Однако в последние годы ему активно наступают на пятки автомобильные грузоперевозчики. До 2014 года ежегодный прирост рынка транспортно-логистических услуг колебался в пределах от 15% до 30%. После введения санкций против России, в 2015 году, этот показатель впервые продемонстрировал отрицательную динамику – минус 0,2%. По данным консалтингового агентства Market Guide, рынок ТЛУ в кризисный год был оценен в 8,1 трлн руб. Однако в 2016 году рынок начинает выравниваться и демонстрирует рост в 4,4%. И далее следует тенденция роста, причем существенная – с прибавкой 8,8%.

Структуру рынка ТЛУ составляют четыре сегмента: грузоперевозки, экспедиторские услуги, хранение, управленческая логистика. На долю грузоперевозок приходится 88% от всего объема. Экспедиторские услуги, складирование и управленческая логистика составляют 9%, 2% и 1% соответственно. Один из наиболее емких каналов

транспортировки грузов –автомобильные дороги. По данным Росстата, к декабрю 2018 года грузооборот транспорта в РФ вырос на 5,9% по сравнению с прошедшим периодом. При этом объем перевозки грузов автомобильным транспортом увеличился на 10,3%. По мнению экспертов, с каждым годом автомобильные грузоперевозчики будут все активнее теснить железнодорожников. Предпосылками для роста специалисты называют такие факторы, как: укрупнение рынка; рост внутреннего грузопотока; появление новых логистических маршрутов через страну; неизбежное восстановление импортно–экспортных отношений. По мнению аналитиков, еще одним драйвером роста станет активно развивающаяся интернет–торговля. В минувшем году автотранспортные компании практически монополизировали сектор LTL (неполная загрузка), который из–за экономической нецелесообразности не столь привлекателен для железнодорожников. Согласно исследованиям М.А.Research сегодня в структуре рынка по объему перевозимых грузов доминируют перевозки внутри страны, на их долю приходится 90% рынка. Одновременно наблюдается постепенное наращивание международных грузоперевозок. Причем наиболее высокий трафик демонстрирует направление Россия – Китай. По сравнению с 2012 годом объем грузов, перевезенных по этому маршруту, увеличился на 59,2%, а его доля выросла почти в два раза – с 4,7% до 8,3%. По данным Росстата, тенденция роста объемов международных перевозок в импортно–экспортном сообщении сохраняется и в 2019 году. Что касается структуры перевозок по формированию грузов, то весомый вклад в рост рынка ТЛУ дали сборные грузы. Если в целом объем автомобильных грузоперевозок подрос на 5,6%, то в сегменте сборных грузов выручка увеличилась на 16%. Благодаря динамике в этом сегменте обеспечивается рост загруженности грузового транспорта в целом. На рост рынка сборных грузов влияют уменьшение среднего размера партий, увеличение консолидации грузов разных отправителей, непрерывно растущие объемы интернет–торговли.

Аналитики агентства М.А.Research считают, что ежегодно возрастающий рост потребления у населения, как и прежде, станет основным фактором для дальнейшей экспансии торговых сетей, которые традиционно являются ключевыми клиентами ТЛУ. Помимо этого максимальный прирост обеспечат строительные и генеральные грузы. Свою роль здесь уже сыграли крупные индустриальные и инфраструктурные проекты, реализация которых уже проведена или осуществляется в настоящее время.

К важным факторам роста эксперты относят и увеличение государственных инвестиций в реконструкцию и строительство дорожной инфраструктуры страны, вложения в такие крупные проекты, как **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В результате реализации данного проекта сократятся сроки доставки грузов автотранспортом и возрастет максимальное плечо перевозки. Прогнозируют укрупнение отдельных автоперевозчиков и успешных логистических предприятий, происходящее за счет ухода с рынка малых и нестабильных компаний, в том числе работающих по «серым» схемам.

Изменяются потребности клиентов отечественного рынка ТЛУ: больше внимания направлено не только на приемлемые тарифы, но и на надежность операторов. Как для крупных корпоративных клиентов, так и для небольших компаний–заказчиков важны оперативная доставка грузов, их сохранность, предоставление сопутствующих сервисов, в частности, страхование груза, отслеживание партий, юридическое сопровождение и разрешение спорных вопросов. Поэтому на плаву останутся те операторы, которые не пожалеют средств на развитие IT–технологий, позволяющих проводить анализ грузопотоков, движения транспорта и других факторов, связанных с максимальным удовлетворением потребностей заказчиков.

Методика не догма, но...

Логистика хотя уже и сформировалась как самостоятельное направление производственно–хозяйственной деятельности – направление молодое. Методология его формирования и развития постепенно совершенствуется и, что очень важно, находится в тесной взаимосвязи с практикой.

Параметры логистического проекта, который впоследствии станет логистическим центром, должны иметь четкое обоснование привязки к местности с учетом совокупности всех факторов и перспектив развития региона.

На начальном этапе должны быть определены:

- рекомендуемая площадь (м²) центра исходя из объемов выявленных грузопотоков и спроса на логистические услуги;
- формат логистического центра (соотношение зон хранения в %) – сухой склад, низкотемпературный склад и т. д.;
- рекомендуемая ассортиментная матрица логистических услуг;
- прогнозные объемы реализации логистических услуг (в стоимостном и натуральном выражении) с ежеквартальной разбивкой по годам;
- рекомендуемые тарифы на логистические услуги.

При обосновании самой необходимости строительства логистического центра в том или ином месте, а также при определении его параметров расчеты ведутся по данным государственной и ведомственной статистики, в первую очередь Росстата и ОАО «РЖД». Их дополняют данные **Минтранса**, ФТС, ГИБДД и некоторые другие.

Как известно, данные Росстата не вполне отражают реальную картину по производству и реализации товаров и услуг. Согласно действующему законодательству в обязательном порядке отчитываются об объемах произведенных работ или услуг только крупные компании, являющиеся публичными акционерными обществами. Если говорить о рынке транспортно–логистических услуг, то подавляющее большинство его участников являются обществами с ограниченной ответственностью, а следовательно, могут не предоставлять данные об объемах оказанных услуг в Росстат, что приводит к заниженным оценкам рынка.

В базе данных ФТС России и в базе ОАО «РЖД» достаточно часто в описании поставляемых грузов, как по импорту, так и по экспорту, отсутствует развернутое описание товаров, что затрудняет оценку структуры и номенклатуры перевозимых грузов. Ситуация осложняется также тем, что по одному из самых востребованных видов транспорта – автомобильным перевозкам – достоверная статистическая информация просто отсутствует.

Таким образом, на основании данных государственной и ведомственной статистики, а также информации из открытых источников объективно оценить параметры рынка транспортно–логистических услуг трудно. Максимальная степень достоверности, которая достигается при анализе вторичных данных по России, не превышает 50%. Для повышения достоверности необходимо использовать первичные методы сбора и анализа маркетинговых данных, а это дополнительное время и деньги.

Таким образом, слабым звеном современной логистической деятельности России является первоначальный этап, а именно сбор необходимой информации. И над этим надо работать.

Новые возможности

«Цифра» прочно входит в логистику. Появляются новые опции, мысль о которых еще совсем недавно даже не приходила в голову. Так, услуги контроля автопарка и груза стали достаточно обычными. И уже предлагаются новые возможности, например, специальные датчики, которые отслеживают положение и перемещение груза в пространстве, в том числе ось наклона, температурный режим перевозки (для скоропортящихся товаров или товаров со спецусловиями перевозки), проводят мониторинг состояния водителя по движению глаз и так далее. По расчетам такой кейс услуг для поставщиков живых цветов по контролю температурного режима в процессе перевозок позволил клиенту сократить потери на 30%.

Цифровизация логистики и использование IT–продуктов Transport Management System (TMS) существенно сокращает затраты транспортных компаний и обеспечивает быстрый рост бизнеса. Но для малых и средних компаний TMS недоступна из–за дороговизны подобных решений. Этот барьер будет устранен с появлением на рынке облачных решений класса TMS, доступных для большинства перевозчиков.

И все же одним из самых судьбоносных трендов для отечественной логистики должны стать платформенные решения по поиску и подбору грузоперевозчиков (аналог Uber для грузового транспорта), по организации мультимодальных перевозок. Причина в том, что они могут полностью трансформировать рынок, изменив расстановку сил в отрасли. Такое уже произошло на рынке таксомоторных перевозок, который существенно изменился

благодаря уберизации. Правда, как показал опыт такси, уберизация имеет и обратную сторону. Не случайно в некоторых странах Uber запрещен. Как будет развиваться ситуация с уберизацией грузоперевозок – покажет время.

А вот с преимуществами следующей разработки поспорить сложно.

Речь идет о платформе Trans.ru, ориентированной на то, чтобы соединить между собой всех участников международного транспортно–логистического рынка: производителей (грузовладельцев), перевозчиков и экспедиторские компании. Для каждой из этих трех категорий клиентов предлагается соответствующая линейка продуктов.

Фактически платформа представляет собой замкнутую экосистему: присоединиться к ней можно по приглашению кого–то из участников системы (рекомендателей), отправленному по e–mail. Грузоотправители и экспедиторы могут пригласить своих контрагентов из числа перевозчиков, для которых регистрация в системе бесплатная.

В то же время платформа может быть интегрирована с уже имеющимися в компаниях внутренними системами управления транспортом (TMS) и даже с Excel. Платформа одновременно обладает свойствами агрегатора грузоперевозок. Встроенная функция smart match, которой управляет искусственный интеллект (ИИ), обеспечивает автоматический подбор перевозчиков по заданным параметрам.

Задаются критерии: допустим, направление перевозок, наличие нового автопарка, страховой полис – от 200 тыс. евро с предложением ставки либо без предложения. ИИ выбирает по заданным пара-

метрам – из собранных в базе перевозчиков – и предлагает им ваш груз. Перевозчики, заинтересованные в данной перевозке, направляют вам свои предложения – и вы рассматриваете их, выбираете из того, что есть.

Вопросы безопасности системы также решены. Абсолютно все компании на стадии регистрации при подаче документов проходят тщательную проверку, в том числе по базам данных (в России это «СПАРК–Интерфакс»). Лишь после завершения этих процедур и одобрения компании новый пользователь получает личный кабинет.

Еще одной мерой безопасности является внутренняя рейтинговая система платформы. Каждая компания–участница имеет свой собственный рейтинг, основанный на оценках, полученных от контрагентов по результатам работы.

Оценки получают только после заключения сделки, просто так поставить хорошую или плохую оценку не выйдет.

Поэтому вы можете смело выбирать, с кем работать.

Что касается возможности отслеживания транспорта в режиме онлайн, то данная функция также доступна клиентам опционально и на добровольной основе.

GPS–провайдеры интегрированы с платформой. Их много, и основные уже работают – на данный момент это более 90 компаний. Вы можете в любой момент проверить, где находится ваша машина. И если что–то случилось в пути, вы получите оповещение.

Фантастика, скажите вы. Нет, это цифровизация на практике.

<http://transportrussia.ru/item/5067-sudbonosnyj-trend.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.07.25; ЗАДАЧА НОМЕР ОДИН – УКРЕПИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КРЫМА

Казалось бы, Крымский транспортный форум – относительно новое отраслевое мероприятие. Но в июне этого года в Алуште прошел уже шестой по счету форум. Как быстро идет время...

Что же меняется в транспортной системе полуострова? Давайте поговорим об этом подробнее.

Реалии и перспективы

Как известно, развитие транспортной инфраструктуры осуществляется в рамках ФЦП «Социально–экономическое развитие республики Крым и г. Севастополя до 2022 г. Наиболее значимые и известные проекты – это мостовой переход через Керченский пролив, автомобильная дорога «Таврида» и аэропортовый комплекс Симферополя. Программа включает 11 направлений, начиная от развития энергетического комплекса, коммунальных сетей, социальной сферы и заканчивая ветеринарным и фитосанитарным

надзором. Объем финансирования программы – 877,8 млрд руб., рассчитанный на 805 объектов. Самой весомой частью является транспортная – это 67 объектов на сумму 486,5 млрд руб.

Из 67 транспортных объектов 10 проектов уже завершены, 49 объектов – в процессе строительства и у восьми срок реализации еще не наступил.

В рамках программы по социально-экономическому развитию Крыма и Севастополя будет построено и реконструировано более 300 км автомобильных дорог и 47,6 км железнодорожных подходов и путей. Развитие транспортной системы носит комплексный характер: помимо 11 автомобильных дорог планируется строительство 20 объектов портовой инфраструктуры. Планируется строительство и оборудование четырех воздушных и автомобильных **пунктов пропуска**, а также приобретение шести аварийно-спасательных противопожарных судов. С учетом значимости объектов программы финансирование на 90% обеспечивает федеральный бюджет, средства субъекта РФ и внебюджетные составляют всего 10%.

Крупные объекты находятся на различных стадиях готовности: железнодорожные подходы к транспортному переходу через Керченский пролив готовы на 90–100%, плановый ввод в эксплуатацию – декабрь 2019 г. Тогда же будет введена и железнодорожная часть мостового перехода.

Реконструируется автодорога Керчь – Бахчисарай – Севастополь протяженностью 238 км. Готовность на сегодняшний день – 50%. Такую же степень готовности имеет дорога Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь. В рабочем режиме с февраля 2019 г. работает объездная дорога Симферополя на участке Дубки – Левадки. Участок почти готов. Дорога Симферополь – Евпатория – Мирный будет готова к декабрю 2020 г. Аэровокзальный комплекс аэропорта Симферополя, построенный на средства частного инвестора, как известно, готов и введен в эксплуатацию в апреле 2018 г. Комплекс будет развиваться и дальше, его площадь составит 890 тыс. кв. м. Осталось еще 60% работ, которые должны быть закончены к сентябрю 2020 г.

Развитие обеспечит качественный скачок транспортной деятельности. Так, средняя интенсивность движения всех видов транспорта на трассе «Таврида» увеличится на 24,6%. Предельная пропускная способность аэровокзального комплекса увеличится в 3 раза. Будет обеспечено железнодорожное сообщение с материковой частью России как в пассажирском, так и в грузовом сегменте в направлении материка.

Таким образом, будут созданы благоприятные условия не только для экономического развития, но и для повышения туристской и инвестиционной привлекательности региона.

Необходима переагрузка

Разумеется, в транспортной системе Крыма есть и проблемы. Специалисты считают, что сегодняшняя загрузка портов недостаточна. Необходима трансформация портов. Сейчас **министерство транспорта РК** совместно с правительством республики занимается поиском инвесторов – грузовладельцев, грузоотправителей, судоходных компаний. Также готовится экономическое обоснование по развитию портов как яхтенных марин. Так, в следующем году в Балаклаве планируется строительство первой яхтенной марины на полуострове.

По мнению специалистов, есть необходимость и в возобновлении пассажирских перевозок, в том числе скоростных, из Ростовского узла, Сочи, Новороссийска, Анапы. Но для этого нужна помощь государства, в частности, субсидии и дотации на приобретение флота.

Говорилось на форуме и о необходимости обновить подвижной состав частных перевозчиков. По мнению специалистов, ускорить этот процесс поможет введение автоматической системы оплаты проезда. С вводом автоматической системы оплаты проезда можно понять, каков объем перевозок, сколько на полуострове льготников. Муниципальный транспорт не может обеспечить полностью все пассажирские перевозки – участие частного капитала необходимо.

Крымская логистика

Экономика Крыма имеет ярко выраженную аграрную направленность. А это предполагает сбор, перевозку, хранение, подработку больших объемов сельскохозяйственной продукции. Другими словами, нужна специфическая складская, распределительная и

транспортная логистика, заточенная под большое количество самостоятельных сельхозпроизводителей. 70% фермерских хозяйств Крыма называют проблемой номер один именно трудности сбыта из-за плохой, точнее, неразвитой логистики.

Региональным аграриям требуются логистические комплексы с различными объектами, включая такие опции, как:

- хранение для собственного производства;
- хранение для близлежащих территорий;
- хранение для близлежащих территорий + подработка + рынок;
- закупочный бизнес;
- организация производства;
- организация поставок и сбыта.

Таким образом, логистический центр может быть ориентирован исключительно на местное сельскохозяйственное производство и переработку или может являться объектом региональной/межрегиональной логистики. Для Крыма нужен сельскохозяйственный логистический центр (СЛЦ) – объект инфраструктуры, обеспечивающий условия для реализации отдельных видов сельскохозяйственной продукции за счет ее доставки, приемки, подработки, первичной обработки, упаковки, надлежащего хранения, ветеринарного и фитосанитарного контроля, оптовой торговли, в том числе и электронной. Также могут проводиться ярмарки и выставки на территории СЛЦ.

Очень важен размер СЛЦ в зависимости от оборота. Крупнейшие центры с ежегодным оборотом более 1 млн тонн оптимизируют национальную продовольственную логистику и экспортно-импортные операции. Крупные центры с оборотом более 200–300 тыс. тонн обеспечивают основной оборот продовольствия внутри страны, распределяют импортные и экспортные партии. Средние специализированные центры с оборотом 50–200 тыс. тонн обеспечивают региональный оборот, а также консолидируют партии местной продукции. Малые специализированные центры с оборотом не более 50 тыс. тонн обеспечивают ее хранение (табл.).

СЛЦ будет конкурентоспособен, если будут обеспечены:

- выгодная локализация и удобная транспортная логистика;
- современная инфраструктура, представленная дополнительными зонами, по отношению к существующему рынку;
- высокая концентрация значительного количества крупных операторов, позволяющих более оперативно и с большей выгодой осуществлять продажи партий продукции сельскохозяйственным товаропроизводителям.

Таким образом, в СЛЦ как в фокусе должны сойтись интересы всех участников цепочки от производителей до конечных потребителей сельскохозяйственной продукции.

Таможня дает «добро»

В силу своего полуостровного положения республика Крым – это один из немногих субъектов РФ, практически полностью открытый миру. Такая открытость предполагает особый контроль со стороны государства за деятельностью предприятий, организацией работы транспорта и торговли. Очень многие контрольные и регуляторные функции в республике берет на себя таможня. Она работает в особом режиме, т. к. согласно ФЗ № 136 от 1 июля 2017 г. территория республики, внутренние морские воды и территориальное море РФ включены в территорию свободной экономической зоны (СЭЗ).

Начиная с 2015 г. в целом по республике стоимость товаров, помещенных под таможенную процедуру, составила 3472,7 млн руб. Пик пришелся на 2016 год – 1448 млн руб. Объем льгот или сумма освобождений за этот период составила 767,6 млн руб. Главной преференцией СЭЗ, как известно, являются налоговые льготы. Так, если для всех налог на имущество составляет 2,2%, земельный налог – 1,5%, то для участников СЭЗ освобождение от налогов по первому налогу действует в течение 10 лет, а по второму – три года. Что касается налога на прибыль, то в части, перечисляемой в федеральный бюджет, а это 2%, участники СЭЗ в течение 10 лет освобождены от уплаты.

К настоящему времени статус участника СЭЗ получили более 1300 субъектов. Объем заявленных инвестиций составил более 127 млрд руб. Крымская таможня цифровизируется, причем развивается цифра как количественно, так и качественно. Так, в начале 2015 г. началось электронное декларирование товаров, а с 1 июля 2017 г. по

электронке декларировались все товары. Тогда же, в 2015 г., началась авторегистрация при экспорте, которая сейчас охватывает 81% всех вывозимых товаров. С 2016 г. осуществляется электронный транзит, под который сейчас подпадает 100% товаров. Авторегистрация импортных товаров

охватывает 57% всего объема. Доля начавшегося на год позже, в 2017 г., автовыпуска при экспорте составляет 21%. Портал «Морской порт» представлен 3115 единицами экономической деятельности. С 2018 г. начался удаленный выпуск товаров, и сейчас по этой технологии проводится 69% от общего количества операций.

Как и везде, участники внешней экономической деятельности используют личный кабинет, который предоставляет 34 сервиса, начиная с предоставления документов в таможенные органы, получения необходимой информации и заканчивая предоставлением отчетности. Участие в деятельности интересно бизнес-сообществу, поэтому с прошлого года появилась возможность авторегистрации для помещения под СЭЗ. И если по Севастополю, городу федерального значения, количество резидентов СЭЗ составило в 2015 г.

133 единицы, то в 2019 г. – уже 458. Только по Севастополю по состоянию на 15.06.2019 были выпущены 82 партии товаров общей стоимостью более 543 млн руб., а льготы превысили 112 млн руб.

Но это еще не все преимущества СЭЗ в Крыму. После вхождения Крыма в состав Российской Федерации, как известно, использование водных судов в перевозках товаров, пассажиров и багажа между территорией СЭЗ и остальной частью таможенной территории ЕАЭС, а также на территории иностранных государств в настоящее время не допускается. Проект ФЗ о внесении в Федеральный закон «О развитии Республики Крым и города федерального значения Севастополя и свободной экономической зоне на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя» предусматривает возможность осуществления указанных перевозок при выполнении следующих условий: транспортное средство должно быть зарегистрировано или приписано на территории Республики Крым или территории города федерального значения Севастополя; транспортное средство должно находиться в собственности юридического лица, заключившего договор лизинга с участником свободной экономической зоны на такое транспортное средство.

Таким образом, СЭЗ не только способствует развитию экономики региона, пополнению доходной части бюджета, но и укрепляет его транспортный потенциал.

<http://transportrussia.ru/item/5066-zadacha-nomer-odin.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРИНЯТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ ЗАКОНЫ ДО 15 ДЕКАБРЯ

Президент России **Владимир Путин** поручил правительству принять до 15 декабря законы, необходимые для реализации национальных проектов.

Перечень поручений опубликован на сайте Кремля по итогам совещания с членами правительства.

«Правительству РФ: обеспечить принятие федеральных законов, необходимых для нормативно-правового обеспечения в 2019 году реализации национальных проектов (программ) по основным направлениям стратегического развития РФ. Срок – до 15 декабря», - говорится в перечне поручений.

Ответственным назначен премьер-министр **Дмитрий Медведев**.

Добавляется, что до 15 августа правительство совместно с Банком России и ФСБ должно сформировать согласованную позицию в отношении проектов федеральных законов, предусматривающих регулирование цифровых финансовых активов и привлечение финансовых ресурсов с использованием цифровых технологий.

При этом ответственными **Путин** назначил **Медведева**, председателя Центробанка Эльвиру Набиуллину и директора ФСБ Александра Бортникова.

«Правительству РФ... совместно с органами исполнительной власти субъектов РФ провести анализ установления в территориальных программах государственных гарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи перечня лекарственных

препаратов для льготного лекарственного обеспечения отдельных категорий граждан, установленных законодательством РФ, при амбулаторном лечении в объеме не менее перечня жизненно необходимых и важнейших лекарственных препаратов. Срок – 20 сентября», - говорится в перечне поручений.

Кроме того, по итогам анализа **Путин** поручил оказать содействие субъектам РФ, предусмотрев при необходимости выделение денег из федерального бюджета регионам на льготные лекарства отдельным категориям граждан, входящие в перечень жизненно необходимых препаратов.

Подготовить доклад нужно 30 октября, ответственным назначен **Медведев**.

<https://ria.ru/20190725/1556872068.html>

ТАСС; 2019.07.25; ФАС ПРЕДПИСАЛА УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) предписала руководителям территориальных органов ужесточить контроль за реализацией национальных проектов в регионах России. Об этом журналистам в четверг после межведомственного совещания с правоохранительными органами Пермского края сообщил начальник Управления по борьбе с картелями ФАС России Андрей Тенишев.

«Соответствующий приказ руководителя ФАС подписан, всем руководителям территориальных органов предписано на самый жесткий контроль поставить реализацию национальных проектов в регионах. Приказ есть, механизм реализации есть», - сказал он.

Тенишев не исключает, что во время государственных закупок в рамках национальных проектов компании могут вступать в картельные сговоры, если такие соглашения будут выявлены, то компанию ждет штраф в размере до 50% от начальной максимальной цены контракта. «**Нацпроекты** - это триллионы рублей, которые выделяются бюджетом и, соответственно, это будут государственные закупки и возможная картелизация таких закупок, конечно, это прямая угроза реализации национальных проектов», - добавил собеседник агентства.

Ранее заместитель руководителя ФАС России Андрей Цариковский сообщал журналистам о том, что вокруг национальных проектов уже началось «очень большое бурление», появилось большое количество желающих заработать.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6703382>

ТАСС; 2019.07.25; ЗА I ПОЛУГОДИЕ ВЫЯВЛЕНО БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. НАРУШЕНИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ - РОСТРАНСНАДЗОР

Ространснадзор за I полугодие 2019 года выявил более 1,5 тыс. нарушений при перевозке детей. Об этом сообщил заместитель руководителя **Ространснадзора** Асланбек Ахохов в четверг на совещании с главами региональных управлений ведомства.

«За отчетный период в результате проведенных 4 тыс. 416 контрольных мероприятий проверено более двух тысяч транспортных средств. Выявлено свыше 1,5 тыс. нарушений требований действующего законодательства. Всего за нарушения обязательных требований привлечено к административной ответственности 201 юридическое лицо, 406 должностных лиц, 58 индивидуальных предпринимателей и 301 водитель», - сказал он, не уточнив специфику нарушений.

Ахохов отметил, что к административной ответственности был привлечен 121 организатор перевозок. Сумма наложенных штрафов составила более 12 млн рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ЧАСТИЧНО ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ДЕЙСТВИЕ СОГЛАШЕНИЯ РФ И ТУРЦИИ О ВЗАИМНЫХ ПОЕЗДКАХ ГРАЖДАН - УКАЗ

Президент РФ **Владимир Путин** подписал указ о частичном возобновлении действия соглашения с Турцией о взаимных поездках граждан РФ и Турецкой Республики.

Соответствующий указ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

В соответствии с указом, действие соглашения возобновляется для граждан Турции, осуществляющих поездки в РФ, имеющих действительные служебные и специальные

паспорта, «при условии принятия Турецкой Республикой на основе принципа взаимности аналогичных мер в отношении граждан РФ, имеющих действительные служебные паспорта».

Действие российско-турецкого соглашения об условиях взаимных поездках граждан было приостановлено с 1 января 2016 года указом президента РФ «О мерах по обеспечению нацбезопасности РФ и защите граждан РФ от преступных и иных противоправных действий и о применении специальных экономических мер в отношении Турецкой Республики». Указ был подписан 28 ноября 2015 года после того, как российский бомбардировщик Су-24, принимавший участие в контртеррористической операции в Сирии, был сбит 24 ноября турецким истребителем над территорией Сирии.

Действие Соглашения уже было частично возобновлено указом президента от 9 февраля этого года. Тогда Россия возобновила действие соглашения для граждан Турции, имеющих действительные специальные паспорта и направляемых в РФ в краткосрочные командировки, в том числе в дипломатические представительства и консульские учреждения Турции, а также профессиональных водителей, осуществляющих международные автоперевозки, «при условии принятия Турецкой Республикой на основе принципа взаимности аналогичных мер в отношении граждан РФ, имеющих действительные служебные паспорта».

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ПЕТЕРБУРГУ НАДО ОСТАВИТЬ ЛИШЬ ВОКЗАЛЫ, ГРУЗЫ ДОЛЖНЫ ОБРАБАТЫВАТЬСЯ В ЛЕНОБЛАСТИ - ГУБЕРНАТОР

В Петербурге следует оставить только пассажирские вокзалы, а грузы должны обрабатываться в Ленинградской области на сортировочных станциях в Тосно, Мге, в портах Усть-Луга, Приморск или Высоцк, сообщил губернатор Ленобласти Александр Дрозденко в интервью газете «Коммерсантъ».

«Уверен, что в Петербурге надо оставить только пассажирские вокзалы, а грузы должны обрабатываться в Ленобласти на сортировочных станциях в Тосно, Мге, в портах Усть-Луга, Приморск или Высоцк», - сказал он.

По словам Дрозденко, в Петербурге не должно быть производств, которые мешают комфортному проживанию, и нельзя, чтобы на портовых мощностях города велась работа с опасными грузами. «Более того, у портов Петербурга уже нет возможности расширяться, так как это требует строительства новых железнодорожных путей, а любая железная дорога портит город», - отметил глава Ленобласти.

Что касается пассажирского сообщения, то недавно городское правительство подписало с РЖД соглашение по строительству железнодорожного узла, однако две трети этого проекта приходится на территорию Ленобласти, напомнил Дрозденко.

В этом случае, добавил он, можно прямо говорить о том, что миллиарды РЖД будут направлены на развитие железнодорожного хаба агломерационной зоны на границе двух регионов.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2019.07.26; КАКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЖДУТ ВОДИТЕЛЕЙ

Какие изменения ждут водителей. ГИБДД создаст базу данных россиян, имеющих медограничения к вождению, а автомобилистов станут информировать о дорожных камерах. Поможет ли это снизить аварийность на дорогах?

До конца следующего года, как следует из перечня поручений Владимира Путина по итогам заседания Госсовета 26 июня, Правительство должно разработать госпрограмму по безопасности дорожного движения до 2030 года, внедрить единую систему контроля пассажирских перевозок, а также создать базу данных россиян, имеющих медицинские противопоказания или ограничения для вождения. Кроме того, кабмин до 1 февраля 2020 года должен принять меры по информированию водителей о дорожных камерах.

ГАИ УЗНАЕТ О МЕДОГРАНИЧЕНИЯХ ВОДИТЕЛЕЙ

По словам первого зампреда Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслава Лысакова, сегодня по российским дорогам разъезжают десятки тысяч водителей, имеющих права вопреки медицинским показаниям.

«Как они получили водительские удостоверения - отдельный вопрос, но факт остается фактом: люди, страдающие, к примеру, эпилепсией, хронические наркоманы и алкоголики ездят по дорогам общего пользования, представляя собой прямую угрозу всем участникам дорожного движения, - пояснил депутат. - Несколько лет назад прокуратура проводила специальные мероприятия по выявлению таких лиц и ликвидации через суд их водительских удостоверений. Тогда счет шел на десятки тысяч нарушений».

Доступ к данным из этой базы получают органы внутренних дел, чтобы оперативно «убирать» с дороги представляющих опасность водителей.

МЕРЫ ПО ИНФОРМИРОВАНИЮ ВОДИТЕЛЕЙ О ДОРОЖНЫХ КАМЕРАХ

Кроме того, президент поручил кабмину до 1 февраля 2020 года принять меры по информированию водителей о дорожных камерах, а также не штрафовать их за нарушения, зафиксированные неверно установленными приборами.

В целях борьбы со злоупотреблениями при видеофиксации мобильными постами нарушений правил дорожного движения заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Владимир Афонский предложил провести мониторинг соответствия размещения камер требованиям ГОСТа.

Афонский также подтвердил, что им совместно с депутатами думского Комитета по транспорту и строительству подготовлен законопроект, который направлен на упорядочивание системы расстановки камер фото- и видеофиксации и на закрепление соответствующих полномочий по их размещению за федеральными органами исполнительной власти.

ЕДИНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Согласно поручению президента, до 1 декабря 2020 года необходимо создать единую федеральную систему мониторинга и контроля автобусных пассажиро-перевозок между регионами. Цель новой системы - снижение доли нелегальных перевозчиков, которые, по статистике, чаще всего становятся участниками серьезных аварий.

Как сообщалось ранее, **Минтранс России** до 15 октября планирует провести эксперимент по мониторингу и контролю пассажирских перевозок с помощью госсистемы сбора платы с большегрузов «Платон». Оценку результатов эксперимента проведут до 31 октября, после чего соответствующие предложения будут направлены в кабмин.

ПРОФИЛАКТИКА ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА НА ДОРОГАХ

Правительству и Банку России поручено решить вопрос о создании центров профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в каждом субъекте Федерации.

Владимир Афонский предлагает доверить обучение детей профессионалам - специалистам, которые будут работать в центрах профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, организованных в каждом регионе.

«Инспекторы ГИБДД способны обучить школьников правильному поведению на дорогах и помочь им грамотно систематизировать полученные знания. Уверен, нелишним будет и присутствие сотрудников ГИБДД на родительских собраниях в школах. Это поможет родителям понять, как именно нужно строить общение с ребенком, чтобы воспитать его ответственным водителем и пешеходом», - отметил законодатель.

Он также рассказал, что необходимо будет разработать для центров профилактики комплект учебно-методических пособий, рассчитанных на обучение школьников разных классов.

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.26; У ГИБДД КАЖДЫЙ НОМЕР НА СЧЕТУ; ГОСЗНАКИ СТАРОГО ОБРАЗЦА ПРОДОЛЖАТ ВЫДАВАТЬ ВМЕСТЕ С НОВЫМИ

Обязательное применение ГОСТа с новыми типами автомобильных и мотоциклетных номеров, как выяснил “Ъ”, отложено на год. Ранее предполагалось, что документ вступит в силу 4 августа. Решение о продлении действия старого стандарта принято после обращений ГИБДД и Минсельхоза: на складах ведомств скопилось много неиспользованных госзнаков, которые пришлось бы списать в утиль. Подразделения продолжают выдавать их гражданам и предприятиям еще год. Те, кто хочет все-таки иметь

госзнаки нового образца, сможет заказать их у частных фирм. Принятое решение вызвало возмущение производителей, которые уже закупили оборудование для промышленной печати номеров, рассчитывая на госзакупки МВД.

Согласно приказу Росстандарта №423-СТ от 23 июля, с 4 августа 2019 года продолжит действовать ГОСТ Р 50577 1993 года «Знаки государственные регистрационные транспортных средств». Планировалось, что он будет отменен, на смену придет новый ГОСТ Р 50577 2018 года. Теперь оба стандарта смогут применяться одновременно (это допускает приказ Росстандарта).

С идеей разработать новый ГОСТ выступил в 2016 году Научно-исследовательский центр безопасности дорожного движения МВД. Утвержденный в сентябре 2018 года документ вводит новые типоразмеры номеров. Для мотоциклистов появятся госзнаки меньшего размера (действующий стандарт — 245 x 185 мм, новый — 190 x 145 мм): они лучше крепятся на площадках современных мотоциклов, их не отрывает потоком воздуха с кронштейна. Вводится новый вид задних двухстрочных номеров для праворульных японских, а также американских и некоторых марок советских автомобилей. Обычный однострочный на заднюю площадку таких машин не входит по габаритам, приходится его гнуть. В России числится более 3,1 млн праворульных автомобилей.

Планировалось, что стандарт вступит в силу с 1 января 2019 года, но ГИБДД попросила Росстандарт перенести срок на 4 августа («Ъ» рассказывал об этом) в связи с особенностями поставок номеров в подразделения. Соответствующий приказ Росстандарт выпустил.

На этот раз ГИБДД обратилась в агентство, сообщив о стратегическом запасе уже изготовленных знаков старого образца: номера придется списать в утиль, пояснил «Ъ» источник, знакомый с ситуацией.

Речь идет примерно о 100 тыс. номеров в подразделениях. Аналогичную проблему обнаружили и в Минсельхозе: трактора, комбайны и другую технику регистрирует Гостехнадзор, где также образовался запас знаков, говорит источник «Ъ». В пресс-службе Минсельхоза подтвердили: «В связи с обращениями субъектов федерации ведомство направило в Росстандарт письмо с просьбой рассмотреть возможность переноса срока вступления в силу ГОСТа». За год запас будет исчерпан, после чего с 4 августа 2020 года Госавтоинспекция и другие органы полностью начнут работать по новому стандарту. МВД уже заключило контракты с поставщиками (на 19,6 млн руб. в СКФО, на 157 млн руб. в ЦФО), заказав партии госзнаков старого образца: новые номера в подразделениях ГИБДД пока не появятся.

Предложенное решение — «самое правильное из всех возможных», говорит член технического комитета «Безопасность дорожного движения» при Росстандарте, коллекционер автономеров Петр Шляхин. «Оно, с одной стороны, позволяет не убивать запасы, на которые были потрачены денежные средства,— поясняет он.— С другой стороны, люди уже давно ждут возможности применять номера нового стандарта, особенно задние двухстрочные. Пусть ГИБДД выдает в подразделениях знаки старого образца, а желающие будут обращаться в частные фирмы, заказывая у них новые номера». Подобные конторы уже активно рекламируют свои услуги в интернете, средняя стоимость — 1,5–2 тыс. руб. за штуку. Более того, некоторые автовладельцы уже повесили на свои машины новые номера, что незаконно до 4 августа: ГИБДД может квалифицировать это как управление авто с подложными знаками, что чревато лишением прав.

Решение о переносе ввода нового ГОСТа на год неприятно удивило изготовителей номеров — поставщиков ГИБДД. Согласно закону «О государственной регистрации транспортных средств» (вступает в силу с 1 января 2020 года), изготовители будут обязаны вести электронный учет продукции, что позволит отследить историю любого номера, рассказала «Ъ» глава Союза производителей госрегистрационных знаков транспортных средств Людмила Шерстнева. Для этого в новый ГОСТ была введена обязательная лазерная гравировка заготовок, прибор по ее нанесению стоит 8–11 млн руб. Если МВД в рамках госзакупок продолжит закупать номера по старому ГОСТу, для которых гравировка не предусмотрена, то непонятно, как выполнять требования закона, говорит госпожа Шерстнева. Союз уже готовит обращение в Росстандарт. Производители говорят, что приобрели много другого дорогостоящего оборудования для работы по новому стандарту

— например, клапрама (пресс) для мотоциклетного номера нового образца стоит более 800 тыс. руб. «Мы категорически против переноса нового ГОСТа,— добавляет гендиректор компании «Буборг» (один из крупнейших поставщиков номеров для МВД) Светлана Тепцова.— Рынок рассчитывал, что стандарт вступит в силу. Наша компания закупила оборудование на 15–16 млн руб. Конечно, у нас есть 150 филиалов, которые могут печатать номера нового формата при обращении водителей, но такого объема госзнаков, как в госзакупках, который мог бы окупить вложения, там нет — не более 25 тыс. номеров в год». По ее мнению, участники рынка вместе с МВД и Росстандартом могли бы найти какое-то «компромиссное решение», введя, к примеру, «переходный период в несколько месяцев». «В противном случае к августу 2020 года у ГИБДД и других органов власти накопятся новые запасы старых номеров, и проблема никак не решится»,— добавляет Светлана Тепцова.

<https://www.kommersant.ru/doc/4041419>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЗАЛИНА БУТ; 2019.07.25; ТАКСИСТЫ ДОЛЖНЫ СООБЩАТЬ КЛИЕНТАМ О ПРОВЕДЕННОМ ЗА РУЛЕМ ВРЕМЕНИ, СЧИТАЕТ ДЕПУТАТ

МВД и **Минтрансу** предложили обязать агрегаторов такси сообщать клиентам о том, сколько времени водитель провел за рулем до момента поступления заказа, пишет News.ru.

С такой инициативой к главам двух ведомств обратился депутат Законодательного собрания Ленинградской области Владимир Петров.

По мнению законодателя, это поможет снизить количество аварий с участием таксистов, которые часто работают по 10-15 часов вместо положенных восьми. Депутат также отметил, что количество жалоб на то, что водители в буквальном смысле спят за рулем во время движения, растет регулярно.

«Прошу Вас разработать пакет мер, направленный на снижение аварийности и травматизма на наших дорогах в части контроля и учета времени, которое водитель такси проводит за рулем. Это окажет благоприятное воздействие на дорожную ситуацию и снизит травматизм», - говорится в обращении Владимира Петрова к главам МВД и **Минтранса**.

По словам Владимира Петрова, такой подход должен быть закреплён законодательно и распространён по всем регионам страны.

Ранее депутат Заксобрания Санкт-Петербурга Алексей Цивилев направил письмо вице-губернатору Владимиру Кириллову с просьбой приостанавливать деятельность фирм, занимающихся частным извозом, если они не сообщают Комитету по транспорту данные о своих водителях, выходящих на смену,

Таксисты должны сообщать клиентам о проведенном за рулем времени, считает депутат

<https://www.pnp.ru/social/taksisty-dolzhen-soobshhat-klientam-o-provedyonnom-za-rulyom-vremeni-schitaet-deputat.html>

ТАСС; 2019.07.25; ПОЧТИ ПОЛОВИНА ПЕРЕВОЗЧИКОВ В I ПОЛУГОДИИ НЕ ПОЛУЧИЛА ЛИЦЕНЗИИ

Почти половина компаний, осуществляющих пассажирские перевозки в регионах России, не получила лицензии на работу по новым правилам. Это 24 тыс. перевозчиков из 60 тыс. зарегистрированных, сообщил в четверг заместитель руководителя **Ространснадзора** Асланбек Ахохов на совещании в Казани.

«Всего на территории Российской Федерации, по нашим подсчетам, которые постоянно подвергаются корректировке, подлежат [лицензированию] порядка 60 тыс. хозяйствующих субъектов. Из них по состоянию на 1 июля 2019 года территориальными УГДН принято более 45 тыс. заявлений на получение лицензий, выдано более 36 тыс. лицензий. Эти цифры говорят о том, что далеко не все перевозчики поспешили оформлять соответствующие лицензии», - сказал он.

По его словам, хуже всего в этом вопросе дела обстоят в Архангельской и Псковской областях, а также в Чувашской Республике. Лучше ситуация во Владимирской, Ярославской, Липецкой, Воронежской, Пензенской областях и в Ставропольском крае.

Ахохов уточнил, что санкции для предпринимателей очень серьезные - это штраф до 400 тыс. рублей, административное приостановление деятельности до 90 суток либо конфискация транспортного средства. По словам заместителя главы **Ространснадзора**, нововведения в процессе лицензирования станут стимулом для укрупнения, объединения небольших перевозчиков.

«Она [процедура лицензирования] подвигнет бизнес на укрупнение предприятий и на объединение мелких перевозчиков в более крупные формы, на слияние тех или иных структур, которые действовали как самостоятельные, но управлялись из одного центра», - сообщил он журналистам.

В конце октября 2018 года вступил в силу федеральный закон, который с 1 марта 2019 года ввел обязательное лицензирование всех видов пассажирских перевозок автобусами, включая перевозки по заказу и для собственных нужд. Юридические лица, индивидуальные предприниматели обязаны получить лицензию на осуществление указанной деятельности. Новую лицензию необходимо получить не позднее 29 июня. Не получившие лицензию перевозчики будут лишены возможности заниматься пассажирскими перевозками.

<https://tass.ru/ekonomika/6701547>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ЗНАЮЩИЕ КИТАЙСКИЙ ЯЗЫК ОПЕРАТОРЫ ПОЯВЯТСЯ В СИСТЕМЕ ПОМОЩИ ВОДИТЕЛЯМ «ЭРА-ГЛОНАСС»

Операторы со знанием немецкого, французского и китайского языков в будущем смогут помогать водителям на российских дорогах, сообщил в интервью «Интерфаксу» главный конструктор АО «ГЛОНАСС» Михаил Кораблев.

«В колл-центре «ЭРА-ГЛОНАСС» есть операторы, которые свободно говорят на английском языке. Запланирован набор операторов, говорящих на немецком, французском и китайском языках», - сказал он.

Кораблев напомнил, что подобные «ЭРА-ГЛОНАСС» системы уже появились в ряде стран, идет работа по обеспечению их взаимодействия. При этом, операторы системы ЭВАК, начавшей работать в 2019 году в Казахстане, общаются с пользователями на русском языке, а операторы европейской системы eCall, как правило, отвечают на английском.

Касаясь перспектив развития подобных систем в других странах, главный конструктор сообщил, что в Белоруссии, Армении, и Киргизии они должны быть запущены в эксплуатацию в 2020 году.

«Белорусская сторона планировала самостоятельно создать систему экстренного реагирования при авариях на дорогах, но сейчас пришла к варианту использования опыта АО «ГЛОНАСС», чтобы создать своего рода облачный сервис. В целом то же самое можно сказать и о Киргизии, и об Армении», - сказал Кораблев.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ЭЛЕКТРОПЕШЕХОД

«Отличная обзорная прогулка для тех, кто хочет увидеть все и сразу — тут и старинная усадьба Шереметьевых, и удивительный зеленый остров в центре Москвы — Ботанический сад, и лесная прохлада парка Останкино»: так рекламируют одну из экскурсий на сегвеях в Москве. Час — две тысячи рублей. Инструктаж — всего три минуты.

Несколько лет назад в России случился настоящий бум электросамокатов и сегвеев. Потом появились и устройства покомпактнее и легче — гироскутеры и моноколесо.

Участники Московского весеннего велофестиваля.

И все вроде бы экологично и удобно, но на деле бум электротранспорта привел к тому, что ряд стран уже пересматривает правила дорожного движения, а врачи-травматологи бьют тревогу. Ездят пользователи электротранспорта в основном по пешеходным дорожкам и изредка — по дорогам общего пользования. Еще в 2017 году МВД и

Минтранс обсуждали, как регламентировать передвижение электротранспорта, но до сих пор никакого уточнения в законах нет, а владельцы таких технических новинок находятся статусе пешеходов.

Согласно российским правилам дорожного движения, сегвеи, гироскутеры, электросамокаты и моноколеса отнести к транспортным средствам нельзя. О причинах этого на запрос РИА Новости в МВД ответили, что объем и мощность их двигателей не соответствует установленным требованиям для транспортных средств. По данным министерства, за 2018 год в России зафиксировано 39 ДТП с участием персональных электрических средств малой мощности, в которых получили ранения 40 человек, погибших нет. За шесть месяцев 2019 года совершено уже 40 таких ДТП, ранено 39 человек, двое погибших.

Тут стоит обратить внимание на мировую практику. Пятнадцатого июня власти Германии разрешили езду на электросамокатах по дорогам, введя при этом несколько требований: водитель должен быть старше 14 лет, скорость должна быть ограничена 20 километрами в час, езда по тротуарам и пешеходным дорожкам запрещена. Через месяц немецкие власти подвели первые итоги: примерно каждые четыре минуты какого-нибудь человека на электросамокате штрафуют за те или иные нарушения. Среди основных — «пьяная езда» и выезд в пешеходные зоны или, наоборот, на скоростные магистрали.

Во Франции на приметы времени отреагировали довольно быстро: в Париже, где число электросамокатов уже достигло 20 тысяч, запретили их движение по пешеходным дорожкам и тротуарам.

Зреют изменения и в России. Московские парламентарии предлагают ввести водительские права для владельцев электросамокатов. Многие из них могут развивать скорость 40 километров в час, а это уже высокоскоростной режим, когда нужно надевать шлем и иметь водительское удостоверение определенной категории, считают в Мосгордуме. Пока же пользователи современных технических средств передвижения должны соблюдать общие требования для пешеходов и ответственность нести такую же. В МВД напоминают: нарушение правил пешеходом наказывается штрафом от 500 до одной тысячи рублей.

<https://ria.ru/20190725/1556863622.html>

ТАСС; 2019.07.25; ВЛАСТИ КАЗАНИ ОТПРАВИЛИ НА ДОРАБОТКУ ПРОЕКТ ПЕРВОГО УЧАСТКА ВТОРОЙ ЛИНИИ МЕТРО

Исполнительный комитет Казани отклонил проект планировки и межевания территории первого участка второй линии городского метро и направил его на доработку. Соответствующее постановление размещено в сборнике документов и правовых актов городского исполкома.

«Постановляю отклонить проект планировки и межевания территории объекта «Первый участок второй линии метрополитена г. Казани от станции метро «Улица Ю. Фучика» до станции метро «Улица Академика Сахарова» и направить его на доработку с учетом протокола и заключения по результатам общественных обсуждений», - говорится в постановлении руководителя городского исполкома Дениса Калининна.

В соответствии с проектом вторая линия будет состоять из 12 станций, ее общая протяженность составит 20 км. Все четыре станции первого участка второй линии Казанского метрополитена планируется ввести в эксплуатацию одновременно.

Метрополитен Казани открылся в 2005 году и стал первым в стране, построенным после распада СССР. Он состоит из одной ветки, на которой расположено 11 станций. В конце августа 2018 года в Казани открылась последняя станция первой ветки метро, получившая название «Дубравная». Эта станция завершила строительство Центральной линии.

<https://tass.ru/ekonomika/6702110>

ТАСС; 2019.07.25; ВЛАСТИ ПЕНЗЫ ВЫДЕЛЯТ 4,5 МЛН РУБЛЕЙ НА СОХРАНЕНИЕ ЛЬГОТ ПОСЛЕ ПОВЫШЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПРОЕЗД

Мэрия Пензы планирует дополнительно направить 4,5 млн рублей в качестве компенсации перевозчикам за провоз льготников после повышения стоимости на проезд в транспорте. Об этом сообщил ТАСС замглавы администрации Пензы Денис Леонтьев.

Ранее сообщалось, что с 8 июля пять перевозчиков повысили стоимость проезда на 36 из 59 муниципальных маршрутов, которые осуществляются по не регулируемым властями тарифам. Повышение составило от двух до четырех рублей. Губернатор Пензенской области поручил властям города увеличить субсидирование льготного проезда, чтобы компенсировать повышение тарифов. На субсидирование льготного проезда в Пензе в 2019 году было выделено 35 млн рублей.

«Управлением транспорта и связи города Пензы подготовлена заявка на выделение дополнительных бюджетных ассигнований для возмещения недополученных доходов от перевозки граждан, имеющих право льготного и бесплатного проезда, в сумме 4,5 млн рублей», - отметил Леонтьев.

Он уточнил, что средства будут направлены на компенсацию проезда по трем маршрутам, где действуют льготы - № 66, 70 и 82с, по ним курсируют автобусы большой вместимости.

Леонтьев также отметил, что мэрия рассматривает возможность приобрести еще 100 автобусов большого класса на условиях софинансирования из регионального бюджета. «В настоящее время объем закупки и стоимость автобусов обсуждается», - добавил он.

<https://tass.ru/obschestvo/6702406>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; В КРЫМУ ЗАПУСТИЛИ ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОБУСНЫЙ МАРШРУТ К ГРАНИЦЕ С УКРАИНОЙ

Официальный автобусный маршрут от Симферополя до границы с Украиной запущен в Крыму, сообщает пресс-служба министерства транспорта республики.

Ранее глава Крыма Сергей Аксенов поручил активизировать борьбу с нелегальными перевозчиками на российско-украинском участке границы.

«От Симферополя до границы с Украиной, которая находится за Джанкоем, с 24 июля запущен официальный маршрут, который идет без остановок между конечными пунктами. Интервал движения автобусов составляет один час», - говорится в сообщении.

В частности, из Симферополя автобусы отправляются от автостанции «Курортная». Последний рейс от Симферополя отправляется в 17.00, от границы с Украиной – в 19.00.

Билеты, по данным **минтранса**, можно купить в кассах автовокзала. Пассажиры, отправляющиеся в поездку от границы с Украиной, должны приобрести билет у водителей автобусов. После завершения работ по оборудованию остановочного пункта там установят кассы. Маршрут, отмечают в ведомстве, очень востребован у пассажиров.

«Ранее на данном участке не было официальных перевозчиков, билеты не выдавались», - подчеркнули в министерстве.

<https://ria.ru/20190725/1556859344.html>

ТАСС; 2019.07.25; ЧАСТЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ ОБРУШИЛАСЬ В СОЧИ ИЗ-ЗА ОПОЛЗНЯ

Часть главной прибрежной федеральной трассы А-147 Джубга–Сочи обрушилась на подъезде к Мамайской развязке Сочи в результате схода мощного оползня в реку Псахе. Об этом сообщили в пресс-службе ФКУ Упрдор «Черноморье».

«В связи с обильными осадками произошел значительный подъем уровня воды в реке Псахе, что спровоцировало сход оползня в русло реки на подъезде к Мамайской развязке дублера Курортного проспекта со стороны Обхода города Сочи», — цитирует сообщение ТАСС.

Отмечается, что оползень перекрыл русло реки. Это изменило направление потока и привело к «подмыву основания подпорной стены насыпи автодороги и ее последующей деформации».

В результате правая полоса движения была полностью разрушена на участке протяженностью более 10 м, говорится в сообщении ведомства.

В результате происшествия никто не пострадал. На поврежденном участке работают оперативные дорожные службы.

Ранее сообщалось, что из-за сильных ливней в ночь на 25 июля в Сочи подтопило несколько улиц и сошел сель.

<https://iz.ru/903183/2019-07-25/chast-federalnoi-trassy-obrushilas-v-sochi-iz-za-opolznia>

ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2019.07.26; ЯКУТИЯ СОБИРАЕТ ПАССАЖИРОВ

Завтра в Республике Саха (Якутия) откроется пассажирское сообщение от станции Нижний Бестях (Якутск) до Томмота. Теперь для того, чтобы сесть в поезд, жителям Якутска нужно проехать всего 30 км, а не 436 км до Томмота, как было раньше.

Участок Томмот - Нижний Бестях был построен еще в 2014 году, однако эксплуатировался по временной схеме с возможностью лишь грузового движения. В начале июля 2019 года, когда на участке достроили пассажирские платформы и вокзал в Нижнем Бестяхе, **Росжелдор** принял его в постоянную эксплуатацию.

Как рассказал «Гудку» начальник вагонно-пассажирской службы АК «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ) Алексей Соколов, поезда из Нижнего Бестяха будут ходить по нечетным дням до станции Нерюнгри, откуда идут составы Федеральной пассажирской компании в западном направлении на Москву, в восточном - в Хабаровск и Благовещенск. Нерюнгри - это стык ЖДЯ и ОАО «РЖД», и именно туда идет основной пассажиропоток из Якутска. Пускать собственные поезда по другой инфраструктуре до Тынды и далее в ЖДЯ пока считают преждевременным, однако планируют в будущем оценить пассажиропоток и, возможно, в дальнейшем пустят и собственный поезд до Благовещенска.

«Сейчас у нас есть 11 плацкартных и девять купейных вагонов, а также два вагона-ресторана, - рассказал Алексей Соколов. - Тарифы на перевозку рассчитываются так же, как и на сети РЖД».

Стоимость билетов до Нерюнгри в плацкартном вагоне составит 1,5 тыс. руб., а в купе 2,4 тыс. руб.

С 15 августа от Нижнего Бестяха начнут ходить и прицепные беспересадочные вагоны до Москвы, Хабаровска и Благовещенска, которые будут в Нерюнгри прицеплять к поездам АО «ФПК». До Москвы можно будет уехать ориентировочно за 7,7 тыс. руб. в плацкартном вагоне и за 12,9 тыс. руб. в купе. Это почти в два раза дешевле, чем на самолете, однако путь занимает более шести суток.

Как пояснил Алексей Соколов, прорабатывается и возможность продажи единого билета на все мультимодальное сообщение паром - автобус - поезд.

«У нас оптимистичные планы на увеличение пассажиропотока, - отметил Алексей Соколов. - Если в прошлом году он составил 85 тыс. человек в год, то, по нашим расчетам, с запуском сообщения из Нижнего Бестяха он увеличится в полтора раза и составит более 120 тыс. человек. Весной и осенью, когда на Лене ледоход или ледостав, пассажиры будут пересекать реку на судах на воздушной подушке, которые уже эксплуатируются в Якутске на этом маршруте».

СПРАВКА «ГУДКА»

Строительство линии Беркакит - Томмот - Якутск было начато в марте 1985 года. В августе 2004 года участок Нерюнгри-Грузовая - Томмот был сдан в эксплуатацию с пуском пассажирского движения. Строительство пускового комплекса Томмот - Якутск (Нижний Бестях) ведется с 2005 года. В 2014 году участок Томмот - Нижний Бестях был сдан во временную эксплуатацию, при которой было возможно осуществлять ТОЛЬКО грузовое движение. 1 июля участок принят **Росжелдором** для постоянной ЭКСПЛУАТАЦИИ.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1471462>

ТАСС; 2019.07.25; ВЫРУБКИ ЛЕСА ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ БАМА НЕ ДОЛЖНЫ ВРЕДИТЬ БАЙКАЛУ, ЗАЯВИЛИ В ГД

Вырубки леса, которые осуществляются в целях расширения БАМа и Транссиба, не должны наносить вред экосистеме Байкала, считают председатели профильных комитетов Госдумы по природным ресурсам и по экологии Николай Николаев и Владимир Бурматов, отмечается в релизе, распространенном пресс-службой фракции «Единая Россия», в которую они входят.

Они полагают, что в работе над подготовленными правительством РФ поправками в закон «Об охране озера Байкал», позволяющими РЖД осуществлять сплошные рубки леса

для расширения БАМа и Транссиба, стоит обозначить конкретные количественные показатели по допустимым вырубкам. При этом необходим контроль за качеством работ по лесовосстановлению.

«В любом законодательном акте, касающемся природопользования, не должно быть лазеек, которые могут быть использованы для злоупотреблений. Поэтому мы будем внимательно смотреть, если необходимо, наверно имеет смысл четкие цифры указать, какое количество, какая полоса может быть задействована, какое количество квадратных метров», - пояснил журналистам Николаев.

Как отметил Бурматов согласно экологическому зонированию Байкальской природной территории, те территории, которые непосредственно прилегают к озеру и, соответственно, оказывают непосредственное влияние на экосистему Байкала, охраняются особенно серьезно. Они дополнительно защищены законодательством от любых сплошных вырубок. «При рассмотрении подготовленных правительством поправок очень важно проанализировать предложенный документ на предмет его соответствия экологическому зонированию. Проконтролировать, чтобы полосы, которые подлежат вырубке, никоим образом не налезли на участки, защищенные законодательством. Поэтому будем анализировать каждый квадратный метр», - заверил депутат.

Оба депутата обратили внимание, что любые законопроекты, касающиеся озера Байкал, обычно вызывают бурную общественную реакцию. «Вместе с тем, я призываю всех просто внимательно прочитать текст документа, он очень прост: чтобы расширить БАМ, нужно убрать полосу леса», - сказал при этом Николаев. Он напомнил, что согласно принятому ранее закону об обязательном лесовосстановлении, «эта полоска должна быть в обязательном порядке высажена на территории данного региона».

«Изначально эта железная дорога строилась как магистраль, которая связывает Дальний Восток с Центральной Россией. И это единственная подобная магистраль. Если у нас есть серьезные цели по развитию Дальнего Востока, повышению качества жизни людей, там проживающих, необходимо двигаться вперед. Конечно, нельзя забывать об охране природы. Мы должны проконтролировать качество работ по лесовосстановлению», - резюмировал Николаев.

<https://ria.ru/20190725/1556874405.html>

ТАСС; 2019.07.25; РЖД ОБСУЖДАЮТ С МИНТРАНСОМ ФИЛИППИН РЕАЛИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

«Российские железные дороги» обсуждают с Минтрансом Филиппин и крупными игроками строительного рынка страны возможность совместной реализации инфраструктурных проектов.

«Профильные компании холдинга ведут работу в данном направлении (начала совместных проектов на Филиппинах - прим. ред.) совместно с Минтрансом Филиппин и крупными игроками местного строительного рынка», - сообщили ТАСС в пресс-службе РЖД, отвечая на вопрос о готовности участия компании в реализации совместных проектов в этой стране.

В холдинге добавили, что РЖД заинтересованы в развитии сотрудничества с филиппинской стороной в сфере железнодорожного транспорта и готовы рассматривать возможные взаимовыгодные форматы выхода на филиппинский рынок инфраструктурного строительства.

<https://tass.ru/ekonomika/6700638>

ТАСС; 2019.07.25; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОМ ИРКУТСК - УЛАН-БАТОР ВЫРОСЛИ НА 17,8%

Перевозки пассажиров международным поездом №306/305 Иркутск - Улан-Батор в первом полугодии 2019 года увеличились на 17,8% в сравнении с результатом за аналогичный период прошлого года, до 11 тыс. человек, следует из сообщения РЖД.

В купейных вагонах совершили поездку свыше 9,5 тыс. пассажиров, в вагонах класса «Люкс» - около 1,5 тыс. пассажиров.

Основной поток пассажиров, около 9,7 тыс. человек (88,2%), пришелся на территорию Монголии и обратно и составил из России в Монголию - 3,2 тыс. человек, из Монголии в Россию - 6,5 тыс. человек.

В летнее время, в связи с увеличением востребованности, состав поезда был увеличен и теперь состоит из 10 вагонов купе и одного вагона класса «Люкс».

<https://tass.ru/ekonomika/6701988>

ТАСС; 2019.07.25; НА СКЖД ПОСТУПИЛИ ШЕСТЬ НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ В I ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА

На Северо-Кавказскую железную дорогу (СКЖД, филиал ОАО «РЖД») в рамках инвестиционной программы РЖД в первом полугодии 2019 года поступило шесть новых пассажирских тепловозов серии ТЭП70БС, следует из сообщения магистрали.

Новые локомотивы эксплуатируются в Ростовском и Краснодарском регионах дороги.

В рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» по обновлению тягового подвижного состава на СКЖД в 2018 году поступило 22 локомотива.

<https://tass.ru/ekonomika/6701230>

ТАСС; 2019.07.25; РЖД ПРИОБРЕТУТ ПОЧТИ 1,4 ТЫС. ЛОКОМОТИВОВ В 2019-2020 ГОДАХ

«Российские железные дороги» планируют в 2019-2020 годах пополнить парк локомотивов на 1379 единиц, их стоимость составит 194,7 млрд рублей. Об этом заявил генеральный директор холдинга Олег Белозеров, слова которого приводятся в пресс-релизе РЖД.

«По его (Белозерова - прим. ТАСС) словам, в текущем году компания скорректирует в сторону увеличения программу закупок и планирует приобрести 709 локомотивов на сумму 92,5 млрд рублей. План 2020 года - 670 единиц на сумму 102,2 млрд рублей», - сообщается в пресс-релизе холдинга.

Ранее сообщалось, что всего РЖД планируют закупить 5,9 тыс. локомотивов до 2025 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6700711>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ. ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ. АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН; 2019.07.26; ПИРАТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ: ЗАХВАТ ТАНКЕРА ОСЛОЖНИТ ДИАЛОГ РФ И УКРАИНЫ; ДЕЙСТВИЯ КИЕВА МОГУТ СВЕСТИ НА НЕТ НАМЕТИВШИЕСЯ ПОДВИЖКИ В ВОПРОСЕ ОБМЕНА ЗАКЛЮЧЕННЫМИ

Задержание российского танкера Службой безопасности Украины (СБУ) — это попытка шантажа с целью добиться возвращения украинских моряков на условиях Киева. Так «Известиям» в Госдуме прокомментировали инцидент, произошедший 25 июля. В нижней палате парламента отметили: необдуманные действия Украины лишь осложнят решение гуманитарных вопросов между двумя странами. За произошедшим может стоять Петр Порошенко, которому на руку помешать диалогу Владимира Зеленского с Москвой, рассказали «Известиям» в Верховной раде. В бундестаге осудили действия Украины и заявили, что инцидент усугубляет противоречия перед возможными переговорами в «нормандском формате».

Око за око?

25 июля СБУ сообщила о задержании российского танкера Nika Spirit в порту Измаил в Одесской области. Согласно данным агентства Marine Traffic, отслеживающего передвижения кораблей в режиме онлайн, судно вышло из порта Кавказ в Крыму и направлялось по Керчь-Еникальскому каналу в украинский порт Измаил.

В СБУ заявили, что порядковый номер судна в международной системе EQUASIS совпадает с данными танкера Neuma. Последний якобы участвовал в задержании украинских кораблей в ноябре прошлого года. Тогда буксир «Яны Капу» и два бронекатера — «Бердянск» и «Никополь» — пересекли российскую границу в Керченском проливе, совершая опасные маневры. Незадолго до этого Киев обещал устроить провокации с целью разрушить Крымский мост.

В настоящий момент Nika Spirit, принадлежащий компании «Альтомар Шиппинг», арестован в Измаиле, на нем ведутся следственные действия. Как сообщили в посольстве РФ в Киеве, экипаж — порядка 10–15 граждан России, точное их число пока не установлено — был выпущен на свободу. Позднее российский омбудсмен Татьяна Москалькова уточнила, что все моряки направляются на Родину через Молдавию. Прямого авиасообщения между Украиной и Россией нет, поэтому моряков решили транспортировать из ближайшего доступного аэропорта третьей страны.

СМИ Незалежной со ссылкой на свои источники в СБУ отметили, что моряков отпустили только потому, что они не принимали прямого участия в задержании украинских судов в ноябре прошлого года.

Захват российского танкера квалифицируется как «грубейшее нарушение международного права и последствия не заставят себя ждать», заявили в МИД РФ. В морском трибунале ООН «Известиям» сказали, что пока не получали обращения от российской стороны, но признали, что обеспокоены ситуацией.

Танкер был задержан абсолютно незаконно, и Украина своими действиями нарушает международное право, отметил в беседе с «Известиями» зампреда комитета Госдумы по делам СНГ, евразийской интеграции и связям с соотечественниками Виктор Водолацкий.

— Это вызов, который нам бросила нынешняя власть в Киеве, для того чтобы шантажировать Россию в вопросе украинских моряков, нарушивших территориальные воды нашей страны. И пусть граждане РФ уже отпущены, Москва будет добиваться освобождения судна, — заявил «Известиям» Виктор Водолацкий.

Депутат отметил: судя по тому, что киевские власти не стали удерживать экипаж танкера, они поняли, какой бездумный шаг совершили, и решили пойти на попятную. Он также добавил, что инцидент в любом случае должен быть вынесен на обсуждение в Совбезе ООН, поскольку действия Украины несут прямую угрозу безопасности судоходства в районе Дуная.

Точные обстоятельства задержания и все детали произошедшего в СБУ решили до поры до времени скрыть от широкой общественности. Официальный представитель ведомства Елена Гитлянская написала в своем Facebook, что информация не разглашается в интересах следствия, и попросила журналистов не докучать однообразными вопросами.

<https://iz.ru/903150/dmitrii-laru-elnar-bainazarov-aleksei-zabrodin/piraty-chernogo-moria-zakhvat-tankera-oslozhnit-dialog-rf-i-ukrainy>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; КИТАЙ ПОДДЕРЖАЛ РОССИЙСКУЮ КОНЦЕПЦИЮ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ

Китай приветствует концепцию безопасности в Персидском заливе, предложенную Россией, заявила в четверг официальный представитель МИД КНР Хуа Чуньин.

«Китайская сторона приветствует предложение российской стороны по обеспечению безопасности в Персидском заливе. Мы готовы с соответствующими сторонами укреплять контакты и взаимодействие по этому вопросу», - заявила на брифинге Хуа Чуньин.

Китайский дипломат добавила, что для обеспечения безопасности в Персидском заливе страны региона должны на основе взаимоуважения и невмешательства в дела других стран развивать добрососедские отношения, а международное сообщество должно содействовать этому и играть конструктивную роль.

В среду МИД РФ представил российскую концепцию безопасности в Персидском заливе на специальном мероприятии в министерстве. Среди предлагаемых Россией мер - отказ от размещения иностранных военных баз в регионе. Документ презентовали аккредитованным в Москве представителям арабских государств, Ирана, Турции, «пятерки» постоянных членов СБ ООН, Евросоюза, ЛАГ и стран БРИКС.

<https://ria.ru/20190725/1556861399.html>

ВЕДОМОСТИ; ПОЛИНА АБРОСИМОВА; 2019.07.26; РОССИЙСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА ВЫГЛЯДИТ

МАЛОРЕАЛИСТИЧНОЙ; КАК И ПРЕДЛОЖЕНИЯ США И ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПО ЗАЩИТЕ СУДОХОДСТВА В ОРМУЗСКОМ ПРОЛИВЕ

Китай в четверг первым выразил поддержку концепции безопасности в Персидском заливе, предложенной российским МИДом 23 июля. Официальный представитель МИД КНР Хуа Чуньин заявила, что Пекин готов «укреплять контакты и взаимодействие по этому вопросу».

Российская концепция призывает другие страны совместно охранять экономическую и в первую очередь энергетическую безопасность в Персидском заливе. В «антитеррористическую коалицию» приглашены все силы, заинтересованные в «выправлении и последующем оздоровлении» обстановки в регионе: ликвидации экстремистского очага на Ближнем Востоке, политическом урегулировании в Сирии, Йемене и других странах. Россия предлагает проводить миротворческие операции только в соответствии с резолюцией Совбеза ООН или по просьбе законных властей государств – жертв агрессии.

Концепцию уже презентовали представителям арабских государств, Ирана, Турции, членам Совбеза ООН, Евросоюза, Лиги арабских государств и стран БРИКС. **Замминистра** иностранных дел Михаил Богданов заявил, что международные партнеры отнеслись к предложению «с большим интересом», потому что это «всеобъемлющая концепция, которая никого не обижает, а, наоборот, призывает к консенсусу».

20,7 млн баррелей

нефти и нефтепродуктов перевозилось в сутки через Ормузский пролив в 2018 г., по оценке Агентства энергетической информации США

Ранее агентство Bloomberg сообщило, что Франция, Италия и Дания поддержали британский план совместной военно-морской миссии в Ормузском проливе под руководством ЕС. Ее цель – обеспечение безопасного прохода через пролив, где на прошлой неделе Иран задержал британский танкер. При этом источники агентства подчеркнули, что европейцы намеренно дистанцировались от участия в американо-иранском конфликте: аналогичный призыв о совместных действиях, который США высказали в НАТО в июне, вызвал «вялую» реакцию, пишет Bloomberg. У Лондона нет четкого плана действий для образующейся вокруг него коалиции, уверена The Wall Street Journal.

Руководитель центра «Европа – Ближний Восток» Института Европы РАН Александр Шумилин назвал концепцию, предложенную МИДом, нереалистичной. Слабые стороны документа, по его мнению, – отсутствие каких-либо новых положений и акцент на недостижимых международных договоренностях. «Концепция есть набор благих пожеланий, ее обнародование – фактор положительный, призванный привлечь внимание на подход России. Это риторика, политика, пиар, если угодно, но в целом малореализуемо», – прокомментировал эксперт. «Гвоздевым вопросом в концепции значится совместная борьба с терроризмом как фактор, объединяющий все стороны. Но именно в этом вопросе за последние годы проявились серьезные разногласия, особенно в связи с Сирией, которые вряд ли могут быть сведены к единому знаменателю, – продолжает Шумилин. – Если для Ирана «Хамас» или «Хезболла» – это национальные освободительные движения или легитимные факторы в регионе, то для большинства остальных государств и политических элит региона это террористические группировки». Эксперт также напоминает, что крупнейшая и важнейшая антитеррористическая коалиция против ИГИЛ (запрещена в России) из 70 стран во главе с США была оформлена не на базе резолюции Совбеза ООН (иначе бы в нее вошла и Россия) и не по приглашению стран-жертв, как это предлагается делать в российской концепции.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2019/07/25/807338-rossiiskaya-kontseptsiya>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; КОНВЕНЦИЮ О ПРАВОВОМ СТАТУСЕ КАСПИЯ РЕШЕНО ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕЗИДЕНТУ ДЛЯ ВНЕСЕНИЯ НА РАТИФИКАЦИЮ В ГОСДУМУ - ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** распорядился представить президенту для внесения на ратификацию в Госдуму Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря.

«Одобрить и представить президенту РФ для внесения на ратификацию в Государственную Думу Федерального Собрания РФ Конвенцию о правовом статусе Каспийского моря, подписанную в г.Актау 12 августа 2018 года», - говорится в постановлении правительства, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

Конвенция о правовом статусе Каспия была подписана 12 августа 2018 года на саммите прикаспийских государств (Казахстан, Россия, Иран, Азербайджан и Туркменистан) в Актау.

Согласно Конвенции, дно и недра Каспийского моря будут разграничены по секторальному принципу. Определено, что разграничение дна и недр Каспия осуществляется по договоренности сопредельных и противоположащих государств на основе норм международного права в целях реализации их суверенных прав на недропользование и другую хозяйственно-экономическую деятельность, связанную с освоением ресурсов дна и недр.

Конвенция уже ратифицирована Казахстаном, Туркменистаном и Азербайджаном.

Первая встреча рабочей группы по реализации каспийской конвенции прошла в Баку 19-20 февраля.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

Президент России **Владимир Путин** поручил до 1 ноября сформировать системы мониторинга и оценки технического состояния гидротехнических сооружений и контроля за их эксплуатацией.

Перечень поручений по итогам совещания о мерах по ликвидации последствий наводнения в Иркутской области опубликован в четверг на сайте Кремля.

«Правительству РФ совместно с органами государственной власти субъектов Российской Федерации обеспечить... формирование системы регулярного мониторинга и оценки технического состояния гидротехнических сооружений и контроля за их эксплуатацией. Срок – 1 ноября», - говорится в перечне поручений.

Путин также поручил провести инвентаризацию гидротехнических сооружений.

Кроме того, ответственными назначены **премьер-министр РФ Дмитрий Медведев** и высшие должностные лица субъектов РФ.

<https://ria.ru/20190725/1556864231.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.26; ОАК НАШЛА НОВЫЙ СПОСОБ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ НИЗКОГО НАЛЕТА SSJ100; ГОСКОМПАНИЯ ХОЧЕТ САМА ЗАНИМАТЬСЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕМ ЛАЙНЕРА, А ТАКЖЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО САМОЛЕТА MC-21

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК, входит в «Ростех») хочет заняться техобслуживанием своих гражданских судов – ближнемагистрального SSJ100 и в перспективе среднемагистрального MC-21 (начало поставок запланировано на 2021 г.), рассказали «Ведомостям» федеральный чиновник и два близких к ОАК человека. Это был бы новый бизнес для ОАК, сейчас техобслуживанием она не занимается. SSJ100 обслуживают S7 Technics, «Аэрофлот» и другие провайдеры.

Главная проблема SSJ100 – крайне низкий налет. В 2018 г. эти лайнеры у российских авиакомпаний летали в среднем по 3,6 ч в сутки, тогда как Airbus 320 и Boeing 737-800 – по 10 и 11 ч в сутки соответственно. Всему виной долгое ожидание вышедших из строя компонентов. Производитель судна – «дочка» ОАК «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) – в последние годы занялся созданием складов запчастей, но, по сути, средств на заказ необходимого количества компонентов просто не было, признает человек, близкий в ОАК. Проект необходим, чтобы аналогичных проблем не было у MC-21, говорит другой собеседник.

Кроме того, ОАК намерена запустить масштабные пульные программы по поставке компонентов для SSJ100 и MC-21 так, как они работают по всему миру, говорят два близких к ОАК человека. По ней авиакомпания платит провайдеру сервиса определенную

ставку с каждого летного часа, а при выходе из строя оговоренных в соглашении компонентов провайдер бесплатно предоставляет исправные и забирает на ремонт сломавшиеся.

Но проект потребует огромных инвестиций – около 50 млрд руб. в течение нескольких лет, говорят два близких к ОАК человека. Средства нужны на строительство ангаров и размещение в них ремонтных центров, закупку оборудования: понадобятся 4–6 центров по всей стране в местах концентрации российских судов – в Москве, Санкт-Петербурге, на юге, на Урале, продолжает один из собеседников. Также необходимы серьезные инвестиции в создание складов запчастей для оперативной замены требующих ремонта компонентов.

100 млрд руб.

на такую сумму «Ростех» планирует разместить облигации. Это будет первый выпуск облигаций госкорпорации. Часть привлеченных средств «Ростех» планирует направить на гражданские программы самолетостроения

«Повышение качества постпродажного обслуживания – один из наших ключевых приоритетов», – говорит представитель ОАК. Госкомпания рассматривает различные концепции с опорой на лучшие мировые практики, в том числе обсуждает с рядом партнеров и такой формат, добавляет он.

ОАК, выступая провайдером техобслуживания и пульной программы, готова гарантировать авиакомпаниям определенный налет SSJ100 и MC-21, утверждает близкий к корпорации человек. Если налет по техническим причинам не будет выполняться, провайдер будет платить штрафы или предоставлять подменный лайнер, добавляет собеседник. Техобслуживание – это очень крупный бизнес, привлекательный и для ОАК, резюмирует он.

Средств на проект у ОАК нет, эти деньги нужно получить в бюджете, говорят федеральный чиновник и человек, близкий к ОАК. 22 июля гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов попросил Владимира **Путина** докапитализировать ОАК на 300 млрд руб., средства нужны в том числе на программу MC-21. Для проекта нужны субсидии, сообщает также «Интерфакс» со ссылкой на свой источник.

«Эта сумма [300 млрд руб.] включает и средства, необходимые для развития сервисов постпродажного обслуживания. Но говорить о распределении средств еще преждевременно», – говорит представитель «Ростеха».

«По линии Минпромторга оказывается господдержка системам постпродажного обслуживания. Объем средств федерального бюджета, направляемых на данный механизм, ежегодно уточняется», – говорит представитель Минпромторга. «Аэрофлоту» известно, что ОАК разрабатывает новую систему постпродажного обслуживания, сказал человек, близкий к авиакомпании.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/25/807348-oak-nashe>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.07.25; РАСТОЧИТЕЛЬНО И НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО ВЫГЛЯДЯТ РАСХОДЫ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ СЕВЕРА

Главный постулат авиации – безопасность. Она включает в себя целый массив безоговорочных требований, соблюдение которых обходится совсем не дешево. На безопасности полетов особенно не сэкономишь. А вот нормативы, касающиеся обеспечения безопасности аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, уже многие годы вызывают как минимум недоумение. Возможна ли оптимизация затрат субъектов авиатранспортной инфраструктуры при соблюдении требований транспортной безопасности? Вполне, считает гендиректор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков, но при условии совершенствования соответствующего законодательства. Более того, руководитель скрупулезно подсчитал, сколько такое совершенствование позволит сэкономить.

В состав ФКП «Аэропорты Севера» входит 31 аэропорт, из которых 29 расположены на территории Республики Саха (Якутия) и 2 в Магаданской области, 17 из них расположены

за полярным кругом. Решением Росавиации 14 аэропортам как объектам транспортной инфраструктуры присвоены четвертая, а 17 – пятая категории.

На базе авиационного учебного центра (АУЦ) предприятия организована специальная профессиональная подготовка работников служб авиационной безопасности, в том числе и по транспортной безопасности. В прошлом году предприятием получено свидетельство об аккредитации на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры. Теперь оценка уязвимости проводится собственными силами, без привлечения сторонних организаций. Это позволило сократить издержки как на обучение сотрудников, так и на проведение оценки уязвимости. Как говорится, копейка рубль бережет.

Однако наличие собственной службы авиационной и транспортной безопасности не служит щитом от претензий контролирующих органов. За период с 2016 по 2018 год надзорными органами проведены 85 проверок на предмет соответствия требованиям в сфере обеспечения транспортной и авиационной безопасности. Из наиболее распространенных предписаний можно отметить отсутствие патрульных дорог, ненадлежащее состояние ограждений, отсутствие заключенного договора на охрану периметров аэропортов силами подразделений **УВО Минтранса России**, неукomплектованность или ненормативная численность подразделений АБ, отсутствие сертификатов соответствия у применяемого оборудования.

Исходя из этого перечня замечаний можно сделать следующий вывод: действующее законодательство обязывает малые аэропорты выполнить целый комплекс мер по обеспечению авиационной и транспортной безопасности, которые представляются избыточными или неэффективными. Пересчитывая эти требования, Вадим Волков старательно загибает пальцы: обязанность сертифицировать оборудование по постановлению № 969 – это раз, требования к контрольно-пропускным пунктам (КПП), в том числе на объектах топливообеспечения, находящихся в границах аэропортов, – два, обязанность содержать отдельную группу быстрого реагирования – три, обязанность строительства и содержания патрульных дорог – четыре, необходимость содержать излишнюю численность группы досмотра пассажиров – пять, необходимость досмотра воздушного судна силами аэропорта – шесть, обязанность осуществлять охрану периметра силами подразделений **УВО Минтранса** – семь... В общем, пальцев обеих рук может не хватить на перечисление формальных, по меркам отдаленных аэропортов, и весьма затратных нормативов.

– В нынешних экономических условиях нельзя подходить одинаково к крупным аэропортовым комплексам в европейской части России и к аэропортам местных воздушных линий с малой интенсивностью полетов, расположенным в районах Крайнего Севера, – говорит гендиректор. – Необходим перевод большинства нормативных требований к объектам транспортной инфраструктуры 4-й и 5-й категории в разряд рекомендательных.

Предлагаемые изменения законодательства приведут к значительному сокращению расходов всех малых аэропортов страны, без снижения уровня защищенности объектов, убежден он.

Примеров чрезмерных требований немало. И руководитель не только приводит их, но, что важно, рачительно подсчитывает, сколько можно сэкономить на грамотной оптимизации единообразного нормотворчества. Скажем, вопрос по обязательной сертификации оборудования, обеспечивающего транспортную, в том числе антитеррористическую защищенность объектов (постановление Правительства РФ от 26 сентября 2016 года № 969).

– Год назад поднимался вопрос об отсрочке исполнения данного требования до 2020 года, но на сегодняшний день соответствующие изменения не приняты, – говорит Вадим Волков. И предлагает: «В связи с высокой стоимостью сертификационных процедур, отсутствием регламентирующих требований к ценообразованию сертификации, значительным удалением аэропортов и фактическим износом оборудования необходимо предусмотреть переходный период и дать возможность соответствующим службам планомерно заменить установленное оборудование на сертифицированное».

Кстати, постановление Правительства РФ № 886 от июля 2018 года предусматривает такой переходный период для авиакомпаний до 2025 года, такие же сроки необходимы и для малых аэропортов. Внесение таких изменений позволит предприятию избежать дополнительных затрат в размере 243 млн руб.

Следующий ресурс экономии – КПП. Во многих аэропортах контрольно–пропускные пункты расположены в непосредственной близости к зданиям аэровокзалов. Транспортные средства здесь проезжают крайне редко, и содержать полноценный КПП с круглосуточным дежурством сотрудников аэропорта для предприятия финансово нецелесообразно. Кроме того, даже имеющиеся контрольно–пропускные пункты не удовлетворяют требованиям Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности.

Для снижения затрат на их оборудование мой собеседник предлагает допуск транспортных средств на контролируемую территорию аэропорта осуществлять через ворота в периметровом ограждении аэродрома с соблюдением мер авиационной и транспортной безопасности. А требования по созданию КПП на объектах транспортной инфраструктуры (ОТИ) 4–й и 5–й категории необходимо сделать рекомендательными.

Установка КПП, а именно приобретение модульного здания, его доставка, монтаж, оснащение интроскопом и прочими обязательными техническими средствами досмотра, охраны, видеонаблюдения и контроля в условиях Крайнего Севера требует значительных затрат. На приобретение или замену 28 контрольно–пропускных пунктов ФКП «Аэропорты Севера» дополнительно потребуется не менее 259 млн руб., а на их эксплуатацию – еще 11 млн руб. ежегодно.

Также существенная экономия госсредств возможна при упразднении КПП на объектах ГСМ. Согласно нормам, правилам и процедурам, утвержденным постановлением Правительства РФ, в контролируемой зоне аэропорта, на объектах авиатопливообеспечения и на коммерческих складах устанавливаются дополнительные ограждения, а также вводится пропускной режим. Вадим Волков предлагает отменить это требование для складов ГСМ, находящихся в зоне транспортной безопасности (на контролируемой территории) аэропортов 4–й и 5–й категории ОТИ, где зачастую заправка воздушных судов происходит с частотой 2–3 раза в неделю. Охрана складов ГСМ в данном случае может осуществляться путем патрулирования и видеонаблюдения. В противном случае потребуются дополнительные средств в размере 135 млн руб. на приобретение стройматериалов и оборудования и 114 млн руб. на ежегодное обслуживание КПП.

Другое предложение – в связи с низкой вероятностью возникновения актов незаконного вмешательства для ОТИ 4–й и 5–й категории исключить из Требований по обеспечению транспортной безопасности соответствующие обременительные пункты, в том числе требования, имеющие отношение к антитеррористической защищенности объектов, касающиеся создания либо привлечения на договорной основе групп быстрого реагирования (ГБР). Для выполнения данного требования в каждом аэропорту предприятия необходимо привлечение в среднем 10 дополнительных сотрудников, а в целом – около 300 человек, что приведет к росту затрат на оплату труда либо расходов на привлечение ГБР на договорной основе. Внесение предлагаемых изменений поможет предприятию избежать дополнительных затрат в размере 372 млн руб. в год.

О патрульных дорогах вокруг территории малых аэропортов говорилось много. Вадим Волков убежден в необходимости внесения изменений в пункт 25 ФАП «Требования авиационной безопасности к аэропортам». Речь идет о рекомендательном характере норм по устройству грунтовых патрульных дорог для аэропортов, отнесенных к 4–й и 5–й категории объектов транспортной инфраструктуры.

Внесение данных изменений позволит сэкономить как средства авиационных предприятий, направленные на строительство и содержание дорог, так и бюджетные средства, направляемые на реконструкцию аэропортов, так как проектами реконструкции в обязательном порядке предусматривается строительство патрульных дорог.

– Судя по информации, размещенной на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов, работа по внесению данных изменений велась Минтрансом России с октября 2017 года, получено положительное заключение Минэкономразвития России, –

поясняет Вадим Волков. – Но приказом регулятора в указанный пункт ФАП внесены изменения, направленные только на уточнение понятий. Так, понятие «аэропорты местных воздушных линий» заменено на «аэропорты, отнесенных в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 4-й или 5-й категории объектов транспортной инфраструктуры». Норма о необходимости обустройства грунтовых дорог вдоль ограждения аэропортов осталась. Например, стоимость грунтовой патрульной дороги объекта «Реконструкция аэропорта Чокурдах» составила 131 млн руб., объекта «Реконструкция аэропорта Саккырыр» – 57 млн руб. Кроме этого, после строительства патрульных дорог возникают дополнительные затраты на их содержание. Патрулирование можно успешно осуществлять на технике высокой проходимости, на квадроциклах и снегоходах, закупка и эксплуатация которых в сотни раз дешевле строительства патрульных дорог.

Все аэродромы предприятия расположены в отдаленных районах Крайнего Севера. Местность в районе аэродромов чаще всего заболочена, пересечена речками, озерами, местами холмистая, горная. В связи с этим обустройство грунтовых дорог для патрулирования, потребность в которых достигает 172 км, требует больших финансовых затрат на строительство и содержание. Так, на строительство патрульных дорог предприятию необходимо 3,2 млрд руб. и на содержание – порядка 81 млн руб. в год.

Значительных расходов требует и содержание излишнего штата группы досмотра пассажиров. В аэропортах местных воздушных линий выполняется не более 1–2 рейсов в день на воздушных судах 3–4-го классов, до 50 пассажиров, предполетный досмотр пассажиров начинается за один час до вылета воздушного судна. Как правило, досмотр длится не более 20–30 минут, поэтому двух инспекторов службы авиационной безопасности достаточно для производства досмотра без нарушения требований по длительности работы за интроскопом. В связи с чем необходимо соответствующее дополнение в пункт 38 приказа **Минтранса** России, касающегося Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров для аэропортов МВЛ 4-й и 5-й категории. Это даст экономию ФОТ предприятия в 31 млн руб. в год.

Разумное предложение имеется и в отношении досмотра воздушного судна силами аэропорта.

– В большинстве аэропортов местных воздушных линий, – поясняет руководитель предприятия, – стоянка прибывающего воздушного судна составляет менее одного часа, и экипаж его не покидает, а прибывающие воздушные суда проходят предполетный досмотр в пункте убытия. Разве не логично в данном случае возложить обязанности по проведению предполетного досмотра воздушных судов на членов летного экипажа. Для этого достаточно изложить в п. 46 ФАП № 142 абзац 3 в следующей редакции: «Для аэропортов МВЛ с низкой интенсивностью полетов 4-й и 5-й категории ОТИ, где стоянка ВС составляет не более одного часа, обязанности по проведению предполетного досмотра воздушных судов возложить на членов летного экипажа». Эта поправка позволит оптимизировать штатную численность службы авиационной безопасности предприятия и ежегодно экономить порядка 38 млн руб.

Еще один финансово обременительный фактор касается обязательности охраны аэропортовых объектов силами УВО **Минтранса** России. Например, пассажиропоток аэропорта Сангар в 2018 году составил всего 1460 пассажиров, а стоимость услуг подразделения ведомственной охраны **Минтранса** за охрану периметра этого же аэропорта – 7306 тыс. руб., то есть 5 тыс. руб. дополнительных затрат на одного пассажира. Это один из факторов высокой стоимости авиабилетов на Крайнем Севере.

На том же Федеральном портале проектов нормативных правовых актов отмечено, что работа в данном направлении **Минтрансом** России ведется с октября 2017 года, но до настоящего времени изменения не приняты – проект второй год проходит ведомственные согласования. А всего – то надо внести изменения в пункт 6 статьи 84 Воздушного кодекса и, соответственно, позволить осуществлять охрану аэропортов силами служб авиационной безопасности предприятия, без привлечения подразделений ведомственной охраны Министерства транспорта РФ.

– Снижения уровня транспортной безопасности при этом не будет, – уверяет руководитель, – а оптимизация затрат авиационных предприятий на охранные услуги окажется существенной.

Принятие данных изменений позволит ФКП экономить, начиная с 2020 года, после передачи под охрану подразделениям УВО **Минтранса** России всех аэропортов предприятия, более 150 млн руб. ежегодно.

Не исключено, что в запасниках рачительного руководителя имеются и другие ресурсы экономии средств. Заметим, государственных средств! Но даже скромные подсчеты по озвученным им предложениям заставляют серьезно задуматься. Реализация названных инициатив позволит в последующие 5 лет избежать потребности в дополнительных инвестициях в размере 6,7 млрд руб. и достичь экономии в размере 855 млн руб., которые можно потратить на развитие инфраструктуры и повышение уровня авиационной и транспортной безопасности предприятий ФКП.

– Это возможный результат только для нашего предприятия, – подчеркивает Вадим Волков. – В масштабах всей страны эффект будет намного значительнее.

<http://transportrussia.ru/item/5068-rastochitelno-i-netselesoobrazno.html>

RNS; 2019.07.25; МОСКОВСКИЕ АЭРОПОРТЫ НЕ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕХОДИТЬ НА РОССИЙСКУЮ БАГАЖНУЮ СИСТЕМУ

Московские аэропорты не планируют переходить на отечественную систему обработки багажа, во всех трех аэропортах города используют голландскую разработку компании Vanderlande, сообщили RNS в Домодедово, Шереметьево и Внуково.

«АССБ (автоматическая система сортировки багажа) ставится раз и навсегда, она стоит от €300 млн, поэтому так просто ее не заменить», - рассказал RNS пресс-секретарь аэропорта Домодедово Александр Власов.

В Домодедово в действующем терминале установлена АССБ от голландского разработчика Vanderlande. Такая же система, только с роботами на складе, установлена в пока не действующем терминале 2.

Власов уточнил, что голландская Vanderlande является основным производителем в мире, который занимается автоматизацией логистических процессов.

В Шереметьево багаж также сортируется с помощью голландской системы.

«В аэропорту уже установлены и действуют системы по обработке багажа. Она разработана компанией Vanderlande. Система уже установлена и отлажена в действующих терминалах, установлена в строящемся терминале... Кто будет сейчас менять действующую современную эффективную систему на другую?» - сообщили RNS в пресс-службе аэропорта.

«Переходить на новую систему обработки багажа аэропорт Внуково не планирует... Система обработки багажа - самое сложное и масштабное техническое устройство в аэропорту. Ежегодно система Vanderlande проходит плановую модернизацию и может эксплуатироваться продолжительное время», - сообщили RNS в пресс-службе Внуково.

Ранее в четверг **Росавиация** заявила, что российские аэропорты начали переходить на отечественную систему обработки багажа. Оборудование уже смонтировано в аэропортах Анапы, Надыма и Минеральных вод. Планируется, что система в ближайшее время появится в аэропортах Южно-Сахалинска, Набережных Челнов и ряде других городов.

<https://rns.online/transport/Moskovskie-aeroporti-ne-planiruyut-perehodit-na-rossiiskuyu-bagazhnuyu-sistemu--2019-07-25/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6700758>

ТАСС; 2019.07.25; РОССИЙСКАЯ СИСТЕМА ОБРАБОТКИ БАГАЖА ПОЯВИТСЯ В РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТАХ

Российская система обработки багажа, уже внедренная в Симферополе, появится в ряде российских региональных аэропортов.

«Первая отечественная система обработки багажа, запущенная весной 2018 года в международном аэропорту Симферополь, доказала свою эффективность и начала

устанавливаться в других аэровокзалах России. Единственный российский производитель таких систем уже смонтировал комплексы обработки багажа или их элементы в аэропортах Анапы, Надыма и Минеральных вод», - говорится в сообщении Росавиации.

Планируется, что такая система в ближайшее время появится в аэропортах Южно-Сахалинска, Набережных Челнов и ряде других городов.

Система рассчитана на обслуживание более 7 млн пассажиров в год.

«Багажная система в аэропорту Симферополь включает в себя 55 стоек регистрации, пять багажных каруселей для выдачи багажа, оборудование для зоны его комплектации и обработки. Пропускная способность системы - 4 800 единиц багажа в час», - добавили в Росавиации.

<https://tass.ru/ekonomika/6700758>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190725/1556858862.html>

<https://rns.online/transport/Moskovskie-aeroporti-ne-planiruyut-perehodit-na-rossiiskuyu-bagazhnuyu-sistemu--2019-07-25/>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ О «БЕСПРЕЦЕДЕНТНОМ ХАОСЕ» В ИНДУСТРИИ АВИАПЕРЕВОЗОК

Сервис по защите прав авиапассажиров AirHelp проанализировал статистику за последние несколько лет и пришёл к выводу, что количество европейских авиарейсов, которые будут задержаны и отменены этим летом в России, вряд ли будет ниже, сорванных годом ранее, и а число, пострадавших пассажиров составит 11 тысяч человек, сообщили РИА Новости в компании.

«AirHelp проанализировал статистические данные о количестве задержанных и отменённых европейских рейсов в России и обратила внимание на угрозу того, что в течение лета 2019 года отменённых и задержанных рейсов будет как минимум не меньше, чем прошлым годом «летом хаоса», вследствие чего можно ожидать, что количество «пострадавших» отечественных авиапассажиров окажется примерно на том же уровне, что и в прошлом году, то есть в районе 11 тысяч человек», - прокомментировали ситуацию в AirHelp.

По данным экспертов, летом прошлого года в России было сорвано более 100 европейских рейсов (11 тысяч пассажиров), что более чем в два раза превосходило аналогичные показатели за лето 2017 года (более 40 рейсов и 4,8 тысячи пассажиров), а за весь 2018 год было сорвано более 320 европейских рейсов (33 тысячи человек), что более чем в два раза превосходило аналогичный показатель за 2017 год (чуть более 150 рейсов и 16,5 тысячи пассажиров).

AirHelp полагает, что в 2018 году мировая индустрия авиаперевозок столкнулась с беспрецедентным хаосом, из-за чего пострадали многие пассажиры. «Чтобы вернуть ситуацию под контроль, политики и представители бизнеса даже проводили совещания по вопросам авиации. Цифры, однако, показывают, что ситуация с тех пор не улучшилась, а даже ухудшилась. Пассажирам следует быть готовым, что этим летом хаос будет не меньшим, а, возможно, и большим, чем в прошлом году», - сказали в сервисе.

Эксперты уверены, чтобы вернуть контроль авиакомпаниям должны немедленно нормализовать свою деятельность. В числе возможных мер можно предложить выравнивание графика полетов и привлечение большего числа женщин-пилотов, чтобы компенсировать растущую нехватку пилотов. В настоящее время ни в одной авиакомпании мира доля женщин среди пилотов не превышает 10%.

<https://ria.ru/20190725/1556856045.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; РСТ: ТУРФИРМЫ НЕ БУДУТ ПРЕДЛАГАТЬ ТУРЫ НА СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ В ГРУЗИЮ

Российские туроператоры не будут предлагать путевки в Грузию, сформированные на основе субсидированных транзитных авиаперевозок через Ереван, так как существуют рекомендации воздержаться от продаж грузинского туристического направления, заявила РИА Новости пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

Власти Грузии заявили, что готовы выделить более миллиона евро для субсидирования транзитных авиарейсов из России в Тбилиси и Батуми через Ереван.

«Российским туроператорам рекомендовано не продавать туры в Грузию. По истории с Египтом мы знаем, что турбизнесу не разрешали продавать туры в эту страну при отсутствии прямого авиасообщения даже с перелетом через третьи страны, хотя из Стамбула или Белоруссии, например, в таком варианте туристов везли бы уже зарубежные авиакомпании, которых запрет не касался», - напомнила собеседник агентства.

Она отметила, что такой вариант, возможно, подойдет для самостоятельных путешественников, которые решат добираться до Грузии через Ереван. Но пока действуют рекомендации, туроператоры такие программы продавать не будут.

Столицу Грузии 20 июня захлестнули акции протеста, митингующие выступили против участия российских делегатов в сессии Межпарламентской ассамблеи православия. Радикалы захватывали здание парламента, где находились российские представители.

На фоне этих событий президент РФ **Владимир Путин** подписал указ, запретивший российским авиакомпаниям осуществлять воздушные перевозки граждан из России в Грузию с 8 июля и рекомендовал туроператорам и агентам не продавать путевки в эту страну.

Между тем, по данным грузинской статистики, в прошлом году каждый пятый турист в Грузии (21%) был из России.

<https://ria.ru/20190725/1556877393.html>

ТАСС; 2019.07.25; АВИАКОМПАНИЯ MYWAY AIRLINES ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО НАЧАЛУ ПОЛЕТОВ В МОСКВУ ЧЕРЕЗ МИНСК

Грузинская авиакомпания MyWay Airlines («Майуэй эрлайнз») ведет переговоры с авиационными властями Белоруссии о назначении полетов Тбилиси - Минск с перспективой осуществления транзитных рейсов в Москву. Об этом в четверг корр. ТАСС сообщил коммерческий директор авиакомпании Игорь Ацциаури.

«В прошлом году мы получили разрешение на осуществление полетов в Минск, однако сейчас ждем назначения прямых авиарейсов, после которых уже с белорусской компанией «Белавиа» начнем переговоры о выполнении рейсов в Москву. Не исключено, что помимо «Белавиа» мы будем вести переговоры и с российскими авиакомпаниями, летающими в Минск. К концу августа мы должны получить ответ от белорусских авиавластей», - сказал Ацциаури.

Причина, которая вынудила руководство грузинской компании прибегнуть к таким мерам, по словам Ацциаури, является введенный с 8 июля российскими властями запрет на прямое авиасообщение с Грузией. До этого MyWay Airlines летала три раза в неделю в московский аэропорт «Жуковский». «У нас был выбор также начать транзитные полеты в Москву из Еревана, однако процедуры по началу полетов заняли бы длительное время, и с учетом всех бюрократических барьеров мы получили бы право летать к ноябрю, когда турпоток уже падает, соответственно, армянское направление нам было невыгодно», - подчеркнул он.

Коммерческий директор MyWay Airlines также отметил, что аннулирование рейсов в Москву вынудило их вернуть около 600 тыс. долларов пассажирам, у которых уже были куплены билеты в российскую столицу. Продажа билетов в Москву и обратно была открыта до конца октября текущего года. Сегодня транзитные рейсы в Москву выполняет грузинская авиакомпания Georgian Airways («Джорджиан эйруэйз»). Эта компания летает в РФ через Ереван посредством армянского флагмана «Армения».

Запрет на прямое авиасообщение

С 8 июля вступил в силу указ **президента РФ Владимира Путина** о введении временного запрета российским авиакомпаниям осуществлять воздушные перевозки (в том числе коммерческие) граждан в Грузию. Также вступило в силу решение **Министерства транспорта России** о приостановке полетов грузинских авиакомпаний на территорию РФ. Санкции были введены после того, как 20 июня несколько тысяч человек устроили в Тбилиси у здания парламента антироссийский митинг. Демонстранты попытались прорваться в здание законодательного органа, требуя отставки Ираклия Кобахидзе,

занимавшего в тот момент пост председателя парламента, и главы МВД Грузии Гахари. Полиция разогнала митинг, применив слезоточивый газ, резиновые пули и водометы. Причиной столкновений стало обернувшееся скандалом участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова и других делегатов из России в сессии генассамблеи Межпарламентской ассамблеи православия в Тбилиси. Возмущение оппозиционных депутатов вызвало то, что их российский коллега вел заседание, сидя в кресле председателя парламента. В СМИ стали распространяться сведения о том, что он якобы участвовал в боевых действиях в Абхазии и Приднестровье. Сам Гаврилов заявил, что это не соответствует действительности.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; ЮТЭЙР ОПРОВЕРГЛА ИНФОРМАЦИЮ О ЗАКРЫТИИ АЭРОПОРТА УСТЬ-КУТА И ПРИДАНИИ ЕМУ СТАТУСА ВЕРТОЛЕТНОЙ ПЛОЩАДКИ

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) опровергла информацию о придании аэропорту Усть-Кута (Иркутская область) статуса вертолетной площадки, ранее озвученную представителем администрации города.

«ЮТэйр» опровергает слухи о закрытии аэропорта в Усть-Куте. Авиакомпания не планирует ограничивать деятельность аэропорта только вертолетными работами. «ЮТэйр» будет развивать аэропорт совместно со всеми заинтересованными сторонами», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

Соответствующее уведомление, как отметил представитель пресс-службы, перевозчик намерен направить в адрес главы Усть-Кута Александра Душина.

Ранее представитель администрации города сообщил «Интерфаксу», что «ЮТэйр» намерена инициировать вопрос о придании аэропорту Усть-Кута статуса вертолетной площадки в связи с тем, что авиакомпания в силу сложного финансового состояния не может содержать аэропорт. При этом он уточнил, что «ЮТэйр» не собирается продавать аэропорт, так как «претендентов (на него - ИФ) нет».

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

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

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

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

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; МАЛЬДИВЫ ХОТЕЛИ БЫ РАСШИРИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Мальдивы хотели бы расширения авиасообщения с Россией, планируют прилагать больше усилий в этом направлении, сказал в интервью РИА Новости глава МИД Мальдивской Республики Абдулла Шахид, который около месяца назад посетил российскую столицу с визитом.

«Мы бы хотели иметь дополнительные прямые рейсы, особенно из Санкт-Петербурга. Сейчас у нас есть прямые рейсы из Москвы. Однако мы бы хотели увеличить

регулярность полетов, особенно новых рейсов из Санкт-Петербурга, а также из других направлений», - сказал он.

Мальдивский министр туризма, по его словам, планирует посетить в сентябре Москву и встретиться со своим российским коллегой и затронуть тему «этих договоренностей по путешествиям».

«Мы также намерены увеличить наше участие в туристических выставках в России. Мы приложим больше усилий для увеличения числа рейсов из России», - сказал Шахид.

<https://ria.ru/20190725/1556859497.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; S7 И AIR ASTANA БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ СОВМЕСТНЫЕ РЕЙСЫ В КАЗАХСТАН ИЗ НОВОСИБИРСКА И ПЕТЕРБУРГА

S7 Airlines и Air Astana заключили код-шеринговое соглашение, в рамках которого будут выполнять совместные рейсы из Новосибирска и Санкт-Петербурга в Казахстан.

У S7 сейчас есть свой регулярный рейс из Новосибирска в Нур-Султан, теперь пассажиры компании могут приобрести билеты и на ежедневные рейсы Air Astana.

Кроме того, в рамках код-шера пассажирам S7 из Санкт-Петербурга стали доступны до двух ежедневных прямых рейсов Air Astana в Алма-Ату и Нур-Султан.

«Полеты в Казахстан пользуются стабильным спросом среди жителей Сибирского региона (...) Уверен, представители местных компаний, у кого налажены прочные деловые связи с казахскими партнерами, оценят удобство и комфорт полетов. В свою очередь, мы будем рады приветствовать пассажиров Air Astana на рейсах S7 Airlines», - заявил коммерческий директор S7 Group Игорь Веретенников, чьи слова приведены в сообщении S7.

На ту же тему:

<https://tass.ru/sibir-news/6701462>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.25; АЭРОПОРТ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ПОЛУЧИЛ ПРАВО ОБСЛУЖИВАТЬ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЕ САМОЛЕТЫ

ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (МАНН, «Стригино», входит в холдинг «Аэропорты регионов») получил возможность обслуживать широкофюзеляжные самолеты, сообщает пресс-служба аэропорта.

Теперь аэродром в Нижнем Новгороде может обслуживать широкофюзеляжные самолеты типа Airbus A-330-200, A-330-300, Boeing-747-200, 777-200(300), Ил-62 (86), Ан-124.

Как поясняется в сообщении, служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов нижегородского аэропорта повысила свою квалификацию и была аттестована на право проведения аварийно-спасательных работ, в том числе и обеспечение 8-й категории ИВП-1 по уровню требуемой пожарной защиты. При подготовке к аттестации были проведены мероприятия по увеличению штатной численности службы, а также усилению технической оснащённости. Кроме того, проведена подготовка и аттестация личного состава, добавляется в пресс-релизе.

ПАО «МАНН» контролируется группой «Ренова», сформировавшей аэропортовый холдинг «Аэропорты регионов», в состав которого также входят аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург), международный аэропорт «Курумоч» (МОЕХ: МАКУ) (Самара) и международный аэропорт «Платов» (Ростов-на-Дону). Кроме того, реализуются проекты строительства нового аэропорта «Гагарин» (Саратов), модернизации аэропортов Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6702321>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.25; «АЭРОЭКСПРЕСС» В АВГУСТЕ ОТМЕНИТ РЯД РЕЙСОВ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И ОБРАТНО

Компания «Аэроэкспресс», которая осуществляет железнодорожные пассажирские перевозки между Москвой и столичными аэропортами, в некоторые дни августа отменяет ряд ночных и утренних рейсов между аэропортом «Шереметьево» и Белорусским вокзалом, следует из сообщения компании.

«Компания сообщает об изменениях в графике движения поездов на Шереметьевском направлении в августе в связи с проведением плановых работ на железной дороге. Часть рейсов будет отменена», - говорится в сообщении в четверг.

В ночь с 1 на 2 августа, со 2 на 3 августа, с 5 на 6 августа, с 6 на 7 августа отменяются рейсы с Белорусского вокзала в аэропорт «Шереметьево» в 22.30, 23.30, 5.30 и 6.00, в обратном направлении - в 23.00, 00.30, 7.00.

«Аэроэкспресс» просит пассажиров заблаговременно планировать поездку в аэропорт и предварительно ознакомиться с расписанием движения поездов.

«Аэроэкспресс» обеспечивает пассажирское железнодорожное сообщение между столицей и основными аэропортами Московского авиационного узла – «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево».

Компания основана в 2005 году. «Аэроэкспресс» эксплуатирует 11 двухэтажных поездов производства швейцарской компании Stadler и 7 одноэтажных составов, разработанных на Демидовском машиностроительном заводе. Ежедневно поезда аэроэкспрессы выполняют в среднем 198 рейсов.

<https://ria.ru/20190725/1556879677.html>

ТАСС; 2019.07.25; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА АСТРАХАНИ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 7,5% В ЯНВАРЕ-МАЕ 2019 ГОДА

Пассажиропоток Международного аэропорта Астрахань в январе-мае 2019 года увеличился относительно результата аналогичного периода прошлого года на 7,5%, до 244,69 тыс. человек, следует из сообщения воздушной гавани.

На внутренних авиалиниях было обслужено 217,41 тыс. пассажиров (+7,2%), на международных - 27,28 тыс. пассажиров (+10,7%).

Пассажиропоток в мае увеличился на 10% в сравнении с результатом за аналогичный период прошлого года, до 61,79 тыс. человек. На внутрироссийских рейсах было обслужено 49,16 тыс. пассажиров (+9%), на международных - 12,63 тыс. пассажиров, пассажиры прямого транзита - четыре человека.

За пять месяцев аэропорт обеспечил выполнение 1,6 тыс. самолетовылетов (+13,4%), в мае - 403 самолета (+16,8%).

В январе-мае было обработано 465 т грузов и почты, в том числе в мае - 99 т.

Пассажиропоток аэропорта Астрахани в 2018 году составил 599,4 тыс. человек, что превышает результат 2017 года на 2,9%.

<https://tass.ru/ekonomika/6700619>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 25.07.2019 20:46; В СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ ЗАЯВИЛИ О ПРОБЛЕМАХ В РАБОТЕ АЭРОПОРТА «ДОМОДЕДОВО»

В: В Счетной палате заявили о проблемах в работе аэропорта «Домодедово». Итоги проверки контрольного ведомства поражают масштабами нарушений в ходе реконструкции воздушной гавани. Недостроенные взлетно-посадочная полоса и перроны с системой светосигнального оборудования обошлись аэропорту в 38 миллиардов рублей, все из-за того, что обанкротившийся подрядчик решил уйти не только не прощаясь, но и не доработав. Репортаж Владимира Старикова.

КОРР: Галерея международных рейсов размером в 25 футбольных полей, 90 стоек регистрации, рассчитанные на пять миллионов пассажиров в год. Терминал Т-2 в «Домодедово» был фактически готов еще год назад, но сейчас здесь работает только этот небольшой вход. Вся остальная часть терминала закрыта. Как признаются в руководстве «Домодедово», эксплуатировать терминал бессмысленно, хотя год назад во время Чемпионата мира здесь работали и стойки регистрации, и багажные ленты.

АЛЕКСАНДР ВЛАСОВ, ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ АЭРОПОРТА «ДОМОДЕДОВО»: Аэропорт «Домодедово» со своей стороны обязательства по расширению терминальной инфраструктуры выполнил, и мы рассчитываем, что «Росавиация» завершит проект по строительству новой взлетно-посадочной полосы и другой аэродромной инфраструктуры.

КОРР: «Росавиация» должна была построить рядом с терминалом новую взлетно-посадочную полосу. Вот готовые зоны вылета, телетрапы, но выдвигать их некуда - возле

перрона дыра. Вот так выглядит новый терминал со стороны летного поля, огорожен сплошным забором, неподалеку новая полоса. Но между ней и терминалом просто заброшенные участки земли, по которым не проедет ни один самолет. На полосе одинокий экскаватор. А здесь, при въезде на стройплощадку, настоящее кладбище брошенной строительной техники. Деньги на строительство выделялись, но подрядчик ЗАО СУ-1 теперь банкрот. Его директор Сергей Солодовников арестован, но почему-то отпущен. Уголовное дело прекращено. На достройку полосы нужны еще 7,5 миллиардов.

ОЛЕГ ЧЕРНЯВСКИЙ, ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ РФ: «Росавиации» нужно было принимать своевременно меры для замены подрядчика по данному объекту. Несмотря на то, что с конца 2015 года работы на объекте практически не велись, «Росавиация» расторгла контракт только в конце 2018 года.

КОРР: «Домодедово» уже терпит гигантские убытки. В ожидании новой полосы демонтировали часть старой, пропускная способность аэропорта снизилась на треть.

РОМАН ГУСАРОВ, ЭКСПЕРТ АВИАОТРАСЛИ: Такие объемы пассажиров, десятки миллионов пассажиров, невозможно обслуживать с одной взлетно-посадочной полосой. Мы видим, что ряд авиакомпаний начали переходить в другие аэропорты.

КОРР: Тем не менее, как уверяют в «Росавиации», перебоев в работе аэропорта нет и не будет. Уже найдены новые подрядчики.