



Ежедневный мониторинг СМИ

29 ИЮЛЯ 2019

ТАСС; 2019.07.28; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ПОПРОСИЛИ 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЗАЛИВ ОНЕЖСКОГО ОЗЕРА	3
КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.29; «РОСГЕОЛОГИЯ» ПРОСИТСЯ В АРКТИЧЕСКУЮ РАЗВЕДКУ; ХОЛДИНГ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ГОСПРОГРАММУ НА 90 МЛРД РУБЛЕЙ	3
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; МАКСИМ АЛЕКСЕЕВ; 2019.07.29; СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ: «БОЛЬШИЕ СОМНЕНИЯ, ЧТО НАЦПРОЕКТ ПОМОЖЕТ СПРАВИТЬСЯ С БЕДОЙ «УБИТЫХ ДОРОГ».....	4
ТАСС; 2019.07.27; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ ДОБИТЬСЯ ОФОРМЛЕНИЯ ДО 100% МЕЛКИХ ДТП ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ	8
ТАСС; 2019.07.27; ВРЕМЕННУЮ СКИДКУ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ НА ЮГ И В ПЕТЕРБУРГ ВВОДЯТ ДЛЯ ЛЮБЫХ ТРАНСПОНДЕРОВ	8
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.26; КАДРОВЫЙ ГОЛОД В РЕЧНОЙ ОТРАСЛИ И СУДОСТРОЕНИИ СИБИРИ ПОМОГУТ УСТРАНИТЬ ПРОГРАММЫ ЦЕЛЕВОГО ОБУЧЕНИЯ	9
РИА НОВОСТИ; 2019.07.26; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ УСЛОВИЙ ВЕДЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ТОР	10
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ СОКОЛОВА; 2019.07.29; ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВ ИНВАЛИДОВ ПРОСЛЕДЯТ ПЯТЬ ВЕДОМСТВ	10
ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2019.07.28; ОБЩИЙ ПОДХОД К ДВУМ СТОЛИЦАМ; ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – СОЗДАНИЕ БЕЗОПАСНЫХ И КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ	11
РБК; ПЕТР КАНАЕВ, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.07.26; КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ НЕ СЛЫШАЛ О НАЦПРОЕКТАХ; ФСО ИЗУЧИЛА МНЕНИЕ РОССИЯН О РЕАЛИЗАЦИИ КЛЮЧЕВЫХ ЗАДАЧ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ	13
ТАСС; 2019.07.29; ДЕПУТАТЫ ОТ ЛДПР ПРЕДЛАГАЮТ СМЯГЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА НЕКРУПНЫХ ДТП	15
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА СЛЮСАРЕНКО; 2019.07.28; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД КРУПНОГАБАРИТНЫМ ТРАНСПОРТОМ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.07.29; НЕ ТАК СМОТРЕЛИ; В ПОДМОСКОВЬЕ РАЗВЕРНУТ ВИДЕОКАМЕРЫ НА ДОРОГАХ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.07.29; СМАРТФОН РАЗРУЛИТ; СТРАХОВЩИКИ РАЗЪЯСНИЛИ, КАК ОФОРМЛЯТЬ АВАРИЮ БЕЗ ГИБДД	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.07.29; МЕТРОЗВЕНЬЯ; ТОННЕЛИ БКЛ МОСКОВСКОГО МЕТРО ГОТОВЫ НА 60 ПРОЦЕНТОВ.....	18
ТАСС; 2019.07.29; МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН В I ПОЛУГОДИИ ПЕРЕВЕЗ БОЛЕЕ 1,2 МЛРД ПАССАЖИРОВ	19
RNS; 2019.07.26; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА	19
ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; ПЕРЕВОЗЧИКОВ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; ЗАКОН О ВЕСОВОМ И ГАБАРИТНОМ КОНТРОЛЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТКЛОНЕН СОВЕТОМ ФЕДЕРАЦИИ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; "АВТОДОР" С АВГУСТА ДО СЕРЕДИНЫ ОКТЯБРЯ СНИЖАЕТ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ПО ТРАНСПОНДЕРАМ ДРУГИХ ОПЕРАТОРОВ	22

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ УЧАСТКА ТРАССЫ А-157 В СТАВРОПОЛЬСКОМ КРАЕ ЗА 2,46 МЛРД РУБ.....	22
ТАСС; 2019.07.26; МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ МЕЖДУ САРАТОВОМ И ЭНГЕЛЬСОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 437 МЛН РУБЛЕЙ.....	23
РИА НОВОСТИ; 2019.07.27; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: ОТКРЫТИЕ Ж/Д УЧАСТКА ДО ЯКУТСКА - ВАЖНЕЙШЕЕ СОБЫТИЕ.....	23
ТАСС; 2019.07.27; В ЯКУТИИ ЗАПУСТИЛИ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ВВОДА КОТОРОГО ОЖИДАЛИ С 2012 ГОДА	24
ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АКИМОВ ОСТАЛСЯ ВО ГЛАВЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ РЖД.....	25
ТАСС; 2019.07.26; FESCO И "РЖД ЛОГИСТИКА" ЗАПУСКАЮТ ТРАНЗИТНЫЙ СЕРВИС ИЗ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ В ЕВРОПУ	25
РБК; 2019.07.26; ФАС ПОВТОРНО ОТКАЗАЛА ГТЛК В ПОКУПКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОПЕРАТОРА	26
КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.29; ГАЗОВОЗЫ ЗАПЛЫВАЮТ В ФНБ; НОВАТЭК ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ПРОЦЕНТНЫЕ СТАВКИ ДЛЯ ИХ СТРОИТЕЛЬСТВА ..	26
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ВЯТЧАНИН; 2019.07.28; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ ПАСПОРТА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	28
ПРАЙМ; 2019.07.26; ИНДОНЕЗИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ РОССИЙСКИМИ ПАССАЖИРСКИМИ СУДАМИ - МИНПРОМТОРГ РФ	28
РИА НОВОСТИ; 2019.07.26; В "РОСАТОМЕ" РАССКАЗАЛИ О ВЫБОРЕ ВЕРФИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СПГ-ЛЕДОКОЛОВ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.07.26; "НОВАТЭК" ЗАЯВИЛ О ПЕРЕИЗБЫТКЕ НА РЫНКЕ СПГ	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.07.29; МЫТЬ МОЖНО; МОСКВА-РЕКА СТАНОВИТСЯ ЧИЩЕ	30
ГАЗЕТА РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.07.29; ЖУКОВСКИЙ КЛИНОМ ВЫШИБАЮТ.....	30
КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.29; КРЕДИТОРЫ ПРИГРОЗИЛИ UTAIR БАНКРОТСТВОМ; ПЕРВЫЙ ИСК МОЖЕТ ПОДАТЬ БАНК «РУСЬ»	32
ТАСС; 2019.07.29; НИККЕИ: ALL NIPPON AIRWAYS БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ТОКИО ВО ВЛАДИВОСТОК С МАРТА 2020 ГОДА.....	33
ПРАЙМ; 2019.07.26; «ЖУКОВСКИЙ» НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВКИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ОБРАБОТКИ БАГАЖА	33
РИА НОВОСТИ; 2019.07.27; ЗЕЛЕНСКОГО ПОПРОСИЛИ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ	34
RNS; 2019.07.26; «АЭРОФЛОТ» ПОДНЯЛСЯ В РЕЙТИНГЕ КРУПНЕЙШИХ АВИАХОЛДИНГОВ ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; РОСАВИАЦИЯ НЕ НАШЛА ПОДРЯДЧИКА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП ТОМСКОГО АЭРОПОРТА.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; СУД ВНОВЬ ПОДТВЕРДИЛ ПРАВОТУ ФАС В СПОРЕ С ИРКУТСКИМИ ВЛАСТЯМИ О НАРУШЕНИЯХ ПРИ ВЫБОРЕ ИНВЕСТОРА АЭРОПОРТА	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; FINNAIR В СЕНТЯБРЕ ЗАКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ХЕЛЬСИНКИ В КАЗАНЬ И САМАРУ	36
RNS; 2019.07.26; БАНК «РУСЬ» НАМЕРЕН ПОДАТЬ ИСК О БАНКРОТСТВЕ UTAIR	37

ТАСС; 2019.07.28; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ПОПРОСИЛИ 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЗАЛИВ ОНЕЖСКОГО ОЗЕРА

Правительство Карелии в рамках заседания рабочей группы Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия республики под руководством **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** попросило о финансовой поддержке строительства капитального моста через залив Онежского озера в микрорайоне Соломенное в Петрозаводске. Республика хочет получить из федерального бюджета 1,4 млрд рублей, сообщил у себя на странице «ВКонтакте» глава региона Артур Парфенчиков

Сейчас через залив Онеги в Соломенном функционирует понтонная переправа, установленная взамен аварийной в конце 2017 года. По техническим параметрам она рассчитана на вес, не превышающий 90 т: одновременно на ней могут находиться три грузовые машины.

«Доложил о необходимости строительства капитального моста через залив Онежского озера в микрорайоне Соломенное, который заменит понтонную переправу. <...>. Из федерального бюджета просим выделить на эти цели 1 млрд 400 млн рублей на строительство нового моста в 2021-2022 годы», - говорится в сообщении.

До конца 2019 года власти республики совместно с **Минтрансом РФ** планируют решить вопрос, нужен ли на этом участке мост с возможностью развода. Для этого руководство должно проанализировать нужды и возможности судоходства на данном участке. После этого в республике приступят к разработке проектно-сметной документации.

Переправа в Соломенном ведет на территорию, где находятся дачные участки, а также постоянно проживают несколько тысяч человек. В этом же направлении находится горнолыжный центр «Ялгора» и Ботанический сад Петрозаводского госуниверситета. Мост также расположен в непосредственной близости от Соломенского лесозавода - одного из крупнейших деревообрабатывающих предприятий республики.

<https://tass.ru/ekonomika/6710805>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.29; «РОСГЕОЛОГИЯ» ПРОСИТСЯ В АРКТИЧЕСКУЮ РАЗВЕДКУ; ХОЛДИНГ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ГОСПРОГРАММУ НА 90 МЛРД РУБЛЕЙ

Как стало известно “Ъ”, «Росгеология» предлагает создать новую госпрограмму по геологической разведке в Арктике для «возрождения Севморпути». Объем ее финансирования в 2020–2024 годах может составить почти 90 млрд руб. и еще около 200 млрд руб.— до 2045 года. В качестве источников средств госкомпания предлагает средства бюджета и Фонда национального благосостояния. Это одна из первых инициатив нового главы «Росгеологии» Сергея Горькова, которая совпала с выпадом вице-премьера Юрия Трутнева против Минприроды относительно медленной разведки месторождений в Арктике.

«Росгеология» предлагает правительству разработать до 1 октября проект госпрограммы по геологическому изучению Арктики для воспроизводства минерально-сырьевой базы и «возрождения Севморпути». Это следует из презентации (есть у “Ъ”) главы госкомпании Сергея Горькова, подготовленной к заседанию госкомиссии по Арктике 25 июля. В рамках госпрограммы «Росгеология» с 2020 по 2024 год хочет получить 89,3 млрд руб., затем в 2024–2035 годах — 104,6 млрд руб. и еще 98,6 млрд руб. до 2045 года включительно. По мнению господина Горькова, источниками финансирования должны стать Фонд национального благосостояния (ФНБ) и бюджет РФ.

По мере того как размер ФНБ стремительно приближается к определенному законом уровню 7% ВВП, сверх которого эти дополнительные нефтегазовые доходы можно будет тратить, борьба за их распределение становится все более активной (см. стр. 1). Господин Горьков, который возглавил «Росгеологию» в апреле, в презентации отмечает, что «значительная» ресурсная база в Арктике «не в полной мере вовлечена в освоение», а действующая до 2024 года госпрограмма по воспроизводству и использованию

природных ресурсов «не позволяет решить задачу возрождения СМП и ускорения социально-экономического развития Арктики». Имеющиеся разведанные запасы и оцененные ресурсы твердых полезных ископаемых не позволят обеспечить загрузку СМП даже с учетом обеспечивающих грузов, считает госкомпания.

Основными мероприятиями госпрограммы на первом этапе для «Росгеологии» могут стать региональная разведка углеводородов (28 млрд руб.) и параметрическое бурение (55 млрд руб.), на втором этапе к ним добавятся поисково-оценочные работы (28,7 млрд руб.), третий же этап в большей степени предполагает бурение, поиск и оценку, в меньшей — региональное изучение. В «Росгеологии» заявили “Ъ”, что для разработки программы будет создана рабочая группа, от подробных комментариев в компании отказались. В Минприроды и Минвостокразвития не ответили “Ъ”.

Создание арктической программы в ходе госкомиссии поддержал вице-премьер Юрий Трутнев (курирует Арктику), отметивший «неудовлетворительную» работу Минприроды по разведке арктических месторождений. «Денег выделяется мало, и геологоразведка осуществляется в недостаточном объеме, месторождения не осваиваются», — сказал чиновник.

«Росгеология» уже получает госконтракты, выступая единственным исполнителем подпрограммы «Воспроизводство минерально-сырьевой базы» (около 30 млрд руб.). Но даже с нынешним объемом заказа компания допускает неисполнение условий госконтрактов, что неоднократно фиксировали Роснедра и Счетная палата. Также источники “Ъ” утверждают, что компания сама не справлялась с проведением сейсмоки на шельфе, привлекая китайцев. При этом стремление «Росгеологии» добиться приоритетного статуса в геологоразведке недр уже приводило к конфликтам с недропользователями.

В «Востокугле» Дмитрия Босова, который собирается добывать уголь на Таймыре, заявили “Ъ”, что не рассчитывают на предложенную «Росгеологией» госпрограмму, но она «нужна стране». В «Роснефти», «Газпром нефти», «Норникеле» не предоставили комментариев.

С учетом обновления управленческой команды в «Росгеологии» поиск новых путей развития с выходом в менее изученные регионы логичен, полагает замглавы исследовательского центра ЦСР Дмитрий Касаткин. Но даже если работы «Росгеологии» приведут к открытию месторождений, добавляет он, крупным недропользователям все равно, скорее всего, придется осуществлять доразведку.

<https://www.kommersant.ru/doc/4045776>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; МАКСИМ АЛЕКСЕЕВ; 2019.07.29; СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ: «БОЛЬШИЕ СОМНЕНИЯ, ЧТО НАЦПРОЕКТ ПОМОЖЕТ СПРАВИТЬСЯ С БЕДОЙ «УБИТЫХ ДОРОГ»

В последние годы теме развития автодорожной сети в России уделяется огромное внимание на самом высоком уровне. Прямым следствием этих обсуждений и работы стало принятие новых законов, реализация **нацпроектов**, утверждение Комплексного плана развития магистральной инфраструктуры.

Тем не менее проблема автодорог по-прежнему остается очень острой и предстоит многое сделать для ее успешного решения. Обо всем этом редакция ГИД поговорила с вице-президентом Координационного совета по организации дорожного движения (КСОДД) - экспертом Общественной палаты РФ и членом Межотраслевого экспертного совета (МОЭС) Сергеем Соболевым.

Извечная проблема

- Сергей Агеевич, в конце июня состоялось заседание Госсовета, посвященное теме развития сети автодорог в России и связанным с этим проблемам. Каковы его итоги?

- Практика подготовки, проведения и выполнение поручений по итогам заседаний Госсовета подтверждает эффективность решения назревших проблем в той или иной наиболее важной сфере деятельности государства. По дорожным проблемам - с акцентом на самые острые вопросы, тормозящие развитие дорог в нашей стране, - заседания Госсовета проводились и ранее. Помогли ли они решить часть проблем? Безусловно!

На последнем заседании, о котором мы с вами говорим, в основном докладе, подготовленном рабочей группой, и в выступлениях членов Госсовета поднималось очень много острых вопросов. Среди них - безопасность дорожного движения, ценообразование при строительстве дорог, перекладка коммуникаций, чрезмерное зарегулирование автодорожной отрасли (нормами Градостроительного кодекса и других федеральных законов), сезонность спроса на стройматериалы (песок, щебень, битум) и сопутствующие скачки цен на них, приведение в нормативное состояние и сохранность существующих дорог...

- На проблему качества автодорог обратил внимание даже президент страны. Так, доля дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, сегодня составляет лишь 42,4%. Причем по данным РАДОР, за последний год данный показатель снизился почти на 1%. С чем, по-вашему, это связано?

- Это вы сейчас приводите данные лишь о региональных дорогах. А вы знаете, муниципальные дороги у нас в каком состоянии?! Еще хуже!

И что можно говорить о состоянии искусственных сооружений на этих дорогах? Вы вспомните статистику прошлого года: сколько мостовых сооружений было обрушено! К большому сожалению, с человеческими жертвами...

Опыт работы в отрасли подсказывает мне, что истинное положение еще острее, чем все это обобщено и озвучено в официальных статистических отчетах.

Да, основные назревшие проблемы обсуждены на Госсовете, где были предложены первоочередные меры по ликвидации «убитых дорог». Вместе с тем вызывает большое сомнение, что с этой бедой мы сможем справиться, реализовав национальный проект **БКАД**.

Опыт работы в отрасли подсказывает мне, что истинное положение еще острее.

Средства запланированы, но в большинстве субъектов возникла масса организационных, правовых, технических и кадровых вопросов. Хватит ли мощностей у проектных, дорожных и других организаций, производящих дорожно-строительные машины и механизмы, а также битумные вяжущие, инертные материалы?

Чтобы решить все эти вопросы, нужно, чтобы бизнес пришел в эту отрасль - и рентабельную отрасль. Нужна долгосрочная уверенность, что это не на год, на два или три. Требуется вложиться в технику, материалы, подготовить или подобрать квалифицированные кадры...

- Доля автодорог регионального значения, соответствующих нормативам, должна достичь 50% к 2025 году. Насколько достижима, на ваш взгляд, обозначенная цель? Что будет главной трудностью на пути к ее реализации?

- Цель для региональных дорог (без учета муниципальных) вполне достижима. Об основных трудностях при реализации **нацпроекта** я уже высказался выше.

Сейчас на дворе июль - на дорогах ведется достаточно много ремонтных работ, что подтверждается временными задержками из-за ограничения движения в местах проведения работ. По моим ощущениям, это наблюдается на федеральных дорогах и на дорогах некоторых субъектов РФ.

Но того масштаба, при котором задачи **нацпроекта** будут реализованы, по объективным или субъективным причинам не ощущается. Это мое личное мнение как пользователя дорог, основанное на общедоступной информации. Может быть, у проектного комитета есть более объективные данные.

- Как вы в целом оцениваете сегодняшнее состояние российских дорог федерального и регионального значения на фоне, скажем, дорожной сети ведущих европейских стран?

- Мы же должны быть объективны! Да, дорог, отвечающих нормативам, у нас становится больше, в том числе магистральных высокоскоростных. Но их доля в общей протяженности дорожной сети пока еще достаточно низка. А плотность дорог на единицу площади страны в России, конечно, несравнима с европейскими показателями.

Вместе с тем только у нас перевозки автомобильным транспортом осуществляются через всю страну. Значит, они не так плохи и экономически выгодно перевозить грузы автотранспортом, а не железной дорогой или воздушным транспортом.

Роль системы «Платон»

- В начале июля прошла информация о возможном внедрении государственной системы «Платон» на сети автодорог регионального значения. Какие плюсы и минусы вы видите в таком решении?

- Эта информация не новая. О таких предложениях говорят с начала внедрения системы «Платон» на сети федеральных дорог. Основным плюсом таких систем считается тот принцип, что «пользователь платит».

Да, эта система достаточно дорогая - с учетом затрат на ее внедрение и эксплуатацию. Но она более справедливая в части учета «пребывания» автомобиля на дороге. У нас ведь основным источником наполнения дорожных фондов является акциз на топливо. И вроде бы все прозрачно и справедливо: чем больше мощность автомобиля и чем больше он совершает пробега, тем больше топлива тратится и больше акцизных средств поступает на дороги.

Но справедлив ли такой акциз для других видов транспорта? Дизельных тепловозов на железных дорогах, речного и морского транспорта, сельскохозяйственной техники, работающей только на полях, и т. д. В этой связи «Платон» более избирателен и справедлив.

Но справедлив ли такой акциз для других видов транспорта? В этой связи «Платон» более избирателен и справедлив.

Другой дорожный налог, который берется с транспортных средств «за лошадиную силу», вообще считаю атавизмом - его ведь обещали отменить, когда увеличивали акциз. Однако в реальности этот налог сегодня является основным источником пополнения дорожных фондов в регионах.

Так что учет пользования региональными и муниципальными дорогами нужен, чтобы пользователь дорог вносил средства на их поддержание в нормативном состоянии и развитие. При этом налог «на лошадиную силу» должен быть отменен. Вести такой учет, по моему мнению, необходимо, но с применением современных технических средств (ГЛОНАСС, тахографы, смартфоны и т. д.).

- К слову, если говорить о системе «Платон», то насколько эффективной вы сегодня считаете ее работу? В чем, на ваш взгляд, ее, возможно, следовало бы доработать?

- Согласно общедоступной информации система работает эффективно, и запланированные показатели, подтверждающие ее эффективность, выполняются. Мы же с вами слышим и видим в СМИ репортажи о собранных десятках миллиардов, о восстановленных и построенных мостах на эти собранные средства.

Возможно ли повысить ее отдачу, то есть собираемость? Думаю, что да! Нужна слаженная работа не только системы, но и надзорных органов, в том числе таможенных. Ведь у иностранных перевозчиков - в первую очередь наших географических соседей - есть возможность уходить от наказания за неуплату сбора.

В части доработки системы. Конечно, как и для каждого инженерного сооружения, элементы которого морально и физически изнашиваются, требуется ее дальнейшая модернизация. Кроме того, технологии позиционирования, распознавания и контроля в настоящее время развиваются стремительными темпами и требуется не отставать от данного процесса.

Возьмем, к примеру, платные дороги: там процент собираемости выше, чем у «Платона». Но сколько дополнительных средств для этого требуется и сколько неудобств получает пользователь! Строим пункты сбора платы, расширяем дорогу до 10 и более полос, выкупаем для этого землю, устанавливаем шлагбаумы, нанимаем работников - и решаем еще ряд других проблем.

Что получает взамен пользователь за собственные деньги? Пробки перед пунктами сбора платы при большой интенсивности и потерю сэкономленного времени в пути. Так может быть, вместо пунктов сбора платы распространить на эти дороги систему «Платон» или аналогичную ей и оплачивать проезд без остановки?

Проблема перевеса транспорта

- Как вы думаете, стоит ли пересмотреть действующие в России требования к федеральным и региональным автодорогам с точки зрения их стойкости к весовым нагрузкам на ось? Возможно, их стоит адаптировать под Европу?

- Вы знаете, разговор о повышенных осевых нагрузках в европейских странах - от лукавого. В Европе весовые параметры нормируются соответствующей директивой, и наши разрешенные весовые параметры, утвержденные постановлением правительства, практически полностью совпадают.

Да, некоторые скандинавские страны (Финляндия, Швеция) для внутренних перевозок установили у себя более высокие весовые параметры, чем в директиве. Например, общая масса - до 70 т для ТС с количеством осей семь и более.

При этом простая арифметика показывает, что получается в среднем 10 т на ось. И поверьте, там никому не придет в голову нарушать эти параметры! И наши перевозчики, проезжая там, тоже не грешат превышениями.

- Что, по вашему мнению, следует сделать, чтобы создаваемая в стране система весогабаритного контроля (АСВГК) была внедрена максимально безболезненно для отрасли и смогла выполнять свою основную функцию - защиту дорог от разрушений из-за перегруженного транспорта?

- Безболезненно ни одно принуждение к соблюдению законодательства не проходит. Иначе не было бы правоохранительного и надзорного госаппарата, следящего за соблюдением законов, правил и стандартов.

Особенно остро это воспринимается, когда сначала вообще не было никакого контроля за соблюдением весовых параметров, а потом резко последовал очень жесткий контроль. В том числе штрафы за незначительные превышения, при которых возникает непонимание и неприятие такого наказания.

Особенно остро воспринимается, когда не было контроля за соблюдением весовых параметров, а потом резко последовал жесткий контроль.

Есть много нареканий со стороны пользователей дорог на некорректность работы весового оборудования, на сложность обжалования принятых решений по административным материалам. В этой связи полагаю целесообразным отменить применение автоматической фиксации правонарушений по ч. 1 ст. 12.21.1.

Это позволит снять нервозность из-за складывающейся практики применения автоматической фиксации таких правонарушений. По другим частям данной статьи, где превышения весовых параметров достаточно высоки, следует применять «автоматику» с возможной корректировкой величины штрафных санкций.

Частные дороги

- В России много говорится о реализации важных дорожно-инфраструктурных проектов (платных дорог и мостов) на принципах ГЧП. Однако те же зарубежные инвесторы, похоже, не проявляют особого интереса к участию в их реализации...

- В этом-то и вопрос, что много говорится, а решений, стимулирующих такое инвестирование, мало. Но и в других отраслях больших объемов инвестирования, надо сказать, тоже особо не наблюдается.

Однако давайте возьмем, например, инвестора автозавода или супермаркета и инвестора участка дороги. Первые, в грубом приближении, пришли, выбрали площадку, заключили соглашение, построили, ввели в эксплуатацию - и начали получать прибыль.

А в дорожном строительстве объект линейный: десятки, а то и сотни земельных участков, которые надо отводить и выкупать, пересечения с другими линейными сооружениями (газопроводы, водопроводы, линии энергетики и связи), которые требуется перекладывать, согласование и вырубка лесов (помните громкие истории Химкинского леса, Лосино-островского и еще десятки других, аналогичных?), строительство мостов, путепроводов и водопропускных труб.

Помните громкие истории Химкинского леса, Лосино-островского и еще десятки других, аналогичных?

Поэтому инвесторы при заключении инвестдоговоров большинство перечисленных вопросов стараются переложить на плечи государства. Надо понимать, что дорога представляет собой самый сложный инженерно-технический объект - и достаточно дорогой по вложенным в него финансовым средствам. При этом возврат вложенных инвестиций составляет до 25-30 лет - так долго ждать возврата средств считается достаточно рискованно.

В этой связи платные участки дорог, построенные частными инвесторами, у нас можно пересчитать по пальцам одной руки. Эти участки можно определить по достаточно высокой стоимости проезда. А те участки, где цена приемлемая, строились с участием государства или различных фондов.

- Сейчас на слуху тема с возможным отказом властей от проекта строительства новой платной трассы Москва - Н. Новгород - Казань. Хотелось бы услышать ваше личное мнение по этому поводу: насколько необходима данная автодорога?

- В отношении моего мнения о создании транспортного коридора Европа - Западный Китай могу сказать, что я поддерживаю создание новой магистрали, пусть даже на платной основе. Разговоры о трассе «Меридиан», как и о новом платном коридоре, ведутся уже очень давно, а начала работ так и нет. В то же время очень сомнительно, что реконструкция М-7 даст такой же эффект, как и новая дорога.

Ее реконструкция связана с массой проблем для пользователей дороги, так как движение снять нельзя и строить, создавая коллапс для движения, - достаточно проблематично. В этом отношении мне импонирует позиция **первого заместителя министра транспорта Иннокентия Алафинова**: нужно и делать новую дорогу, и реконструировать имеющуюся.

Очень сомнительно, что реконструкция М-7 даст такой же эффект, как и новая дорога.

Направление на восток очень востребовано. Автодорога Кострома - Шарья - Киров - Пермь совсем недавно перешла в федеральное ведение и также нуждается в реконструкции. Если бы она была готова, часть транспорта,двигающегося за Урал, могла бы уходить на нее. Что облегчило бы нагрузку на М-7 и позволило осуществлять реконструкцию с меньшим трафиком. Поэтому нужна новая дорога!

Что касается «Меридиана», то его инвестор планирует прокладывать по новой трассе. Но у инвестора есть предложение (условие) разрешить движение по построенной дороге крупногабаритных автопоездов длиной более 30 м без получения специальных разрешений. Как это условие будет в дальнейшем реализовано в законодательном плане - здесь требуются дополнительные консультации и корректировки нормативов.

<http://truckandroad.ru/roads/sergej-sobolev-bolshie-sommenija-chto-nacproekt-pomozhet-spravitsja-s-bedoj-ubityh-dorog.html>

ТАСС; 2019.07.27; ГИБДД ПЛАНИРУЕТ ДОБИТЬСЯ ОФОРМЛЕНИЯ ДО 100% МЕЛКИХ ДТП ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ

ГИБДД России надеется, что в будущем до 100% ДТП без пострадавших будет оформляться по европротоколу – упрощенному порядку без вызова сотрудников полиции. Об этом заместитель начальника Госавтоинспекции Владимир Кузин рассказал на встрече с экспертным сообществом.

«Мы стремимся к 2030 году к нулевой смертности, так и, наверное, в какой-то период времени мы достигнем того, что в рамках европротокола можно будет оформлять практически до 100% ДТП без пострадавших», – сказал он.

По словам Кузина, на сегодняшний день более трети водителей оформляют мелкое ДТП самостоятельно. При этом число выездов работников Госавтоинспекции на места таких происшествий сокращается с каждым годом. Так, за первое полугодие сотрудники ГИБДД оформили 1,9 млн ДТП, что на 17,4% меньше, чем за аналогичный период 2018 года.

Воспользоваться европротоколом можно, если участниками происшествия являются только два автомобиля, нет пострадавших, оба владельца имеют полис ОСАГО, ущерб причинен только машинам участников ДТП и не пострадало имущество третьих лиц.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» направлен на увеличение доли дорог, соответствующих нормативным требованиям, и снижение числа погибших в результате ДТП. К 2024 году смертность от дорожно-транспортных происшествий должна снизиться в 3,5 раза, в дальнейшем – до нулевого уровня.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/767409>

ТАСС; 2019.07.27; ВРЕМЕННУЮ СКИДКУ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ НА ЮГ И В ПЕТЕРБУРГ ВВОДЯТ ДЛЯ ЛЮБЫХ ТРАНСПОНДЕРОВ

Владельцы «неродных» транспондеров для трасс М-11 «Москва - Санкт-Петербург» и М-4 «Дон» смогут получить скидки на проезд по этим дорогам до 40% с 1 августа до 13 октября. Об этом говорится в сообщении госкомпании «Автодор».

«С 1 августа до 13 октября 2019 года для автомобилистов, проезжающих по участкам «Автодора» с транспондерами других операторов, будет снижена стоимость проезда», - отмечается в сообщении госкомпании «Автодор».

Речь идет о владельцах транспондеров ЗСД (Западный скоростной диаметр Санкт-Петербурга), СЗКК (Северо-Западная концессионная компания) и НКД («Новое качество дорог», оператор обхода Одинцово на М-1).

У автомобилистов появится возможность платить на 20-40% меньше базового тарифа. То есть с теми же скидками, что и владельцы транспондеров T-pass самой госкомпании «Автодор».

Равные условия оплаты проезда будут действовать по всем платным участкам трассы М-4 «Дон» и по трассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург» кроме головного участка – от МКАД до Солнечногорска, потому что на участке с 15-го по 58-ой км «Автодор» не формирует цену, тариф устанавливает концессионер – СЗКК.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/762715>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.26; КАДРОВЫЙ ГОЛОД В РЕЧНОЙ ОТРАСЛИ И СУДОСТРОЕНИИ СИБИРИ ПОМОГУТ УСТРАНИТЬ ПРОГРАММЫ ЦЕЛЕВОГО ОБУЧЕНИЯ

Вопросы кадрового обеспечения воднотранспортной и судостроительной отраслей Сибири стали основой повестки рабочего совещания в **Минтрансе** Республики Саха (Якутия), в котором принял участие заместитель руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Андрей Тарасенко. Об этом сообщила пресс-служба **Росморречфлота**.

Якутия, которая планирует строить на основе будущей Жатайской судовой верфи до 10 судов в год, сегодня испытывает кадровый голод в отраслях внутреннего водного транспорта и судостроения.

«Одной только строящейся Жатайской судовой верфи с учетом производственной мощности для работы понадобятся 664 специалиста - это и вспомогательные рабочие, и производственники, и сами служащие», - отметили в региональном Минтрансе.

Специалистов с высшим образованием планируется обучать по целевым договорам на базе учебных заведений Новосибирска, Санкт-Петербурга, Калининграда, а также Якутского института водного транспорта, где набор на специальность «Кораблестроение» начнется с 2020 года, заявил Вадим Собко, генеральный директор АО «Жатайская судовой верфь». Он также выступил с предложением рассмотреть вопрос внедрения практики распределения выпускников высших учебных заведений Центральной России в Якутию.

Основным учебным заведением, обучающим курсантов речного флота, в регионе является Якутский институт водного транспорта. Сейчас там обучается более 800 учащихся. Ежегодно институт выпускает более 100 специалистов по программам высшего и среднего образования.

По словам министра транспорта и дорожного хозяйства Якутии Александра Тарасова, одна из серьезных проблем в том, что в самих учебных заведениях нет собственных учебных судов для прохождения производственной плавательной практики курсантов.

Во время совещания также прозвучал вопрос оснащенности учебными материалами. Как отметила директор ГБПОУ РС(Я) «Жатайский техникум» Алена Морозова, для учреждений среднего профессионального образования также практически нет учебных пособий.

Андрей Тарасенко поставил вопрос о заявке на целевое обучение, заметив, что проблему утечки специалистов можно решить при помощи выделения квот на их обучение с тем, чтобы получившие специальность кадры возвращались назад. Необходимо активно

возрождать речной флот и сделать так, чтобы специализированные кадры оставались на местах, подчеркнул он.

В рамках своей рабочей поездки замруководителя **Росморречфлота** во время пребывания в Якутии осмотрел строительство Учебно-тренажерного центра Якутского института водного транспорта - филиала СГУВТ, судостроительные мощности региона, в сопровождении ректора СГУВТ Татьяны Зайко посетил Якутский филиал крупнейшего воднотранспортного вуза Сибири. Андрей Тарасенко также встретился с министром транспорта и дорожного хозяйства РС (Я) Александром Тарасовым, руководителем Администрации Ленского бассейна ВВП Павлом Снытко и ознакомился с деятельностью администрации крупнейшего сибирского речного бассейна.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=79788>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.26; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ УСЛОВИЙ ВЕДЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ТОР

Президент России Владимир Путин подписал закон, направленный на совершенствование условий ведения предпринимательской и инвестиционной деятельности в территориях опережающего социально-экономического развития (ТОР), соответствующий документ опубликован на официальном портале правовой информации. Документ предусматривает возможность включения в границы ТОР акватории водных объектов, то есть прилегающих к ним морей, озер и водохранилищ. Это позволит резидентам ТОР осуществлять, в частности, рекреационную деятельность и строительство гидротехнических сооружений. Однако предложение о включении акватории водных объектов в границы ТОР должно быть согласовано с ФСБ, ФСО, Минобороны, Минприроды и **Минтранс** до внесения в правительство РФ.

Законом устанавливается запрет на предоставление режима ТОР организациям, осуществляющим добычу нефти, газа и (или) газового конденсата, а также заготовку древесины и их реализацию, кредитным, страховым, клиринговым организациям, НПФ и профучастникам рынка ценных бумаг.

Помимо этого, расширяется перечень вопросов, которые могут быть предусмотрены в соглашении о создании ТОР. В нем теперь могут быть установлены условия предоставления резидентам ТОР льгот по уплате налога на имущество организаций и земельного налога, в том числе сроки их предоставления, а также порядок исполнения регионом или муниципалитетом обязательств по финансовому обеспечению размещения объектов инфраструктуры ТОР.

Одновременно сокращаются сроки, на которые могут быть продлены проверки в отношении резидентов ТОР. Так, в исключительных случаях проверки малых предприятий могут быть продлены не более чем на 30 часов, микропредприятий - не более чем на 10 часов, а в отношении иных резидентов ТОР - не более чем на 15 рабочих дней. Аналогичные нормы в части продления сроков проверок вносятся и в отношении резидентов свободного порта Владивосток.

<https://ria.ru/20190726/1556919213.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ СОКОЛОВА; 2019.07.29; ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВ ИНВАЛИДОВ ПРОСЛЕДЯТ ПЯТЬ ВЕДОМСТВ

Административные дела о нарушении прав инвалидов на доступность социальной инфраструктуры и услуг будут рассматривать пять ведомств. Соответствующие поправки в КоАП вступают в силу 29 июля.

Закон корректирует ряд положений об административной ответственности за уклонение от выполнения требований по обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг. Полномочия по рассмотрению дел о таких правонарушениях в пределах возлагаются на пять ведомств - **Ространснадзор**, **Росздравнадзор**, **Ростехнадзор**, **Рособрнадзор**, **Роскомнадзор**. Также делами о нарушениях прав людей с ограниченными возможностями

здоровья займется региональные органы в сфере жилищного надзора, перевозок пассажиров и багажа легковым такси, и социального обслуживания.

До сих пор функции по привлечению к административной ответственности за уклонение от обязанностей сделать инфраструктуру и услуги доступными для инвалидов возлагались на органы социальной защиты. Но они не могли осуществлять надзор в сфере транспорта, связи, культуры, ЖКХ, здравоохранения. В связи с этим авторы закона предложили передать обязанность по рассмотрению дел о нарушениях прав инвалидов на компетентные органы в каждой сфере.

<https://www.pnp.ru/social/za-soblyudeniem-prav-invalidov-prosledyat-pyat-vedomstv.html>

ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2019.07.28; ОБЩИЙ ПОДХОД К ДВУМ СТОЛИЦАМ; ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ – СОЗДАНИЕ БЕЗОПАСНЫХ И КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПассаЖИРОВ

В марте был создан Центр по развитию Центрального транспортного узла и Санкт-Петербургского транспортного узла. О его работе рассказывает руководитель новой структуры, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони.

– Олег Вильямсович, зачем создан этот центр?

– Это связано с усилением внимания ОАО «РЖД» к развитию транспортных систем Москвы и Санкт-Петербурга.

Стоит отметить, что внимание к развитию этих направлений всегда было на высоком уровне: Москва и Санкт-Петербург играют ключевую роль в экономике нашей страны. Между этими городами сконцентрированы крупнейшие пассажиро- и грузопотоки в России. А в настоящее время перед ОАО «РЖД» государством поставлены новые задачи по развитию Московского и Санкт-Петербургского железнодорожных узлов.

Объективно высокая значимость транспортного комплекса Московского региона в общегосударственном масштабе позволяет применять к нему термин «Центральный транспортный узел». Здесь больше всего грузов и пассажиров, здесь расположены крупные транспортные объекты, проходят важнейшие международные транспортные коридоры.

Вместе с этим транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области также, без сомнения, играет важную роль в экономике страны: наличие крупнейших морских портов России и Волго-Балтийского водного пути, развитой сети железных и автомобильных дорог, востребованной системы воздушных сообщений делают этот транспортный узел стратегически важным для экономики.

На сегодняшний день стало очевидным, что для получения наибольшего социально-экономического эффекта и синхронизации развития этих двух важнейших российских регионов необходимо усилить их транспортную связь. Вследствие этого руководством компании и было принято решение о целесообразности применения единого подхода к развитию транспортных систем этих направлений. В итоге это позволит создать мощный единый транспортный кластер.

– Какие проекты будут способствовать развитию региональных транспортных узлов?

– Для дальнейшего развития транспортной системы Москвы и Подмоскovie ключевым проектом являются Московские центральные диаметры (МЦД).

В конце 2017 года глава ОАО «РЖД» Олег Валентинович Белозёров и мэр Москвы Сергей Семёнович Собянин обратились к президенту РФ с предложением создать в Московском регионе новую транспортную систему, отличительной особенностью которой стала бы организация движения на принципах диаметральных сообщений, предполагающая следование поездов сквозь центр столицы по соединённым между собой радиальным железнодорожным линиям. Это предложение было поддержано Владимиром Владимировичем Путиным, что послужило началом реализации проектов развития МЦД. Что же касается Северной столицы, то в 2015 году утверждена Генеральная схема развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2025 года. В соответствии с этим документом компания «РЖД» при поддержке федерального бюджета развивает инфраструктуру на подходах к портам Северо-Запада.

В феврале 2019 года на совещании у **министра транспорта Российской Федерации Евгения Ивановича Дитриха** холдингом «РЖД» были представлены и приняты за основу ранее согласованные с правительствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области предложения по первоочередным мероприятиям развития Санкт-Петербургского узла. А 10 апреля этого года президент страны согласовал предложения по развитию железнодорожного транспорта в Санкт-Петербургской городской агломерации, представленные в совместном обращении врио губернатора Санкт-Петербурга Александра Дмитриевича Беглова и генерального директора ОАО «РЖД» Олега Валентиновича Белозёрова. В число этих предложений вошло и начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург, строительство которой может дать увеличение пассажиропотока на этом направлении практически в три раза, в том числе за счёт сокращения времени в пути до двух часов.

– Расскажите подробнее о целях и планах развития пассажирского движения в Московском регионе?

– Отмечу сначала, что для компании «РЖД» и для меня лично главной целью всегда было создание безопасных и комфортабельных условий для гостей и жителей нашей страны, которые будут пользоваться железнодорожной инфраструктурой Москвы, Санкт-Петербурга и прилегающих к ним регионов.

Развитие железнодорожного сообщения в качестве одного из видов городского транспорта не только комфортно для пассажиров, но и оптимально с точки зрения городской экономики. Это уже оценили по достоинству в Московском регионе, где успешно реализован проект «Московское центральное кольцо» (МЦК), регулярно ставящий рекорды по числу перевозимых пассажиров. Сегодня услугами МЦК пользуются более 500 тыс. человек ежедневно, а с начала эксплуатации мы уже перевезли свыше 300 млн человек.

Следующий шаг – проекты Московских центральных диаметров. Многие остановочные пункты будут иметь пересадки на станции метрополитена, МЦК и остановки общественного транспорта. В результате для пассажиров будут доступны новые маршруты. Это позволит повысить транспортную мобильность населения, снизить нагрузку на автодорожную инфраструктуру в Москве и Подмосковье.

В качестве первого этапа в четвёртом квартале этого года планируем организовать пассажирское сообщение на диаметральными маршрутах МЦД-1 Одинцово – Лобня (Смоленско-Савёловский диаметр) и МЦД-2 Нахабино – Подольск (Рижско-Курский диаметр). Планируется оборудовать платформы навесами на всю длину, построить крытые пешеходные переходы с эскалаторами и лифтами.

Осенью начнётся обкатка маршрутов МЦД: по ним пойдут поезда. Когда первый этап проекта будет реализован, МЦД будут открыты для входа пассажиров с 5.30 утра до 1.00 ночи и без дневного перерыва. Всего в предварительном расписании 52-километрового МЦД-1 – 86 пар электропоездов в сутки, которые будут следовать четыре раза в час с 15-минутным интервалом. На маршруте будет задействовано 11 составов в обороте, два резервных. На 80-километровом маршруте МЦД-2 предполагается в обороте задействовать 17 составов электропоездов, следующих с интервалом 12 минут, и два резервных. Пассажирам МЦД планируется оказывать услуги, к которым люди уже привыкли в поездах «Ласточка» на МЦК. Одним из важнейших преимуществ станет единый билет с городским транспортом, обеспечивающий проезд без новой оплаты.

На участках Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск вместе с поездами МЦД сохранятся ныне действующие электропоезда, следующие от вокзалов до удалённых пунктов назначения. Останутся и региональные экспрессы, аэроэкспрессы – они будут встроены в новое расписание.

Также сегодня рассматриваются такие перспективные маршруты, как МЦД-3 Крюково (Зеленоград) – Раменское (октябрьское и казанское направления), МЦД-4 Апрелевка – Железнодорожная (киевское и горьковское направления). Например, движение по МЦД-4 начнётся через два года. Для этого маршрута строится соединительная ветка с четырьмя остановочными пунктами между киевским и смоленским направлениями.

– Что ждёт пассажиров в Санкт-Петербурге?

– Развитие московского направления Октябрьской дороги с усилением железнодорожной инфраструктуры на участке от Санкт-Петербурга до Тосно до четырёх главных путей – приоритетная задача. Это будет первый в Северной столице проект, который обеспечит внутригородское и пригородное железнодорожное сообщение по тактовому принципу между центром города и Колпино. В настоящее время перегоны участка Санкт-Петербург – Тосно являются двух- и трёхпутными.

Прорабатывается также идея организации тактового пассажирского движения между северными и южными районами Санкт-Петербургской городской агломерации. Это позволит «подхватить» пассажира, к примеру, в Сестрорецке и довезти его до Павловска, обеспечив по ходу следования возможность большого количества комфортных пересадок с метро, радиальными линиями пригородного железнодорожного транспорта и международным аэропортом Пулково.

Вторым приоритетным проектом является обеспечение железнодорожным сообщением с центром Северной столицы жителей города Сертолово. Прирост населения здесь в период с 2006 по 2016 год составил более 20%, и для организации перевозки пассажиров в железнодорожном сообщении потребуется 11 пар поездов в сутки. Для улучшения транспортной доступности Сертолово предложен вариант эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции Левашово, используемого Министерством обороны РФ. Для реализации проекта потребуется модернизация верхнего строения пути, электрификация этого участка и строительство пассажирской инфраструктуры.

Мы также активно прорабатываем такие проекты, как создание на территории города и области путепроводов в местах пересечения железных и автомобильных дорог. В стадии строительства находятся путепроводы через линию Санкт-Петербург – Москва перед станцией Колпино (на перегоне Славянка – Колпино), а также путепроводы на строящейся Южной широтной магистрали через пути балтийского и витебского направлений. Реализация этого проекта напрямую влияет на повышение комфорта и безопасности как жителей региона, так и пассажиров поездов. Ведутся работы по техническому обновлению Московского, Витебского, Ладужского вокзалов, организованы совместные с властями Санкт-Петербурга мероприятия по благоустройству территорий, прилегающих к путям в городской черте.

В этом году мы планируем разработать концепцию по развитию железнодорожной инфраструктуры в Санкт-Петербургском узле до 2025 года и на перспективу до 2030 года. Будут проработаны варианты развития внутригородского пассажирского железнодорожного движения за счёт создания системы, схожей по технологии и сервису с Московским центральным кольцом.

– Как будут выглядеть Центральный и Санкт-Петербургский транспортные узлы после завершения основных проектов их развития?

– Думаю, они будут похожи друг на друга. Как уже говорилось, мы планируем применить общие подходы и сходные технологические решения при развитии, гармонизации и синхронизации транспортных систем Центрального и Северо-Западного регионов. В перспективе эти два узла должны объединиться в межрегиональный транспортный кластер. Это стратегическая и подлинно инновационная цель. Она предполагает кардинальное решение проблемы транспортного обеспечения населения в условиях постоянного роста пассажиропотока, сокращение времени в пути и создание комфортных условий для пассажиров. В конечном итоге это позволит разгрузить автомобильные магистрали, метрополитен и головные вокзалы в обоих городах.

Все упомянутые проекты имеют выраженную социальную направленность: они призваны обеспечить в долгосрочной перспективе создание лучших условий проживания жителей этих регионов, масштабное развитие городов и территорий, расположенных между ними. В сочетании с ожидаемыми мультипликативными эффектами в экономике и социальной сфере это позволит в итоге заложить основу для создания своего рода единой экономической, производственной, демографической и социально-культурной оси двух столиц.

Мы уверены, что с учётом позитивной атмосферы сотрудничества и взаимопонимания, которые сложились между компанией «РЖД» и правительствами субъектов Российской Федерации, все поставленные задачи будут выполнены в срок и с наивысшим качеством, а наши сегодняшние и будущие достижения создадут примеры для тиражирования лучших практик на всю сеть железных дорог.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1471688>

РБК; ПЕТР КАНАЕВ, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.07.26; КАЖДЫЙ ТРЕТИЙ НЕ СЛЫШАЛ О НАЦПРОЕКТАХ; ФСО ИЗУЧИЛА МНЕНИЕ РОССИЯН О РЕАЛИЗАЦИИ КЛЮЧЕВЫХ ЗАДАЧ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

Около трети россиян (31,7%) ничего не знают о реализации в России национальных проектов, две трети знают или «что-то слышали», показал опрос населения, проведенный службой специальной связи и информации ФСО в апреле 2019 года (есть в распоряжении РБК, более поздние опросы пока не проводились, сказал близкий к правительству источник РБК).

ФСО проводила аналогичный опрос населения ранее — в феврале. Тогда 37,5% россиян сообщили, что не знают о реализации в России **нацпроектов**. Таких было на 5,8 п.п. больше, чем по результатам апрельского опроса.

Социологические исследования проводились по заказу правительства. Источник, близкий к одному из профильных ведомств, подтвердил основные выводы опроса.

Цель опроса — изучить мнение россиян о реализации **нацпроектов**, которые призваны обеспечить выполнение майского указа президента Владимира **Путина**. Реализация 12 **нацпроектов** и комплексного плана развития инфраструктуры, общая стоимость которых оценивается в 25,7 трлн руб., будет определять социальную и экономическую политику России до 2024 года (.pdf).

Согласно результатам исследования, респонденты лучше всего осведомлены о реализации в стране социальных **нацпроектов** («Здравоохранение», «Образование», «Демография»), а также **нацпроектов** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и «Жилье и городская среда».

56,9% участников опроса сообщили, что знают о **нацпроекте** по здравоохранению, из них 32,1% «что-то слышали» о нем. 43,1% сказали, что ничего не знают об этом **нацпроекте**.

55,9% респондентов известно о реализации **нацпроекта** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (32,7% из них сказали, что «что-то слышали» о нем). 44,1% не имеют представления о нем.

53,8% россиян знают о **нацпроекте** «Демография» (30,9% «что-то слышали») против 46,2% тех, кому ничего не известно о нем.

Хуже всего ситуация с осведомленностью населения о **нацпроекте** «**Международная кооперация и экспорт**»: подавляющее большинство респондентов (71,5%) ничего не слышали о нем. О существовании **нацпроекта** «Цифровая экономика» не знают 65,1% населения, «Модернизация и расширение транспортной инфраструктуры» — 66,3%, «Производительность труда и поддержка занятости» — 66,4%.

Чаще всего россияне, осведомленные о реализации **нацпроектов**, получали информацию о них из федеральных телеканалов (68,2%) и интернета (43,6%).

Опросы ФСО, проведенные в феврале и апреле, различаются по масштабам выборки. Февральское исследование проводилось во всех регионах, кроме Алтайского края, Воронежской, Кемеровской, Кировской, Челябинской и Ярославской областей. Выборка опроса составила 5447 человек.

Апрельский опрос ФСО проводился во всех 85 регионах страны. Выборка составила 47 215 человек, и она соответствует основным социально-экономическим характеристикам взрослого городского и сельского населения страны.

Чего россияне ждут от **нацпроектов**

Согласно результатам февральского опроса, значительная доля россиян (36,5%) не ждут положительных изменений в своей жизни от реализации ни одного из **нацпроектов**. Наибольшие надежды те россияне, кто рассчитывает на улучшения, связывают с

нацпроектами по здравоохранению (37,9%) и по безопасным дорогам (29%). В апреле респондентов не спрашивали об ожиданиях от **нацпроектов**.

В ходе февральского опроса респондентам предложили в произвольной форме рассказать, каких конкретных результатов они ждут от реализации **нацпроектов**. Обобщение наиболее повторяющихся ответов показывает, что ожидания россиян не всегда соответствуют содержанию **нацпроектов**.

От **нацпроекта** «Образование» россияне ждут отмены единого государственного экзамена (ЕГЭ) и возвращения к «советской» системе образования.

При реализации **нацпроекта** «Здравоохранение» респонденты хотели бы увидеть создание в стране системы полностью бесплатной медицинской помощи, включающей весь спектр услуг. Участники опроса ожидают, что жизненно важные лекарства станут полностью бесплатными.

Россияне ожидают, что реализация **нацпроекта** «Жилье и городская среда» приведет к снижению стоимости услуг ЖКХ при повышении их качества, а **нацпроект** «Экология» приведет к ликвидации мусорных свалок и полигонов.

Эти цели в **нацпроектах** не предусмотрены; в проекте «Экология» говорится о ликвидации несанкционированных свалок в границах городов.

Левада-центр не проводил мониторинг отношения к **нацпроектам** после апреля, сообщил РБК заместитель директора Левада-центра Денис Волков. РБК ожидает ответа от ВЦИОМа и ФОМа.

Власти обеспокоены низким уровнем информированности граждан о **нацпроектах**. «Это проблема и исполнительной власти, и депутатов, и партии, поскольку она считает национальные проекты своим приоритетом. Если о них известно мало, это означает, что мы с вами не очень хорошо работаем. Нужно этим заниматься более активно», — говорил премьер-министр **Дмитрий Медведев** на заседании партии «Единая Россия» в начале июля.

Глава Совета Федерации Валентина Матвиенко заявила, что более половины россиян даже не слышали о том, что власти страны реализуют какие-то национальные проекты, а в чем состоит их смысл, понимают лишь 7% граждан.

Две трети населения знают или слышали о национальных проектах, хотя реальные результаты работы по ним появятся с сентября, говорит источник РБК, близкий к правительству: «Это окажет влияние на уровень осведомленности о них и понимания их целей». По его словам, в кабмине «есть четкая концепция работы в этом направлении, но это не мгновенный процесс».

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/07/26/5d3890579a79471db79ec29b>

ТАСС; 2019.07.29; ДЕПУТАТЫ ОТ ЛДПР ПРЕДЛАГАЮТ СМЯГЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА НЕКРУПНЫХ ДТП

Группа депутатов от фракции ЛДПР во главе с вице-спикером Игорем Лебедевым вносит в Госдуму законопроект о смягчении административной ответственности для водителей, оставивших место дорожно-транспортного происшествия, не повлекшего тяжких последствий. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе одного из авторов документа, депутата Ярослава Нилова.

Согласно пояснительной записке, «имеются случаи, когда водитель может не знать, что он покидает место ДТП». По мнению авторов, это может произойти на парковке, на дороге с высоким уровнем шума или же в результате действий злоумышленников, так называемых «автоподставщиков».

«Водитель может оставить место ДТП в экстренных случаях: если пассажир, получивший травму, нуждается в срочной медицинской помощи, в машине присутствует женщина в предродовом состоянии и другое», - отмечают авторы.

На сегодняшний день, согласно Кодексу об административных правонарушениях, оставление места ДТП, которое не попадает под статьи Уголовного кодекса, влечет лишение водительских прав на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до 15 суток. Законопроектом предлагается смягчить данную норму, установив, что такое правонарушение может караться штрафом в 10 тыс.

рублей, лишением прав на срок до 1,5 года без минимального срока или арестом на 15 суток.

Таким образом, водителей можно будет лишать прав на срок менее года. Решение о применении конкретных мер будет принимать суд, отмечают в ЛДПР.

<https://tass.ru/obschestvo/6710886>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА СЛЮСАРЕНКО; 2019.07.28; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД КРУПНОГАБАРИТНЫМ ТРАНСПОРТОМ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ

Правительство России одобрило законопроект об изменении ответственности за нарушение правил движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств. Об этом говорится в решениях, принятых по итогам заседания 25 июля. Документы опубликованы на сайте кабмина.

Поправки разработал **Минтранс** во исполнение январского постановления Конституционного суда РФ о проверке конституционности статьи 2.61 и частей 1, 2, 3 и 6 статьи 12.21.1 Кодекса об административных нарушениях (КоАП). В указанных статьях прописано наказание для водителей, должностных, юридических лиц и владельцев крупного транспорта за превышение допустимых габаритов транспортного средства.

В зависимости от превышения габаритов, массы или нагрузки на ось автомобиля, предусмотренных тремя частями статьи 12.21.1, штраф для водителей может составить от 1 тысячи до 10 тысяч рублей, для должностных лиц, ответственных за перевозку - от 10 тысяч до 30 тысяч рублей, для юридических лиц - от 100 тысяч до 300 тысяч рублей. Если нарушение зафиксировано фото- или видеокameraми, то на владельца машины накладывается штраф от 100 тысяч до 400 тысяч рублей.

В Костромской суд с жалобами обратились Андрей Думлин и Анатолий Шаров. Думлина ранее оштрафовали на 300 тысяч рублей за превышение нагрузки на ось, зафиксированное cameraми. Он не смог доказать в суде, что с учетом отсутствия статуса индивидуального предпринимателя и факта перевозки частного груза его следовало привлечь к административной ответственности как водителя и назначить штраф размере 3-4 тысяч рублей.

Индивидуального предпринимателя Шарова, который является владельцем автомобиля, также оштрафовали за превышение габаритов транспорта. В суде он не смог доказать вину наемного водителя.

Конституционный суд России рассмотрел запрос Костромского суда по данному делу и признал нормы КоАП в вопросе назначения штрафов неконституционными.

Законопроект, подготовленный **Минтрансом**, позволит исключить зависимость размера административного штрафа за нарушение правил движения по автомобильным дорогам крупного транспорта от способа фиксации и объекта контроля, привлекаться к административной ответственности будет только собственник транспортного средства.

<https://www.pnp.ru/social/otvetstvennost-za-narushenie-pdd-krupnogabaritnym-transportom-mozhet-izmenitsya.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.07.29; НЕ ТАК СМОТРЕЛИ; В ПОДМОСКОВЬЕ РАЗВЕРНУТ ВИДЕОКАМЕРЫ НА ДОРОГАХ

Видеокамеры на дорогах Подмосковья будут смотреть в другую сторону. Их развернут, чтобы была возможность фиксировать нарушение Правил дорожного движения мотоциклистами, у которых номера расположены сзади.

При привычном расположении камеры видят только передние номера транспортных средств. Мотоциклисты это знают и даже не пытаются сбрасывать скорость на подъезде к комплексам фото- и видеофиксации.

Между тем, по данным областного **минтранса**, с апреля по июнь этого года на подмосковных дорогах произошло 89 аварий с участием мотоциклистов, в которых 13 человек погибли, а 84 получили различные травмы. И хотя по сравнению с прошлым годом погибших в мотоавариях стало на 19 процентов меньше, но само количество таких ДТП выросло на 14 процентов, а пострадавших в них стало на 15 процентов больше.

Процесс разворота камер, как рассказали «РГ» в министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья, уже начался. Запланировано перенастроить 150 комплексов фото- и видеофиксации на тех участках дорог, где мотоциклисты нарушают правила чаще всего. Половина из них уже работает в новом режиме, остальные будут перенастроены до конца текущего месяца. Развернутые в обратную сторону камеры фиксируют полный набор нарушений: превышение скорости, выезд на обочину и встречную полосу, нарушение разметки, проезд на красный свет.

К слову, автомобилистам в этой связи тоже неплохо усилить бдительность, ведь перенастроенные комплексы не будут делать различия между двухколесным и четырехколесным личным транспортом. Не секрет, что многие водители дают по газам, едва миновав всевидящее «око» камеры, а на развернутых комплексах без последующего штрафа так сделать уже не получится.

<https://rg.ru/2019/07/28/reg-cfo/v-podmoskove-razvernut-dorozhnye-videokamery.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАШЕВ; 2019.07.29; СМАРТФОН РАЗРУЛИТ; СТРАХОВЩИКИ РАЗЪЯСНИЛИ, КАК ОФОРМЛЯТЬ АВАРИЮ БЕЗ ГИБДД

С 1 октября получить максимальную выплату по ОСАГО - даже в случае оформления аварии без ГИБДД - смогут все автомобилисты, в каких бы регионах России они не проживали. А с 1 ноября оформить извещение об аварии можно будет по смартфону.

О том, что и как будет действовать, и как всем этим пользоваться рассказал исполнительный директор Российского союза автостраховщиков Евгений Уфимцев на встрече с руководством Госавтоинспекции и представителей общественных организаций.

Итак, главное, что изменится с 1 октября, это то, что сумма выплаты по Европротоколу вырастет до максимального размера по ОСАГО, то есть 400 тысяч рублей для всех аварий, где бы они не произошли. Сейчас такая привилегия распространяется только на четыре региона: Москву, Московскую область, Санкт-Петербург и Ленинградскую область.

В случае, если в аварии пострадали только две машины, водители которых застрахованы по ОСАГО, не пострадали люди и имущество третьих лиц, то можно оформлять аварию без вызова ГИБДД по Европротоколу. Если участники аварии согласны с обстоятельствами ДТП, то они могут заполнить бумажное извещение о ДТП, которое обычно прилагается к полису ОСАГО, и обратиться за выплатой к своему страховщику. В этом случае они не могут рассчитывать на выплату более 100 тысяч рублей. То есть ныне действующий порядок сохраняется.

Если все условия те же, но у участников аварии нет согласия в обстоятельствах ДТП, например, оба утверждают, что ехали на зеленый сигнал светофора, то здесь помимо оформления бумажного извещения о ДТП, необходимо еще воспользоваться мобильным приложением и оформить аварию в нем. Сейчас такое мобильное приложение пока есть только одно - «ДТПЕвропротокол». Его разработал РСА. Но некоторые страховщики уже готовят свои приложения, которыми также можно будет воспользоваться при оформлении аварии по Европротоколу. Главное у такого мобильного приложения то, что оно подсказывает, какие фотографии и в каком ракурсе делать, а потом передает их в некорректируемом виде в базу АИС ОСАГО вместе с координатами и временем, когда они сделаны.

Такие данные позволяют компании убедиться в факте аварии, установить повреждения машин, а также с большей или меньшей степенью достоверности установить степень вины каждого из участников.

В случае, если автовладелец рассчитывает на выплату более 100 тысяч рублей, ему также необходимо заполнить бумажное извещение и произвести оформление аварии с помощью приложения для смартфона.

Если нет приложения для смартфона, то спасти могут телематические устройства системы ГЛОНАСС, которые также фиксируют аварию и передают данные об ускорениях и силе удара оператору, который потом передает их страховщику.

Если нет ни мобильного приложения, ни такого устройства, то автовладелец может рассчитывать только на сумму в пределах 100 тысяч рублей, и только при наличии согласия между участниками об обстоятельствах аварии.

С 1 ноября заработает приложение, разработанное Центробанком. Пока оно фигурирует под рабочим названием «Помощник ОСАГО». Когда оно выйдет, название будет другим. Это приложение избавит от необходимости оформлять бумажное извещение о ДТП. То есть аварию можно будет оформить сразу на смартфоне или планшете и отправить электронное извещение страховщику. Но работать оно с 1 ноября будет в экспериментальном порядке только в четырех регионах: Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Как сообщил Евгений Уфимцев, его работу на всю страну планируется распространить только к концу 2020 года.

Воспользоваться этим приложением смогут только те, кто зарегистрирован на портале Госуслуг. Именно такая регистрация будет служить подтверждением подписи. Примечательно, что заполнять извещение будет только один из участников на своем смартфоне. Второму участнику потребуется только подписать это извещение.

Сделать это можно двумя способами. Можно самому на смартфоне того участника, который оформлял извещение, войти в свой аккаунт на Госуслугах, чем удостоверить свою личность, и нажать кнопку «Подписать». Понятно, что такой способ вызывает некоторые опасения. Вдруг, случайно на чужом смартфоне сохранятся ваши данные и ваш способ доступа к Госуслугам?

Второй вариант, более безопасный. Необходимо дождаться, когда вам на почту придет это извещение - оно будет отправлено сразу после его подписания первым участником на ту почту, которая была указана вами при регистрации своего аккаунта. После получения извещения уже со своего устройства - будь то смартфон, планшет или компьютер, необходимо будет нажать на кнопку согласен. Таким образом формальности будут соблюдены.

Этот алгоритм вызвал вопросы у участников встречи. Ведь второй участник, сообщив, что подпишет извещение дома, может отказаться это сделать, или написать, что он не согласен. И тогда Европротокол оформлен не будет. А первому участнику придется решать вопрос только в судебном порядке.

- Такой риск есть, - подтвердил Евгений Уфимцев. - Но при таких опасениях можно не оформлять Европротокол, а вызвать ГИБДД. Технология подписи простым приложением смартфона к смартфону или другие варианты - сейчас только разрабатываются.

И это одна из причин, по которой эксперимент проводится в этих четырех регионах. Здесь развиты коммуникации, присутствуют все страховые компании, поэтому проще оперативно отлаживать систему.

Как сообщил заместитель начальника Госавтоинспекции МВД России Владимир Кузин, в последнее время доверие к оформлению аварии по Европротоколу растет. И, кстати, снижается количество аварий с материальным ущербом ежегодно начиная с 2015 года. Так в прошлом году сотрудниками ГИБДД оформлено 1,9 миллиона аварий, что на 17,4 процента меньше, чем годом ранее. При этом по Европротоколу было оформлено 624,1 тысяч аварий, что на 4,1 процента больше чем годом ранее.

За шесть месяцев этого года сотрудниками ГИБДД оформлено 885,3 тысячи аварий в которых не погибли и не пострадали люди. А это почти на 10 процентов меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Но при этом в эту статистику входят и те ДТП, которые не возможно оформить по Европротоколу. В них больше двух участников, или был причинен материальный ущерб третьим лицам - например, машина врезалась в отбойник.

<https://rg.ru/2019/07/26/strahovshchiki-raziasnili-kakimi-sposobami-oformliat-avariiu-bez-gibdd.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.07.29; МЕТРОЗВЕНЬЯ; ТОННЕЛИ БКЛ МОСКОВСКОГО МЕТРО ГОТОВЫ НА 60 ПРОЦЕНТОВ

Большая кольцевая линия столичной подземки будет запущена в 2022-2023 годах, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Станция «Проспект Вернадского» будет соединена с одноименной действующей станцией красной ветки метро. Станцию «Мичуринский проспект» соединят с ТПУ и Калининско-Солнцевской веткой метро. А на станции «Аминьевское шоссе» будет связка с Киевским направлением МЖД.

- На станции «Аминьевское шоссе» у нас будет пересадка с железнодорожной станцией по принципу «сухие ноги», то есть пассажиры будут переходить по тоннелю, - поясняет Марат Хуснуллин. - С РЖД согласовали строительство железнодорожной станции, и к концу 2020 года ее должны построить.

Чиновник отметил, что юго-западный участок БКЛ небольшой, но важный для города. Ведь здесь будет большой район реновации, а значит, количество жителей - и как следствие пассажиров - увеличится. Строительство участка ведет китайская компания, причем для поднятия боевого настроя у строителей есть даже Доска почета. В целом, говоря про строительство БКЛ, Хуснуллин отметил, что 60 процентов тоннелей уже готовы. До начала 2021 года проход тоннелей полностью закончится. Ведь сейчас задействовано 16 тоннелепроходческих комплексов. А на само строительство станций, вместо нормативных 3 лет, у столичных мастеров уходит 1,5-2 года. «Поэтому вероятность замкнуть все кольцо в 2022-2023 годах составляет 100 процентов», - отметил Хуснуллин. Он добавил, что все участки строительства освобождены от коммуникаций. Сейчас рассматривается возможность добавить ночную смену.

<https://rg.ru/2019/07/28/reg-cfo/novuiu-kolcevuiu-moskovskogo-metro-zapustiat-v-2022-2023-godah.html>

ТАСС; 2019.07.29; МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН В I ПОЛУГОДИИ ПЕРЕВЕЗ БОЛЕЕ 1,2 МЛРД ПАССАЖИРОВ

Московский метрополитен за первые шесть месяцев 2019 года перевез более 1,2 млрд пассажиров, что превысило показатели аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщил ТАСС заммэра Москвы Максим Ликсутов.

«В первом полугодии Московский метрополитен перевез более 1,2 млрд пассажиров. Это на 25,5 млн больше, чем за аналогичный период 2018 года. Несмотря на то, что пассажиров в метро стало больше, станции менее загружены благодаря открытию новых участков метро», - сказал он.

Так, по словам Ликсутова, открытие станции «Беломорская» позволило разгрузить станцию «Речной вокзал» - одну из самых загруженных в метро - на 37%. После продления Люблинско-Дмитровской линии на север, станция «Петровско-Разумовская» стала свободнее почти на 32%. Благодаря запуску нового участка Сокольнической линии на «Юго-Западной» стало на 18% меньше пассажиров.

«Среди новых станций, открытых за последние полтора года, больше всего пассажиров встретила «Селигерская» - 6,9 млн, а также «Беломорская» - более 5 млн и «ЦСКА» - свыше 4,5 млн», - добавил заммэра.

С начала текущего года на Московском центральном кольце (МЦК) проехало на 15% больше пассажиров. «По сравнению с прошлым годом на кольце совершено на 10 млн больше поездок - 75 млн. МЦК стало неотъемлемой частью транспортной системы столицы. Пассажиры выбирают его из-за удобных пересадок на другие виды транспорта и коротких интервалов движения поездов», - подчеркнул собеседник агентства.

Правительство Москвы и ОАО «РЖД» продолжают работу по интеграции МЦК с радиальными направлениями железной дороги. В июне был открыт северный терминал транспортно-пересадочного узла «Стрешнево», благодаря чему перейти со станции МЦК Стрешнево на платформу Ленинградская теперь можно в тепле, не выходя на улицу. В результате поездки стали комфортнее для более 20 тыс. пассажиров, которые делают здесь пересадку.

<https://tass.ru/moskva/6709669>

RNS; 2019.07.26; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА

Президент России Владимир Путин подписал пакет законов, направленных на борьбу с оформлением «серых» диагностических карт техосмотра (ТО) автомобиля без проведения самого техосмотра, следует из опубликованных на официальном портале правовой информации документов.

Теперь за осуществление деятельности по проведению ТО без аккредитации оператора техосмотра предусмотрена уголовная ответственность. За нарушение соответствующей нормы УК РФ предусматриваются обязательные работы до 480 часов или арест на срок до шести месяцев.

Кроме того, внесены изменения в административный кодекс РФ за выдачу карт ТО без проведения осмотра транспорта. Штраф за это нарушение может достигать до 10 тыс. рублей для граждан, до 50 тыс. – для должностных лиц, и до 300 тыс. – для компаний.

Аналогичные штрафы ввели и за передачу в единую автоматизированную информационную систему данных о прохождении ТО, если на самом деле он не проводилось.

За управление машиной без диагностической карты предусмотрен штраф в 2 тыс. рублей.

<https://rns.online/transport/Putin-podpisal-zakon-ob-otvetstvennosti-za-narushenie-pravil-tehosmotra--2019-07-26/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; ПЕРЕВОЗЧИКОВ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ

Президент РФ Владимир Путин подписал закон, которым устанавливается административная ответственность перевозчика за нарушение режима труда и отдыха водителей.

Документ опубликован в пятницу на официальном-интернет портале правовой информации.

Закон усиливает административную ответственность за управление автомобилем без тахографа в случае, если его установка на ТС предусмотрена законодательством РФ, либо с нарушением требований к использованию тахографа. Штраф устанавливается в отношении водителей в размере от 3 тыс. до 5 тыс. руб. (действует - от 1 тыс. до 3 тыс. руб.). Такое наказание будет налагаться и на транспортное средство, принадлежащее иностранному перевозчику, без ведения ежедневных регистрационных листков режима труда и отдыха, применяемых в установленных законодательством РФ случаях.

За выпуск на линию автомобиля без тахографа, если его установка обязательна, предлагается установить штраф в отношении должностных лиц в размере от 7 тыс. до 10 тыс. руб. (действует - от 5 тыс. до 10 тыс. руб.), для индивидуальных предпринимателей - от 15 тыс. до 25 тыс. руб., для юрлиц - от 20 тыс. до 50 тыс. рублей.

За нарушение установленного режима труда и отдыха водителей устанавливается штраф в отношении водителя в размере от 1,5 тыс. до 2 тыс. руб., на должностных лиц - от 7 тыс. до 10 тыс. руб., на индивидуальных предпринимателей - от 15 тыс. до 25 тыс. руб., на юр. лиц - от 20 тыс. до 50 тыс. руб. При этом юрлица и должностные лица будут нести ответственность в случае, если они сами установили для водителей время управления автомобилем и отдыха с несоблюдением требований установленных государством.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; ЗАКОН О ВЕСОВОМ И ГАБАРИТНОМ КОНТРОЛЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТКЛОНЕН СОВЕТОМ ФЕДЕРАЦИИ

Совет Федерации отклонил закон о весовом и габаритном контроле транспортных средств и предложил создать согласительную комиссию для его доработки.

Данное решение принято на основании отрицательного заключения комитета СФ по экономической политике по этому закону.

Согласно заключению комитета, закон "О внесении изменений в статьи 11 и 31 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в

Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в части, касающейся весового и габаритного контроля транспортных средств" направлен на повышение эффективности весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах, в том числе платных, путем уточнения и расширения полномочий Минтранса РФ в данной сфере.

Так, за министерством закрепляется целый ряд полномочий по установлению порядка осуществления весового и габаритного контроля.

"Предлагаемые нововведения направлены на создание разветвленной сети пунктов весогабаритного контроля, на которых будут установлены работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации весовых и габаритных параметров транспортных средств (автоматические пункты весогабаритного контроля транспортных средств), что будет способствовать сохранению автомобильных дорог в надлежащем состоянии, посредством осуществления более эффективного контроля за движением автомобилей, следующих с превышением нагрузки на дорожное полотно", - говорится в заключении.

Одновременно предлагается создать систему информирования водителей и владельцев транспортных средств о нарушении правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с целью предотвращения совершения правонарушений в данной сфере. При этом вводится требование об обязательном обустройстве автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств информационными табло для информирования водителей о превышении допустимых весогабаритных параметров большегрузов.

Сенаторы отмечают, что расстояние от автоматического пункта весогабаритного контроля транспортных средств до места установки информационного табло определяется исходя из средней длины транспортного средства, скорости его движения, времени реакции водителя, времени восприятия водителем информации, а также времени обработки и передачи информации на информационное табло от измерительного оборудования.

"Расстояние, на котором должно располагаться табло, может достигать 400 - 1000 м. На протяжении данного участка дороги могут находиться пересечения с другими дорогами (перекрестки), на которые транспортное средство может съехать, и соответственно водитель не будет проинформирован о превышении", - говорится в заключении.

"Установление в требованиях к местам размещения автоматических пунктов весогабаритного контроля ограничений минимального расстояния до таких участков автодороги с изменяемым режимом движения (до перекрестка, съезда) в 400-1000 м затрудняет создание разветвленной сети таких пунктов контроля, поскольку перечень допустимых мест для этого в точках притяжения грузопотоков, по оценке Минтранса России, сократится в два и более раз", - отмечается в документе.

Таким образом, при принятии закона в предложенной редакции "возникает угроза реализации самой концепции автоматизированного весогабаритного контроля транспортных средств на территории Российской Федерации в целом", считают сенаторы. Федеральный закон также предусматривает обязательное применение СМС-информирования собственника транспортного средства о превышении допустимых весогабаритных параметров.

Однако на тех территориях, где отсутствует сигнал сетей сотовой связи, информирование собственника невозможно, тогда как обязательность информирования будет закреплена законодательно, отмечают сенаторы.

"Кроме того, Федеральным законом предлагается возложить на Минтранс России полномочия по разработке порядка передачи сообщений по сети подвижной радиотелефонной связи, что выходит за рамки полномочий Минтранса России, утвержденных постановлением правительства Российской Федерации", - говорится в заключении.

В ряде случаев оперативно информировать водителя и собственника транспортного средства о нарушении весогабаритных параметров не представляется возможным, считают в комитете.

Кроме того, информирование о нарушении весогабаритных параметров и, в принципе, осуществление весогабаритного контроля только по отношению к транспортным

средствам с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн "создает правовую неопределенность для транспортного контроля в отношении остальных грузовых транспортных средств и нарушает принцип равенства участников правоотношений", полагают в Совете Федерации.

Превышение допустимых весогабаритных параметров может быть совершено и на транспортных средствах с разрешенной максимальной массой менее 12 тонн, отмечают сенаторы.

"Реализация Федерального закона в предложенной редакции приведет к дополнительной нагрузке на бюджеты бюджетной системы Российской Федерации. По сведениям Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами, автоматические пункты весогабаритного контроля организованы более чем в 20 субъектах Федерации в количестве более 90 штук. Потребуется дополнительные затраты бюджетов субъектов Федерации на переоснащение уже введенных в эксплуатацию пунктов контроля для их дооснащения информационными посредством СМС-сообщений", - говорится в заключении.

Сенаторы считают, что "закон ставит под угрозу реализацию мероприятий национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" как по срокам, так и по объемам выполненных работ".

Кроме того, закон предполагает вступление в силу через 120 дней (4 месяца) после дня его официального опубликования, "однако создать за такой срок обязательную систему информирования водителей и собственников (владельцев) транспортных средств не представляется возможным, так как средства на эти цели не предусмотрены ни в федеральном, ни в региональных бюджетах".

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; "АВТОДОР" С АВГУСТА ДО СЕРЕДИНЫ ОКТЯБРЯ СНИЖАЕТ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД ПО ТРАНСПОНДЕРАМ ДРУГИХ ОПЕРАТОРОВ

Госкомпания "Автодор" снизила стоимость проезда по своим участкам для автомобилистов с транспондерами других операторов на период с 1 августа до 13 октября, сообщает пресс-служба компании.

"У автомобилистов появится возможность платить на 20-40% меньше базового тарифа", - отмечается в сообщении.

Равные условия оплаты проезда введены по всем платным участкам трассы М-4 "Дон" и по трассе М-11 "Москва - Санкт-Петербург" - кроме головного участка - от МКАД до Солнечногорска (так как на участке с 15-го км по 58-ой км тариф устанавливает концессионер - ООО "Северо-Западная концессионная компания", СЗКК).

Владельцы транспондеров ЗСД (Западный скоростной диаметр Санкт-Петербурга), СЗКК (Северо-Западная концессионная компания) и НКД ("Новое качество дорог", оператор обхода Одинцово на М-1) смогут проехать по платным автомагистралям в Москву и Санкт-Петербург, а также к курортам южных регионов России по максимально выгодным тарифам", - отмечает "Автодор".

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ УЧАСТКА ТРАССЫ А-157 В СТАВРОПОЛЬСКОМ КРАЕ ЗА 2,46 МЛРД РУБ.

ФКУ "Управление федеральных автомобильных дорог "Кавказ" Росавтодора объявило запрос предложений в электронной форме на реконструкцию участка трассы А-157 в Ставропольском крае.

По данным системы "СПАРК-Маркетинг", начальная цена контракта - 2,462 млрд рублей, в том числе НДС в размере 20%. Финансирование осуществляется за счет средств федерального бюджета.

Планируемые объемы бюджетных ассигнований составляют в 2019 году 529,236 млн рублей, в 2020 году - 686,362 млн рублей, в 2021 году - 1 млрд 246,178 млн рублей.

Подрядчику предстоит выполнить реконструкцию автомобильной дороги А-157 Минеральные Воды (аэропорт) - Кисловодск на участке км 36 км- 46 км.

Завершить реконструкцию планируется до 30 ноября 2021 года.

Заявки на участие в запросе предложений принимаются до 2 августа, их рассмотрение и оценка состоится 5 августа.

Как сообщалось, в 2018 году Главгосэкспертиза одобрила представленный проект автомобильной дороги, идущей из аэропорта Минеральных Вод до Кисловодска.

Проект, получивший положительное заключение Главгосэкспертизы России, предусматривает расширение участка с устройством четырехполосного движения (по две полосы в каждом направлении), выемки и насыпи грунта, оборудованием подпорных стенок, прокладку водопропускных устройств, замену моста на водопропускную трубу. Данные мероприятия позволят увеличить пропускную способность участка автодороги.

А-157 "Минеральные Воды (аэропорт) - Кисловодск" - автомобильная дорога федерального значения, проложенная в восьмидесятых годах XX века. Трасса пользуется особой популярностью у автомобилистов в связи с тем, что является наиболее коротким и удобным маршрутом от городов курортов к аэропорту.

ТАСС; 2019.07.26; МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ МЕЖДУ САРАТОВОМ И ЭНГЕЛЬСОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 437 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Саратовской области направят 437 млн рублей на ремонт моста через реку Волгу, который соединяет города Саратов и Энгельс, сообщается на странице Volodin.Saratov в Instagram, посвященной проектам в Саратовской области, от которой спикер Госдумы Вячеслав Володин был избран в парламент.

"Мосту Саратов - Энгельс требуется ремонт. И средства на ремонтные работы найдены. Вячеслав Володин обратился в правительство РФ и Министерство транспорта РФ с просьбой о выделении финансирования в размере 437 млн рублей на ремонт мостового сооружения. Вопрос решен положительно, эти средства должны быть эффективно потрачены на ремонтные работы до конца этого года", - говорится в сообщении.

Уточняется, что мост Саратов - Энгельс ввели в эксплуатацию в июле 1965 года. На протяжении 54 лет он ни разу не ремонтировался капитально. Лишь в 2013-2014 годах на мосту провели работы по защите опор и пролетных строений от воздействий атмосферной влаги и динамических воздействий транспорта.

"В настоящее время мост в целом находится в неудовлетворительном состоянии и нуждается в продолжении ремонта в отношении железобетонных опор и пролетных строений из-за выявленных трещин и коррозии арматуры", - отмечается в сообщении.

Автомобильный мост через Волгоградское водохранилище соединяет правый берег, на котором стоит город Саратов, и левый - на котором расположен город Энгельс. На момент открытия в 1965 году был самым длинным мостом в Европе (2825,8 м). На строительстве моста снимался художественный фильм "Строился мост". Является одним из символов региона, а также важной транспортной артерией.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.27; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: ОТКРЫТИЕ Ж/Д УЧАСТКА ДО ЯКУТСКА - ВАЖНЕЙШЕЕ СОБЫТИЕ

В Республике Саха-Якутия открылся для грузовых и пассажирских перевозок участок железной дороги Томмот - Нижний Бестях. Поселок Нижний Бестях находится на противоположном от города Якутск берегу реки Лена. Первый регулярный поезд с этой станции отправился 27 июля. О значении железной дороги для развития Якутии РИА Новости рассказал глава республики Айсен Николаев:

- Айсен Сергеевич, как открытие нового участка Амуро-Якутской железнодорожной магистрали повлияет на экономическое благополучие Якутии?

- Пусковой комплекс Томмот-Якутск (Нижний Бестях) является ключевым звеном крупного транспортного узла - на стыке железной дороги, трех автодорог и водного сообщения, что позволит изменить схему завоза грузов для жизнеобеспечения республики с использованием доступного, круглогодичного, качественного и безопасного вида транспорта.

Полноценная эксплуатация железной дороги даст толчок развитию производительных сил республики. С открытием станции Нижний Бестях становится возможным оформление железнодорожных накладных со (до) станций **ОАО «РЖД»** по тарифам в соответствии с

Прейскурантом № 10-01 РЖД. Среднее снижение стоимости железнодорожного тарифа от основных станций отправления грузов составит около 25%. Например, тариф на перевозку 20-тонного контейнера с грузом из Москвы снизится на 30% - с 76,3 тысячи рублей до 53,2 тысячи рублей.

Добавлю, что транспорт - также ключевой фактор развития туризма. И, безусловно, открытие регулярного пассажирского сообщения из Москвы, Хабаровска, Нерюнгри и других городов России, до самого Якутска, крайне важно для нас и с этой точки зрения. Для Якутии открываются новые возможности привлечения туристов как из регионов России, так и из зарубежных стран. Железнодорожный туризм уже является одним из популярных видов внутреннего туризма в России.

Пока что туры в республику недешевы за счет преобладания авиасообщения. Надеюсь, что открытие пассажирского железнодорожного сообщения обеспечит доступность поездок в Якутию и приведет к разработке новых турпродуктов с более низкой стоимостью.

- Каков общий объем инвестиций в строительство этого участка железной дороги?

- Стоимость строительства по инвестиционному договору составляет 49,4 миллиарда рублей. Из них федеральные средства составляют 28,7 миллиарда рублей, республика вложила 16,7 миллиарда рублей, четыре миллиарда инвестировало **ОАО «Российские железные дороги»**. По последним данным профинансировано 48,6 миллиарда рублей. Разница - экономия государственного заказчика.

- Какова будет стоимость билетов на пассажирские поезда? Как путешественники будут добираться из Якутска до станции в Нижнем Бестяхе?

- Уже сейчас на **сайте РЖД** можно купить билеты из Якутска (Нижний Бестях) до Нерюнгри. Время в пути составит 18 часов 30 минут. Билет в плацкартный вагон стоит 1654 рубля, в купейный - 3064 рубля. Пока доступны только билеты до Нерюнгри, сквозные билеты по другим направлениям поступят в продажу после 15 августа.

Для перевозки пассажиров, приезжающих на станцию Нижний Бестях, будет использован мультимодальный принцип. В летнее время по схеме железнодорожный транспорт-автотранспорт-водный транспорт, в зимнее - железнодорожный транспорт-автотранспорт. Так обеспечивается стабильность и безопасность перевозок. Для организации мультимодальной перевозки на правом берегу Лены в Нижнем Бестяхе ведется строительство одноэтажного пункта ожидания пассажиров, рассчитанного более чем на 100 пассажиромест.

<https://ria.ru/20190727/1556930500.html>

ТАСС; 2019.07.27; В ЯКУТИИ ЗАПУСТИЛИ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ВВОДА КОТОРОГО ОЖИДАЛИ С 2012 ГОДА

Пассажирские перевозки на участке железной дороги из якутского города Томмот на юге республики до станции Нижний Бестях в центральной части региона запущены в субботу. Строительство линии велось с 2005 года, ввод объекта ожидался еще в 2012 году.

Ранее до станции, которая расположена в 30 км от Якутска на противоположном берегу Лены, ходили только грузовые поезда.

«Состав прибыл в Нижний Бестях из Алдана. Состоялся торжественный митинг, посвященный этому знаменательному событию», - сообщил ТАСС представитель пресс-службы правительства региона.

Продажа билетов на пассажирские поезда из Нижнего Бестяха в город Нерюнгри на юге республики открыта с 25 июля. Первый поезд по этому маршруту отправится 29 июля, сообщается на сайте «Железных дорог Якутии». Отмечается, что в составе поезда курсируют купейный, плацкартный и общий вагоны.

К открытию пассажирских перевозок на станции Нижний Бестях были отремонтированы фасад и внутренние помещения здания вокзала, посадочные платформы и привокзальные территории. Пусковой комплекс Томмот - Нижний Бестях, строительство которого велось с 2005 года, планировалось ввести в эксплуатацию в 2012 году. После банкротства корпорации «Трансстрой» объект достраивал **Росжелдор**.

АК «Железные дороги Якутии» является владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования Нерюнгри-пассажи́рская - Томмот протяженностью 368 км и перевозчиком грузов на этом участке. С 2014 года осуществляет временную эксплуатацию строящегося участка Томмот - Нижний Бестях. Основными акционерами компании являются ОАО «РЖД», владеющее 49,93% акций общества и Республика Саха (Якутия) в лице регионального министерства имущества и земельных отношений (43,65% акций).

<https://tass.ru/ekonomika/6708580>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АКИМОВ ОСТАЛСЯ ВО ГЛАВЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ РЖД

Вице-премьер Максим Акимов остался во главе совета директоров ОАО "Российские железные дороги", следует из сообщения монополии по итогам заседания совета 24 июля. Вице-премьер был введен в совет РЖД распоряжением правительства РФ от 30 июня 2018 года, в конце июля того же года он возглавил совет.

Новый состав совета директоров РЖД был утвержден в середине июля этого года, он был расширен до 14 человек. Новыми членами стали бывший федеральный канцлер Австрии, экс-глава правления ОВВ Кристиан Керн (в качестве независимого) и советник президента ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (МОЕХ: UNAC), бывший глава МЧС Владимир Пучков.

Сохранили места в совете, кроме Акимова, председатель фонда "Сколково", бывший вице-премьер Аркадий Дворкович, генеральный директор РЖД Олег Белозеров, глава Минтранса Евгений Дитрих, министр сельского хозяйства Дмитрий Патрушев, замглавы министерства экономического развития Михаил Расстригин (курирует в ведомстве железнодорожную отрасль), владелец группы "ЕСН" Григорий Березкин, глава Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, заместитель министра финансов РФ Андрей Иванов, председатели советов директоров "Русской холдинговой компании" Александр Рязанов и группы "Каскол" Сергей Недорослев, а также председатель набсовета Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства Сергей Степашин. Последние двое - в качестве независимых директоров.

ТАСС; 2019.07.26; FESCO И "РЖД ЛОГИСТИКА" ЗАПУСКАЮТ ТРАНЗИТНЫЙ СЕРВИС ИЗ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ В ЕВРОПУ

Транспортная группа FESCO ("FESCO") совместно с АО "РЖД Логистика" (дочернее общество ОАО "РЖД") в рамках развития сервиса ускоренной доставки транзитных грузов Trans-Siberian LandBridge расширяют его географию и запускают транзитный маршрут из Республики Корея в Европу, следует из пресс-релиза FESCO.

Первый контейнер был отправлен 25 июня из Пусана. Сервисом FESCO Korea Express он был доставлен по морю во "Владивостокский морской торговый порт" (ВМТП, входит в группу FESCO). Далее "РЖД Логистика" организовала его доставку по железной дороге на станцию Брест, откуда после перегрузки на подвижной состав колеи 1435 мм контейнер перевезли на железнодорожную станцию Бжег-Дольны (Польша). Заключительный этап доставки груза до склада клиента во Вроцлаве (Польша) осуществлялся автотранспортом. Общее транзитное время сократилось вдвое в сравнении с перевозкой морем через Суэцкий канал и составило 21 день.

В рамках совместного транзитного продукта FESCO осуществляет морскую и автомобильную доставки, обеспечивает обработку в порту и предоставляет контейнерный парк. "РЖД Логистика" отвечает за организацию железнодорожных перевозок.

Из Республики Корея в страны Европы будут доставляться грузы различной номенклатуры, в том числе автокомплекующие и техника.

"Европа - один из крупнейших потребительских рынков в мире, кроме того, здесь расположено большое количество производств товаров с высокой добавленной стоимостью, компоненты и комплектующие для которых поставляются из стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Для них скорость доставки имеет большое значение, а с учетом особенностей логистики именно маршрут через Дальний Восток - один из самых

перспективных с точки зрения возможностей экономии времени и обеспечения ритмичности поставок", - отметил Александр Исурин, президент FESCO.

Совместный сервис Trans-Siberian LandBridge компании запустили в конце мая. Тогда же был отправлен и первый тестовый контейнер из японского порта Йокогама в польский город Вроцлав. На основе тестовых перевозок стороны отработали технологию транспортировки с целью сделать сервис доступным для клиентов уже в этом году.

"Тестовая отправка в рамках реализуемого с FESCO сервиса Trans-Siberian LandBridge из Японии в Европу уже продемонстрировала перспективность маршрута через ВМТП и Транссибирскую железнодорожную магистраль. Грузоотправители убедились в безопасности и качестве таких перевозок, а главное - увидели существенную экономию времени доставки по железной дороге в сравнении с перевозками по deep sea", - сказала генеральный директор АО "РЖД Логистика" Вячеслав Валентик. Также он отметил, что чем больше грузов будет перевозиться с помощью Trans-Siberian LandBridge, тем доступнее он будет для грузоотправителей.

АО "РЖД Логистика" создано 19 ноября 2010 года в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга "РЖД". Компания представлена в России 33 филиалами и обособленными подразделениями, пятью дочерними обществами и совместными предприятиями за рубежом. В 2018 году компания обработала 63,2 млн т грузов.

Транспортная группа FESCO - одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Группе принадлежат "Владивостокский морской торговый порт", железнодорожный оператор "Трансгарант", 75% минус одна акция оператора фитинговых платформ "Русская тройка". В управлении FESCO находятся 40 тыс. контейнеров, парк фитинговых платформ составляет порядка 5 тыс. единиц. Флот группы включает 20 транспортных судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

<https://tass.ru/ekonomika/6705421>

РБК; 2019.07.26; ФАС ПОВТОРНО ОТКАЗАЛА ГТЛК В ПОКУПКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОПЕРАТОРА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) повторно отказала Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) в удовлетворении ходатайства на покупку железнодорожного оператора Brunswick Rail Ильи Беляева. Об этом говорится в письме ФАС, поступившем в РБК. Подлинность документа РБК подтвердили в пресс-службе ведомства.

Причины отказа, по данным пресс-службы, остались прежними: за счет поглощения частных компаний ГТЛК может достичь «доминирующего положения» на рынке финансовой и операционной аренды вагонов, что может негативно сказаться на состоянии конкуренции. «В поданных документах ГТЛК не внесла никаких принципиальных изменений», - сказали в пресс-службе.

Регулятор заинтересовался также «вероятно завышенной» оценкой стоимости бизнеса Brunswick Rail в 25 млрд руб., сказал РБК источник в ФАС. «[Оценка] кратно выше рыночной цены, зафиксированной при приобретении компании действующими акционерами, а также [у нее] крайне высокий уровень долговой нагрузки - около 30 млрд руб.», - добавил он. По его данным, антимонопольная служба также изучает цепочку посредников госкомпании при сдаче вагонов под перевозку на предмет картельного соглашения.

В пресс-службе ГТЛК отказались давать комментарий. У государства 100% акций этой госкомпании, ей управляет **Минтранс**.

В первый раз ФАС отклонила ходатайство ГТЛК на покупку Brunswick Rail 25 июня, сама заявка была подана 10 июня. Как сообщала газета «Коммерсантъ», за поглощение железнодорожного оператора единогласно проголосовал совет директоров ГТЛК, но сделка затормозилась из-за дополнительных согласований. Кроме Brunswick Rail ГТЛК интересовалась и Первой тяжеловесной компанией. Однако в феврале 2019 года контроль над этой компанией перешел структурам, напрямую связанным с группой ИСТ

бизнесмена Александра Несиса и ее партнерами. В апреле ГТЛК закупила у Объединенной вагонной корпорации (ОВК) 2,4 тыс. инновационных вагонов за 11,1 млрд руб.

В парке оператора Brunswick Rail более 28 тыс. вагонов, их средний возраст составляет девять лет. В сентябре 2018 года аудиторская компания E&Y оценивала 100% компании в 29,8 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d3b118c9a7947ffb173c4fa>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.29; ГАЗОВОЗЫ ЗАПЛЫВАЮТ В ФНБ; НОВАТЭК ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ПРОЦЕНТНЫЕ СТАВКИ ДЛЯ ИХ СТРОИТЕЛЬСТВА

Как стало известно “Ъ”, НОВАТЭК просит правительство снизить процентные ставки для строительства 15 СПГ-танкеров на верфи «Звезда» для проекта «Арктик СПГ 2». В качестве приоритетного варианта предлагается разместить средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) на счетах ВЭБ.РФ — тот должен предоставить \$5 млрд на строительство газозовов в рамках лизинговой схемы. Доходы от размещения средств ВЭБ.РФ может направить на снижение ставок. Премьер **Дмитрий Медведев** поручил проработать вопрос, решения пока нет.

Глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон в середине июня направил письмо премьеру **Дмитрию Медведеву**, попросив решить вопрос высоких процентных ставок при строительстве газозовов для проекта компании «Арктик СПГ 2», рассказали источники “Ъ”. Суда планируется построить на верфи «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка), их финансирование будет организовано по лизинговой схеме с участием ВЭБ.РФ.

По словам собеседников “Ъ”, знакомых с содержанием письма, господин Михельсон предложил либо субсидировать процентные ставки из бюджета, либо разместить на счетах ВЭБ.РФ средства Фонда национального благосостояния. Последняя схема, указано в письме, предложена самим ВЭБ.РФ, детали не уточняются. Речь может идти о том, отмечают источники “Ъ”, что госкорпорация благодаря доходам, полученным от размещения на ее счетах средств ФНБ, предложит более низкие процентные ставки для газозовов. В письме указано, что на строительство 15 газозовов «Звезде» в 2020–2025 годах потребуется почти \$5 млрд.

Дмитрий Медведев поручил первому вице-премьеру Антону Силуанову и главе ВЭБ.РФ Игорю Шувалову проработать предложения господина Михельсона, уточняют собеседники “Ъ”. Пресс-секретарь **Дмитрия Медведева** отказался от комментариев.

В ВЭБ.РФ лишь напомнили, что на текущий момент одобрено участие госкорпорации в финансировании строительства шести танкеров на «Звезде», из которых три продуктовоза, лизингополучателем по которым выступает «Совкомфлот», а «ни по каким другим сделкам решения пока не принимались».

В НОВАТЭКе сообщили, что «в рамках поручения президента и с учетом требований законодательства финансирование строительства всей серии судов может быть эффективно обеспечено со стороны ВЭБ.РФ». Правительство рассматривает источники финансирования, «очень важно, чтобы оно обеспечило конкурентоспособные ставки тайм-чартера для вывоза продукции», подчеркнули в компании.

В Минфине и «Совкомфлоте», который должен получить контракт на первые пять газозовов для «Арктик СПГ 2», не стали комментировать ситуацию. Источник “Ъ” в правительстве сказал, что вопрос финансирования газозовов, в том числе с привлечением средств ФНБ, обсуждается, но решений пока нет.

По словам собеседников “Ъ”, Леонид Михельсон в письме отмечает, что стоимость транспортировки по Севморпути высока. Для сохранения конкурентоспособности российского СПГ, необходимо обеспечить условия финансирования строительства газозовов не хуже, чем на мировых рынках, а процентные ставки должны быть привязаны к доллару.

Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что изначально НОВАТЭК хотел построить суда для «Арктик СПГ 2» в Южной Корее, как для уже запущенного проекта «Ямал СПГ». «Ради развития российского судостроения решено отдать заказ на «Звезду», но достигнута

договоренность, что условия будут не хуже, чем в Южной Корее», — говорит он. Правительство уже приняло решение субсидировать строительство газозовов, но не более чем на 20% относительно цены в Южной Корее. В начале июля глава Минпромторга Денис Мантуров говорил, что субсидии составят около 50 млрд руб., но окончательных расчетов пока нет.

Проблемы с финансированием газозовов, строящихся на «Звезде», связаны с тем, что под них будет сложно получить конкурентоспособные кредиты международных банков, говорят собеседники «Ъ». Частично опасения банков связаны с отсутствием у «Звезды» опыта постройки газозовов, но во многом — с санкционными рисками, ведь все участники консорциума, управляющего верфью, находятся под теми или иными санкциями.

Объективно для строительства газозовов на «Звезде» необходим уровень ставок не более 2,5% в год в долларах, но даже с учетом возможного субсидирования ставки в России минимум в три раза выше, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Учитывая масштабы необходимого финансирования, единственным возможным источником является именно ФНБ, считает он. По мнению эксперта, связанные с этим риски в случае проектов НОВАТЭКа, которые до сих пор вводились даже с опережением, ниже, чем для подавляющего большинства альтернативных проектов. Схема, при которой ВЭБ будет использовать не сами средства ФНБ, а лишь доходы от них, полагает Михаил Бурмистров, позволяет дополнительно уменьшить риски.

<https://www.kommersant.ru/doc/4045837>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ВЯТЧАНИН; 2019.07.28; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ ПАСПОРТА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Требования по обеспечению транспортной безопасности станут обязательными для всех перевозчиков, которые осуществляют перевозки по территории России. Соответствующий закон одобрил Совет Федерации.

Как пояснил член Комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов, одним из требований станет введение паспортов безопасности для транспортных средств.

Субъекты транспортной инфраструктуры обязаны разрабатывать и утверждать паспорт обеспечения транспортной безопасности как объекта инфраструктуры, так и самого транспортного средства. Типовые формы указанных паспортов по видам транспорта утверждаются в порядке, установленном Правительством.

Также субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики будут обязаны обеспечивать доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности подразделениям ФСБ, МВД, Ространснадзора.

Новые изменения уточняют понятие «зона транспортной безопасности» и вводят понятие «зона безопасности», уточняют состав объектов транспортной инфраструктуры.

Предусматривается, что оценка уязвимости судов в отношении незаконного вмешательства будет осуществляться в отношении не всего транспорта, а только торговых морских судов, действующих в рамках установленных международных договоров, а также судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям.

Правительство наделяется полномочиями устанавливать порядок категорирования объектов транспортной инфраструктуры и количества таких категорий.

<https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-mogut-vvesti-pasporta-transportnoy-bezopasnosti.html>

ПРАЙМ; 2019.07.26; ИНДОНЕЗИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ РОССИЙСКИМИ ПАССАЖИРСКИМИ СУДАМИ - МИНПРОМТОРГ РФ

Индонезийская сторона заинтересовалась российскими пассажирскими судами, в том числе на подводных крыльях, а также патрульными катерами и плавучими электростанциями, сообщила в пятницу пресс-служба Минпромторга РФ по итогам рабочего визита представителей ведомства в Республику Индонезия.

Делегация Минпромторга РФ, российских судостроительных компаний и производителей судового оборудования, в июле совершила рабочий визит в Индонезию, в рамках которого состоялись переговоры с государственной судостроительной компанией PT PAL в

Сурабае, а также встречи с руководством **Минтранса**, Минпрома, Министерства по морским делам и рыболовству и Координационного министерства по вопросам экономики Индонезии.

« ... интерес вызвали российские пассажирские суда на подводных крыльях, воздушной подушке, быстроходные патрульные катера, рыбопромысловые суда и плавучие электростанции. ... В ходе визита были проведены презентации российской судостроительной отрасли ... определены перспективные направления двустороннего взаимодействия», - говорится в сообщении Минпромторга РФ.

Индонезийские коллеги предложили российским организациям и компаниям принять участие в реализации концепции президента Индонезии Джоко Видодо «Осевая морская держава» и программе национального развития «Видение 2045» в части проектов судостроительной отрасли, создания и модернизации портовой инфраструктуры, добавляется в сообщении пресс-службы Минпромторга РФ.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.26; В "РОСАТОМЕ" РАССКАЗАЛИ О ВЫБОРЕ ВЕРФИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СПГ-ЛЕДОКОЛОВ

Верфь, которая займется строительством четырех ледоколов, работающих на сжиженном природном газе, пока не определена, но строиться они будут в России, сообщил журналистам заместитель генерального директора "Росатома" - директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша.

Газета "Коммерсант" со ссылкой на материалы "Росатома", переданные в правительство, ранее сообщала, что "Новатэк" выделит 60 миллиардов рублей на строительство четырех ледоколов на сжиженном газе (СПГ) для обеспечения навигации на западной части Северного морского пути (СМП); заказ получит дальневосточная верфь "Звезда". В "Новатэке" газете уточнили, что еще ведут переговоры с разными верфями и хотят получить все ледоколы до конца 2023 года.

"В переговорах. У нас четкое указание, это должно строиться бесспорно внутри России", - сказал Рукша, не уточнив, какая верфь считается приоритетной.

"Новатэк" и "Росатомфлот" в прошлом году подписали на Восточном экономическом форуме соглашение о намерении совместно развивать и строить ледокольный флот, работающий на СПГ. Глава "Новатэка" Леонид Михельсон ранее говорил, что в работу четыре ледокола на СПГ необходимо ввести к 2024 году. Глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов говорил журналистам, что считает невозможным ни для одной верфи в мире создание четырех ледоколов на сжиженном природном газе к 2024 году, поскольку еще нет ни проекта, ни тендера на проект, однако ОСК заявляла об интересе к проекту.

<https://ria.ru/20190725/1556885564.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.26; "НОВАТЭК" ЗАЯВИЛ О ПЕРЕИЗБЫТКЕ НА РЫНКЕ СПГ

Рынок сжиженного природного газа в настоящий момент перенасыщен, такая ситуация может сохраниться до середины 2020 года, заявил зампред правления "Новатэка" Марк Джитвэй в ходе телефонной конференции.

"Волатильность цен на природный газ значительно усилилась, поскольку теплая погода сократила потребление газа как раз в тот момент, когда на рынке увеличились новые поставки СПГ... На рынке сейчас переизбыток предложения. Мы ожидаем, что такой сценарий сохранится до середины 2020 года, поскольку "вторая волна" СПГ-проектов откроет новые источники поставок для удовлетворения растущего спроса на газ", - сказал он.

"Более низкий спрос в зимний период в сочетании с новыми поставками СПГ снизил маржу на рынке АТР. Из-за этого поставки были перенаправлены на европейские рынки. Мы ожидаем, что текущие низкие цены на СПГ, вероятно, сохранятся во втором полугодии 2019 года и могут также повлиять на цены в 2020 году", - добавил Джитвэй.

Топ-менеджер, однако, подчеркнул, что подобную ситуацию не стоит целиком воспринимать негативно: хотя она сказывается на прибыльности некоторых

производителей СПГ, низкие цены могут стимулировать будущий рост спроса, особенно в чувствительных к ценовому вопросу регионах.

"Низкая себестоимость нашего СПГ в сочетании с добычей конденсата выделяет наш проект... Даже в текущих условиях низких цен на сжиженный природный газ "Новатэк" конкурентоспособен в Латинской Америке, Европе и Азии", - заявил Джитвэй.

Трубы электростанции на заводе по производству сжиженного газа Ямал СПГ.

Зампред правления также сообщил, что по итогам первого полугодия 2019 года "Ямал СПГ" произвел чуть больше 9 миллионов тонн СПГ. По его словам, проект работает с превышением фактической мощности на 10%. При этом всего за отчетный период с "Ямала СПГ" было отправлено 126 партий СПГ объемом 9,13 миллиона тонн.

В целом спрос на СПГ в мире в первом полугодии вырос на 15%, до 178 миллионов тонн за счет Китая, Франции и Великобритании. Во втором квартале показатель увеличился на 9%, до 88 миллионов тонн. Лидером по импорту СПГ вновь стал Китай, который с апреля по конец июня импортировал 14,1 миллиона тонн СПГ (рост на 11% год к году).

<https://ria.ru/20190725/1556888479.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.07.29; МЫТЬ МОЖНО; МОСКВА-РЕКА СТАНОВИТСЯ ЧИЩЕ

Речного транспорта становится все больше, а качество воды в Москве-реке за последние десять лет не ухудшилось. Такое заявление сделала главный гидролог, начальник отдела мониторинга воды ГПБУ «Мосэкомониторинг» Виктория Мазлова во время рейда на корабле «Экопатруль».

Это единственный корабль в городе, который следит за качеством речной воды, ведь на его борту стоит экспресс-лаборатория. Московское судно каждый будничным день уходит в рейс с пристани в Нагатинском затоне. Все 8 часов рейда специальный насос закачивает воду, которая затем проходит через ряд фильтров и попадает на анализаторы состава по десяти показателям. «На нижнем участке Москвы-реки отмечаем снижение загрязнения аммонийным азотом на 42 процента, - рассказывает Виктория Мазлова. - Это связано с реконструкцией Курьяновских очистных сооружений. На участках центральной части города в составе речной воды вдвое сократилось содержание нефтепродуктов и металлов. Положительная динамика сохраняется даже при росте речного транспорта». С переводом Москвы-реки в ряд транспортных артерий города экологи не ждут ухудшения качества воды, правда с оговоркой - если владельцы плавсредств будут соблюдать водное, транспортное и природоохранное законодательство. Также положительную роль в улучшении качества воды в Москве-реке сыграло изменение регламента уборки улиц. Речь идет о применении пылесосов. Еще несколько лет назад во время дождя вся накопившаяся на дорогах грязь смывалась прямо в реку. А теперь улицы убирают вакуумной техникой - она позволяет собрать большую часть загрязнений. В целом качество воды соответствует нормам культурно-бытового водопользования, то есть ею можно поливать цветы, мыть улицы, но вот пить и купаться - нельзя.

<https://rg.ru/2019/07/28/reg-cfo/naskolko-zagriaznena-moskva-reka.html>

ГАЗЕТА РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.07.29; ЖУКОВСКИЙ КЛИНОМ ВЫШИБАЮТ

Минобороны предложило построить аэропорт для низкобюджетных авиакомпаний на базе военного аэродрома Клин-5 на границе с Тверской областью. Проект может стать конкурентом Жуковского, а инвестором может выступить Олег Дерипаска.

Новый аэропорт между Москвой и Петербургом

Минобороны предложило построить новый аэропорт для низкобюджетных авиакомпаний (лоукостеров) на территории военного аэродрома Клин-5. Об этом РБК сообщил источник, близкий к инициаторам проекта, и подтвердил источник в администрации Клина.

Военный аэродром располагается в 65 км от МКАД по Ленинградскому шоссе на границе Московской и Тверской областей. Добраться до него можно на автомобиле по федеральной трассе М-10 или платному шоссе М-11, общественным транспортом - до

железнодорожной станции Клин (на «Ласточке» можно доехать за час), но она находится в 10 км от аэродрома (еще около получаса на машине). Строительство инфраструктуры для нового аэропорта планируется увязать с высокоскоростной магистралью (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург, создав транспортный хаб, сказал один из собеседников РБК. Он отметил, что предлагается сделать специальную остановку в Клину для пассажиров этого аэропорта, чтобы они могли легко добраться из Москвы или Петербурга. Проектирование этой магистрали планируется начать осенью, а технико-экономическое обоснование должно быть подготовлено уже в августе. РБК направил запрос представителю курирующего в правительстве вопросы транспорта и цифрового развития вице-преьера Максима **Акимова** и в Минобороны.

В качестве инвестора для нового лоукост-аэропорта может быть привлечена компания «Базэл Аэро» Олега Дерипаски, управляющая аэропортами Краснодара, Сочи и Анапы, рассказал РБК источник, близкий к инициаторам проекта, и подтвердил сотрудник одного из московских аэропортов. В пресс-службе «Базэл Аэро» отказались от комментариев.

Реализовать проект со строительством лоукост-аэропорта в Клину и привлечь в него авиакомпании крайне сложно, сказал РБК гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Аэропорт Жуковский в Подмосковье, построенный в 2016 году, уже состоялся как международный аэропорт, и ниша за пределами «большой тройки» (Шереметьево, Домодедово и Внуково. - РБК) закрыта», - подчеркнул он. По его словам, привлечь инвестора в проект в Клину «практически невозможно» из-за высоких рисков: высокая конкуренция с аэропортами Московского авиационного узла (МАУ), удаленность, отсутствие привлекательных условий для авиакомпаний. Однако, если проект и получится реализовать, на поиск инвестора, проектирование и строительство может уйти от пяти до семи лет.

Строительство нового аэропорта - вопрос «сотни миллионов долларов», предупреждает главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. «Лоукост-аэропорт позволяет минимизировать издержки авиакомпаниям из-за урезанной инфраструктуры. Например, нет зоны ожидания и питания, все аскетично. Так авиакомпании могут сделать дешевле билет для пассажира», - говорит РБК эксперт. Но взлетно-посадочные полосы на военных аэродромах, как правило, оставляют желать лучшего, продолжает Гусаров, и в таких ситуациях государству приходится выделять средства на строительство новых ВПП. «Это потребует огромного количества инвестиций, которые придется возвращать, что убивает всю идею бюджетных перевозок. Более того, Ленинградское шоссе утопает в пробках, и сэкономленные деньги в небе пассажиру придется потратить на платной трассе», - заключает Гусаров.

Конкурент Жуковского

Строительство аэропорта на базе аэродрома Клин-5 еще в 2013 году предлагал Максим Соколов, который тогда занимал пост министра транспорта. На тот момент было три основных аэропорта МАУ: Домодедово, Шереметьево и Внуково, и в правительстве отмечали их высокую загруженность. Помимо аэродрома в Клину Соколов среди возможных претендентов на звание четвертого пассажирского аэропорта МАУ называл Ермолино (военный аэродром в Калужской области). Но тогда эта идея не была поддержана, а в 2016 году был построен новый аэропорт на базе военного аэродрома в Жуковском в 20 км к юго-востоку от Москвы.

Но транспортная доступность этого аэропорта стала его основной проблемой: до Жуковского не было прямого железнодорожного сообщения. В 2016 году РЖД реконструировали ближайшую к аэропорту железнодорожную станцию Отдых, от нее был запущен шаттл. До аэропорта также можно добраться на автобусе от станции метро «Котельники». В обоих случаях время в пути составляет около часа. Но в 2017 году руководство аэропорта Жуковского отмечало, что транспортная доступность по-прежнему не соответствует планам расширения аэропорта.

Оператором Жуковского является «Рампорт Аэро», дочерняя структура «Ростеха». За 2018 год аэропорт обслужил около 1,2 млн пассажиров. Председатель совета директоров литовской Avia Solutions Group (один из акционеров «Рампорт Аэро») Гедиминас Жемялис рассказывал газете «Ведомости», что аэропорт на безубыточную работу выйдет

при трафике 1,3-1,5 млн пассажиров. Сейчас из аэропорта регулярно летают «Уральские авиалинии», «ИрАэро», белорусская Belavia и таджикская Somon Air.

«Мы не видим в этом проекте угрозы или «замены» для Жуковского, - заявил РБК представитель аэропорта Жуковский. - Возможность создания пассажирского аэропорта в Клину обсуждается не впервые: достаточно сказать, что несколько лет назад в рамках подготовки к созданию нового аэропорта оценивались различные площадки. Жуковский был признан более перспективным по целому ряду причин». «По нашей оценке, создание в Клину полнофункционального кластера гражданской авиации потребует привлечения чрезмерных инвестиций, а в Жуковском мы, напротив, реализуем стратегию развития собственными силами, без привлечения государственного финансирования», - добавил он. С 2014 года акционеры потратили \$27 млн на строительство терминала в Жуковском, еще 10 млрд руб. планируется направить на развитие инфраструктуры аэропорта и модернизацию терминала для увеличения пропускной способности с 4 млн до 12 млн человек в год к 2021 году.

РБК направил запрос в пресс-службы «Уральских авиалиний» и «Победы» (крупнейший в России лоукостер).

Выбор между магистралями

Власти уже много лет не могли решить, в каком именно направлении строить первую ВСМ: из Москвы до Казани или до Санкт-Петербурга. С 2013 года началось обсуждение строительства магистрали до Казани длиной 800 км. Дорога позволила бы сократить время поездки из столицы с 11,5 до 3,5 часа. С тех пор стоимость проекта РЖД выросла в полтора раза - с 1 трлн до 1,7 трлн руб. Предполагалось при этом, что государство выделит на ВСМ безвозвратный взнос в размере 700 млрд руб.

Но в апреле 2019 года стало известно, что дорога до Казани не получила одобрения президента Владимира **Путина**. Вместо этого он поручил проектировать дорогу из Москвы в Санкт-Петербург, ее стоимость вице-премьер **Максим Акимов** оценивал в 1,5 трлн руб.

КОММЕРСАНТЪ; 2019.07.29; КРЕДИТОРЫ ПРИГРОЗИЛИ UTAIR БАНКРОТСТВОМ; ПЕРВЫЙ ИСК МОЖЕТ ПОДАТЬ БАНК «РУСЬ»

Кредиторы Utair усиливают давление на авиакомпанию в переговорах о реструктуризации. Банк «Русь» первым из 11 членов синдиката кредиторов объявил о намерении банкротить Utair за невыплату процентов по кредиту на 18,9 млрд руб. Но пока непосредственная опасность авиакомпании не грозит: долг по процентам перед «Русью» составляет лишь 2 млн руб., а доля банка в синдикате — всего 0,3%, и суды, скорее всего, не станут банкротить Utair из-за подобной суммы. Кроме того, как отмечают юристы, до введения процедуры наблюдения могут пройти месяцы, а за это время авиакомпания рассчитывает достичь соглашения о реструктуризации кредитов.

Банк «Русь», входящий в синдикат кредиторов Utair, заявил о намерении банкротить авиакомпанию. Информация об этом 26 июля размещена на портале «Федресурс» — банк собирается подать иск в Арбитражный суд ХМАО по месту регистрации авиакомпании. Utair в декабре 2018-го и июне этого года допустила дефолт по семилетнему синдкредиту на 18,9 млрд руб. (на данный момент погашен до 15,3 млрд руб.), выданному в 2015 году. Как писал “Ъ” 23 июля, кредиторы уже начали подавать иски о взыскании этих процентов, но до сих пор не требовали банкротства.

В Utair, банке «Русь» и других членах синдиката не комментируют ситуацию. Помимо семилетнего синдкредита Utair также ведет переговоры о реструктуризации 12-летнего синдкредита на 23,7 млрд руб. Еще у авиакомпании есть обязательства по кредиту Сбербанка на 17,39 млрд руб.

Собеседник, близкий к авиакомпании, утверждает, что сумма не выплаченных в декабре процентов банку «Русь» составляет 2 млн руб., сумму долга с учетом частичной выплаты процентов в июне он не уточнил. Доля банка в семилетнем синдицированном кредите, по его словам, составляет 0,3% — около 57 млн руб., по расчетам “Ъ”. Иск о банкротстве он связывает со стремлением «Руси» «надавить на компанию и крупнейших кредиторов» для ускорения переговоров по реструктуризации. «Даже если сумма будет выплачена, она

должна быть распределена на всех участников синдиката. Но компания не будет делать преференций никому из кредиторов, так как сейчас идет процесс реструктуризации. Переговоры с крупнейшими кредиторами продолжаются, и угрозы банкротства нет»,— добавил он. Подать иск можно не ранее чем через две недели, суд начнет рассматривать его через несколько месяцев, полагает собеседник “Ъ”. К этому времени Utair планирует договориться с синдикатом о реструктуризации.

Собеседник “Ъ” в одном из членов синдиката кредиторов Utair рассказал, что подать иск о банкротстве может любой участник синдиката. «Вопрос в том, примет ли суд его к рассмотрению. Для этого необходимы как минимум наличие неисполненного индивидуального требования кредитора и готовность суда рассматривать вопрос о банкротстве в отрыве от синдиката. Судебной практики на этот счет пока недостаточно»,— пояснил собеседник “Ъ”. Он согласен, что публикация сообщения на «Федресурсе» — «попытка давления». Риск введения процедуры наблюдения в отношении Utair источник “Ъ” считает низким из-за небольшой суммы задолженности перед «Русью».

«По закону о банкротстве суд должен рассмотреть обоснованность заявления о банкротстве не ранее чем через 15 и не позднее чем через 30 дней с принятия заявления о признании должника банкротом»,— говорит руководитель практики банкротства и финансовой реструктуризации «Ильяшев и партнеры» Дмитрий Константинов. «Следующая процедура должна быть введена не позднее семи месяцев после поступления иска в суд. Но на практике процесс часто затягивается на более длительный срок, особенно если в деле есть враждующие кредиторы»,— добавил он.

Руководитель направления «Банкротство» фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Олег Пермяков отмечает, что права и обязанности кредитора в составе синдиката не урегулированы законодательством. «Мы полагаем, что член синдиката может обратиться с заявлением о банкротстве в суд в силу наличия у него статуса кредитной организации, несмотря на единого управляющего в синдикате, поскольку это не запрещено законом»,— полагает юрист.

Если в отношении Utair все же будет введена процедура наблюдения, то компания сможет работать с ограничениями, говорит адвокат Forward Legal Данил Бухарин. Однако Дмитрий Константинов напоминает, что, когда четыре года назад в аналогичной ситуации оказалась «Трансаэро», Росавиация не позволила ей продолжать полеты, отозвав сертификат эксплуатанта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4045774>

ТАСС; 2019.07.29; NIKKEI: ALL NIPPON AIRWAYS БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ТОКИО ВО ВЛАДИВОСТОК С МАРТА 2020 ГОДА

Один из главных японских авиаперевозчиков All Nippon Airways (ANA) начнет выполнять регулярные рейсы из Токио во Владивосток с марта 2020 года. Об этом сообщила в понедельник газета Nikkei.

Компания планирует осуществлять несколько обратных рейсов в неделю из аэропорта Нарита в 80 км от Токио. Для них будут использоваться небольшие самолеты вместимостью не более 200 пассажиров.

Отмечается, что основной причиной для запуска нового маршрута стал рост туристического потока между Россией и Японией, а также укрепление сотрудничества в области экономики. Сейчас во Владивостоке свою деятельность ведут около 50 японских компаний.

В мае руководитель Ростуризма Зарина Догузова сообщила, что российская сторона ведет переговоры с ANA о запуске в 2020 году двух регулярных рейсов, которые свяжут Токио с Москвой и Владивостоком.

В настоящее время между столицами двух стран ежедневные рейсы совершает только «Аэрофлот». Японская авиакомпания Japan Airlines (JAL) осуществляет четыре рейса в неделю. Во Владивосток японские авиакомпании в настоящее время не летают.

<https://tass.ru/obschestvo/6710951>

ПРАЙМ; 2019.07.26; «ЖУКОВСКИЙ» НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВКИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ОБРАБОТКИ БАГАЖА

«Жуковский» не исключает возможности установки отечественной системы обработки багажа в рамках планов по расширению пассажирского терминала в 2020-2021 и 2022-2024 годах, сообщили РИА Новости в пресс-службе подмосковного аэропорта.

Росавиация ранее сообщила, что ряд российских аэропортов перейдет на отечественную систему обработки багажа, впервые внедренную на аэровокзале Симферополя.

«... Принимая во внимание быстрый рост пассажиропотока и планы по расширению пассажирского терминала в 2020-2021 и 2022-2024 годах, аэропорт, конечно же, будет проводить модернизацию багажной системы. Мы следим за ситуацией на рынке и рассматриваем различные варианты. Никаких ограничений по выбору поставщика у нас нет, так что разработанные в России системы вполне могут появиться и в Жуковском», - сообщили РИА Новости в пресс-службе «Жуковского». Установленная в Жуковском иностранная система обработки багажа в настоящий момент времени полностью соответствует потребностям и имеет значительный запас мощности, отметили представители компании.

Аэропорты московского авиаузла заявили, что переход на другие системы обработки багажа взамен уже действующих не рассматривают. «Переходить на новую систему обработки багажа аэропорт «Внуково» не планирует. В аэропорту «Внуково» в терминале А установлена система обработки багажа VanDerLande (Голландия). ... Ежегодно система VanDerLande проходит плановую модернизацию и может эксплуатироваться продолжительное время», - прокомментировали в пресс-службе «Внуково».

«В «Домодедово» уже установлена новая автоматическая система сортировки багажа (АССБ). Впервые в российском аэропорту будет использоваться роботизированный склад временного хранения багажа. ... Интеллектуальное программное обеспечение позволит контролировать все этапы путешествия сумки... с момента ее сдачи до погрузки в самолет. Каждая единица багажа будет доставлена на отдельном поддоне, что практически исключит риски потери или повреждения вещей пассажиров», - сообщили в «Домодедово».

«В МАШ уже установлены и действуют системы по обработке багажа», - сообщили РИА Новости в пресс-службе аэропорта «Шереметьево». Представители авиагавани уточнили, что менять системы не планируется.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.27; ЗЕЛЕНСКОГО ПОПРОСИЛИ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

На сайте президента Украины Владимира Зеленского появилась петиция с требованием возобновить авиасообщение с Россией.

«Из-за отмены авиасообщения страдают в основном украинцы, которые не могут видеться с семьями», - отметила автор обращения Виктория Темченко.

Петицию зарегистрировали 25 июля, на утро субботы она набрала более 70 голосов. Для того, чтобы президент Украины рассмотрел прошение, его должны поддержать 25 тысяч человек в течение трех месяцев.

Прямого сообщения между странами нет с октября 2015 года. Украина также запретила российским авиакомпаниям использовать свое воздушное пространство для транзитных полетов. Власти мотивировали это необходимостью обеспечить национальную безопасность в ответ на «агрессивные действия» Москвы.

В апреле **Росавиация** предложила Киеву возобновить регулярное и чартерное сообщение между двумя странами. В ведомстве отметили, что такое решение отвечает интересам пассажиров.

Вопрос железнодорожного сообщения

Ранее на сайте украинского президента была опубликована петиция с просьбой пустить поезда в Крым и сделать это раньше, чем начнут ездить поезда через Крымский мост.

Автором обращения стал бывший житель Севастополя Ростислав Кохно, который покинул Крым после его воссоединения с Россией. Он аргументирует свое предложение тем, что сейчас ездить на полуостров дорого и долго.

В ответ первый вице-спикер крымского парламента Ефим Фикс заявил, что власти полуострова готовы возобновить железнодорожное сообщение с Украиной. По его словам, это позволит украинцам, которые массово едут в Крым на отдых, более комфортно добираться до курортов.

Киев в конце декабря 2014 года в одностороннем порядке прекратила движение автобусов и поездов через границу с Крымом. Поезда, следовавшие на полуостров, теперь останавливаются на станции Новоалексеевка (Херсонская область), не доезжая до границы..

<https://ria.ru/20190727/1556928936.html>

RNS; 2019.07.26; «АЭРОФЛОТ» ПОДНЯЛСЯ В РЕЙТИНГЕ КРУПНЕЙШИХ АВИАХОЛДИНГОВ ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ

Группа «Аэрофлот» по итогам 2018 года поднялась с 20 до 18 позиции в рейтинге «Лидирующие авиационные группы» издания Airline Business, составленного на основании пассажиропотока компаний, сообщает пресс-служба перевозчика.

«Группа “Аэрофлот” по итогам 2018 года перевезла 55,7 млн пассажиров и заняла 18-ю строчку списка главных игроков мирового авиационного рынка, продвинувшись на две позиции по сравнению с прошлым годом», — следует из сообщения.

По пассажирообороту группа «Аэрофлот» осталась на 16-ом месте, улучшив результаты прошлого года на 9,9%.

Среди входящих в группу компаний рекордные темпы роста пассажиропотока продемонстрировала низкобюджетная «Победа», по итогам 2018 года показатель вырос на 56,8%, что стало наибольшим показателем в мировой авиации. В прошлом году средний показатель загрузки лоукостера составлял 94%, в настоящее время эта цифра уже достиг 96%.

<https://rns.online/transport/aeroflot-podnyalsya-v-reitinge-krupneishih-aviaholdingov-po-passazhiropotoku-2019-07-26/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; РОСАВИАЦИЯ НЕ НАШЛА ПОДРЯДЧИКА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП ТОМСКОГО АЭРОПОРТА

ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" (структура Росавиации) не получило заявок на участие в конкурсе с ограниченным участием на реконструкцию аэропортового комплекса "Богашево" (Томск) - взлетно-посадочной полосы (ВПП), говорится в материалах на сайте госзакупок.

"Единая комиссия приняла решение признать конкурс с ограниченным участием несостоявшимся: по окончании срока подачи заявок не подано ни одной заявки", - говорится в протоколе рассмотрения первых частей заявок.

Как сообщалось, Росавиация объявляла торги на право реконструкции ВПП томского аэропорта. Изначально заявки на участие в конкурсе с начальной (максимальной) ценой контракта 2,81 млрд рублей принимались до 3 июля. В этот период заявки подали ОАО "Новосибирскавтодор" и ЗАО "Строительное управление Томской домостроительной компании" (крупнейший в СФО застройщик, ТДСК). Однако комиссия отклонила обе заявки, поскольку они "не содержат документов, подтверждающих наличие опыта выполнения строительных работ": обе компании представили в качестве подтверждения наличия опыта договоры, заключенные более трех лет назад.

Затем Росавиация продлила прием заявок.

Подрядчику предлагалось до 1 ноября 2022 года оснастить ВПП новым искусственным покрытием и водосточно-дренажной системой, построить очистные сооружения, аварийную поисково-спасательную станцию и периметровое ограждение аэропорта с техническими средствами охраны. Запланирован и ряд других работ.

Аэропорт имеет одну асфальтобетонную ВПП класса "В" размерами 2,5 тыс. м на 50 м. Аэропортом "Богашево" управляет ООО "Аэропорт Томск", совладельцами которого являются ООО "Новаяпорт Холдинг" (74,92%) и Фонд госимущества Томской области (25,08%).

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; СУД ВНОВЬ ПОДТВЕРДИЛ ПРАВОТУ ФАС В СПОРЕ С ИРКУТСКИМИ ВЛАСТЯМИ О НАРУШЕНИЯХ ПРИ ВЫБОРЕ ИНВЕСТОРА АЭРОПОРТА

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

В иске власти просили признать недействительным приказ ФАС о выездной проверке, состоявшейся в декабре 2018 года в здании правительства региона. Кроме того, истец просил признать незаконными действия сотрудников службы, которые во время проверки получили информацию и копии документов.

"Отказать в признании решений и действий (бездействий) незаконными полностью", - говорится в материалах суда.

Мотивировочная часть решения суда пока не опубликована.

Ранее сообщалось, что в начале июля суд отказал в иске с аналогичными требованиями правительству Иркутской области.

Проверка была связана с делом, которое в конце октября 2018 года возбудил антимонопольный регулятор. Речь шла о возможном нарушении ст.16 закона "О защите конкуренции" (запрещает сговор между органами власти и хозяйствующими субъектами) участниками проекта строительства нового терминала аэропорта Иркутска.

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

В конце декабря 2018 года ФАС сообщила о проведении проверки в иркутском правительстве, но при этом указала, что ее сотрудников не пускали в кабинет руководителя аппарата губернатора Дмитрия Чернышова. Регулятор сообщал, что подозревает в попытке воспрепятствовать проверке компании AEON и "Новпорт", которые отключили серверы с необходимыми документами.

В феврале иркутский губернатор заявлял "Интерфаксу", что проверка связана с подозрениями по поводу недобросовестной конкуренции в рамках проекта развития иркутского авиаузла.

После этого иркутское правительство подало в Арбитражный суд Москвы сразу два иска, в которых потребовала признать приказ и действия ФАС незаконными.

На этой неделе ФАС сообщила, что компании Троценко и власти региона признаны виновными в нарушении антимонопольного законодательства.

"Нарушение выразилось в заключении и участии в соглашении между органами государственной власти субъекта РФ и хозяйствующими субъектами, которое привело к ограничению доступа на рынок выполнения работ по реализации инвестиционного проекта строительства нового аэровокзального комплекса на территории международного аэропорта Иркутска", - говорилось в сообщении ФАС.

В результате, как отметил регулятор, инвестор для реализации инвестиционного проекта по строительству терминала был выбран без каких-либо конкурентных процедур.

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

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

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

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

ИНТЕРФАКС; 2019.07.26; FINNAIR В СЕНТЯБРЕ ЗАКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ХЕЛЬСИНКИ В КАЗАНЬ И САМАРУ

Авиакомпания Finnair с 15 сентября прекращает полеты по маршруту Хельсинки - Казань, с 23 сентября - по маршруту Хельсинки - Самара, сообщили "Интерфаксу" в российском call-центре Finnair.

Причиной отмены рейсов собеседник агентства назвал низкий спрос.

В пресс-службе международного аэропорта "Казань" агентству сообщили, что пока не получали официального уведомления о прекращении полетов авиакомпании Finnair. Представитель пресс-службы также сообщил, что эта авиакомпания работала на направлении Хельсинки - Казань с августа 2014 года.

Согласно расписанию на сайте аэропорта Казани, Finnair выполняет рейсы на маршруте Хельсинки - Казань три раза в неделю - по вторникам, четвергам и субботам.

Как сообщалось ранее, Finnair начала полеты из Самары в Хельсинки летом 2014 года в рамках весенне-летней навигации. В расписании самарского аэропорта "Курумоч" в настоящее время указаны рейсы три раза в неделю - в понедельник, среду и пятницу.

Ранее сообщалось также, что Finnair с 10 октября прекращает выполнять рейсы по маршруту Хельсинки - Екатеринбург. "К сожалению, финансовые показатели рейса Хельсинки - Екатеринбург не оправдали наших ожиданий. Несмотря на все усилия с нашей стороны, спрос на перелеты по этому направлению оставался недостаточным, поэтому мы приняли решение вывести его из расписания", - сообщила пресс-служба авиакомпании. Если рентабельность данного направления повысится, авиакомпания не исключает возможности возобновления перелетов в будущем.

Согласно данным на сайте Finnair, в Россию авиакомпания летает в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Казань и Самару.

RNS; 2019.07.26; БАНК «РУСЬ» НАМЕРЕН ПОДАТЬ ИСК О БАНКРОТСТВЕ UTAIR

Банк «Русь» уведомил авиакомпанию Utair о намерении подать в суд иск о банкротстве перевозчика, следует из материалов системы «СПАРК».

Оренбургский ипотечный коммерческий банк «Русь» (Общество с ограниченной ответственностью) намерено обратиться в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа – Югры по месту нахождения должника с заявлением о признании несостоятельным (банкротом)», — говорится в сообщении.

По данным банка, признаки несостоятельности авиаперевозчика являются основанием для введения процедуры наблюдения и утверждения временного управляющего.

В апреле Utair выпустила отчетность, согласно которой компания получила годовой убыток в 22 млрд рублей. По состоянию на 31 декабря 2018 года группа имела отрицательные чистые активы в размере 30,58 млрд рублей, а ее краткосрочные обязательства превышали краткосрочные активы на 74,93 млрд рублей.

<https://rns.online/transport/Bank-Rus-nameren-podat-isk-o-bankrotstve-Utair-2019-07-26/>