



## Ежедневный мониторинг СМИ

30 ИЮЛЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.07.29; МИНТРАНС: ПАССАЖИРОПОТОК В ПРИГОРОДЕ МОСКВЫ УВЕЛИЧИТСЯ НА 100 МЛН ЧЕЛОВЕК К 2024 ГОДУ.....	4
ТАСС; 2019.07.29; ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕК ИЗ ОДИНЦОВА ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ В ЧАСЫ ПИК С 1 АВГУСТА.....	4
РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.07.29; ВОРОБЬЕВ: НОВЫЕ Ж/Д ПЕРЕЕЗДЫ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПОДМОСКОВЬЯ.....	5
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; НАТАЛЬЯ ТРОСТЬЯНСКАЯ; 2019.07.30; СЕРГЕЙ СОБЯНИН: ЗАПУСТИМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ.....	6
РИА НОВОСТИ; 2019.07.29; ДВИЖЕНИЕ НА МЦД ЗАПУСТЯТ В НОЯБРЕ .....	7
ТАСС; 2019.07.29; БОЛЕЕ 4,5 ТЫС. ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ ОБОРУДУЮТ У СТАНЦИЙ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ .....	7
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЖУРЕНКОВА ОЛЬГА, ОСТАПЕНКО ЕВГЕНИЯ, ГОЛОБОРОДЬКО ЛАРИСА; 2019.07.29; БЫСТРО, КОМФОРТНО, КАЧЕСТВЕННО. КОГДА ЗАПУСТЯТ ДВИЖЕНИЕ НА МЦД?.....	8
ГУДОК; АННА БУЛАЕВА; 2019.07.29; ГЕНДИРЕКТОР ОАО «РЖД» ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ ВРУЧИЛ НАГРАДЫ СОТРУДНИКАМ КОМПАНИИ.....	9
ТАСС; 2019.07.29; УНИВЕРСИАДА В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОТРЕБУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ПОЧТИ НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ .....	10
ОТВ # ЕКАТЕРИНБУРГ; 2019.07.29; В ДОРОГИ ЕКАТЕРИНБУРГА ВЛОЖАТ 2,9 МЛРД РУБЛЕЙ К УНИВЕРСИАДЕ-2023 .....	10
ТАСС; 2019.07.29; ОБЪЕМ АВИАПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ РОССИИ ВЫРОС ПРИМЕРНО НА 20% В ИЮЛЕ .....	11
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.29; РОСАВИАЦИЯ: ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ МОГУ ВЫРАСТИ В СЛУЧАЕ УСТАНОВКИ КАМЕР НАБЛЮДЕНИЯ В САЛОНАХ САМОЛЕТОВ .....	11
РИА НОВОСТИ; 2019.07.29; В РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С УКРАИНОЙ.....	12
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ КАРПЕЕВА; 2019.07.29; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СОЗДАНИЯ КУРИЛОК В АЭРОПОРТАХ.....	13
RNS; 2019.07.29; «В ТУАЛЕТАХ ПРОДОЛЖАТ КУРИТЬ»: ГЛАВА РОСАВИАЦИИ О КУРИЛКАХ В АЭРОПОРТАХ .....	13
РЖД-ПАРТНЕР; АНДРЕЕВА ТАМАРА, ЛЕБЕДЕВ АЛЕКСЕЙ, СОЛНЦЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.07.30; БАМ: ЦЕЛИ, ЗАГАДКИ И СРЕДСТВА.....	14
ТАСС; 2019.07.29; В ТАТАРСТАНЕ ОБНОВЯТ УЧАСТОК ТРАССЫ М7 ОТ ГРАНИЦЫ С ЧУВАШИЕЙ ДО ПРИГОРОДА КАЗАНИ.....	20
ТАСС; 2019.07.29; ДО КОНЦА ГОДА В АСТРАХАНИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 20 ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА .....	20
ТАСС; 2019.07.29; ЗАВЕРШИЛСЯ РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ КОЛЬСКИЙ ЗАЛИВ В МУРМАНСКЕ .....	20
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.30; ЗЛАЧНЫЙ ПУТЬ; ВЛАСТИ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ВЫВОЗИТЬ ЗЕРНО ПО СМП.....	21
РЖД ТВ (RZDTV.RU); 2019.07.29; РУТ (МИИТ) ПОЛУЧИЛ АККРЕДИТАЦИЮ НА НОВУЮ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ.....	22

---

ГУДОК; ВЛАДИМИР ИВАНОВ; 2019.07.30; ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ ПРИЕХАЛ В СКОЛКОВО .....	22
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.30; БОЛЬШЕ ОЛИМПИАД, АРЕНДЫ И САМОЗАНЯТЫХ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗМЕНИЛО ПОРЯДОК ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ГЛАВ РЕГИОНОВ.....	23
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.07.30; БЕНЗИН ДЕШЕВЕЕТ ОПТОМ; РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ РАСТУТ В ПРЕДЕЛАХ ИНФЛЯЦИИ.....	24
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.07.30; КОМУ-ТО НЕ ПОВЕЗЕТ: ДЛЯ БИЛЕТНЫХ ОНЛАЙН-КАСС ГОТОВЯТ ЧЕРНЫЙ СПИСОК; В НЕГО ПРЕДЛАГАЮТ ВКЛЮЧИТЬ ПОЧТИ 230 РЕСУРСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ VLAVLACAR.....	25
ТАСС; 2019.07.29; В ГЕРМАНИИ «ЗЕЛЕННЫЕ» ПРЕДЛОЖИЛИ ЛИШИТЬ АВИАКОМПАНИИ СУБСИДИЙ .....	27
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА ПИНАЕВА; 2019.07.29; НЕ ПЛАЦКАРТОМ ЕДИНЫМ. КАКИМИ ОКАЖУТСЯ 5 САМЫХ ФАНТАСТИЧЕСКИХ ПОЕЗДОВ БУДУЩЕГО? .....	28
ТАСС; 2019.07.29; КАКОЕ ДЕЛО ЖЕНСКОЕ? КОМУ НУЖЕН ПЕРЕСМОТР ПЕРЕЧНЯ «ЗАПРЕЩЕННЫХ» ПРОФЕССИЙ И ЗАЧЕМ.....	29
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.07.30; ЛЕД БУДЕТ КАК АСФАЛЬТ; В РОССИИ ВВЕДУТ ГОСТ ДЛЯ ДОРОГ, КОТОРЫМИ МОЖНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО В ХОЛОДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА .....	32
РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.30; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫДАЛА «АВТОДОРУ» ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АВАНСЫ; ГОСАУДИТОРЫ ВЫЯВИЛИ НОВЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦКАД.....	34
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.07.29; АФОНСКИЙ: ВЛАДЕЛЬЦЫ ГРУЗОВ И ТРАНСПОРТА ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ ЗА ПЕРЕВЕС МАШИН НА ТРАССАХ .....	36
ТАСС; 2019.07.29; ЗАСЕДАНИЕ СОГЛАСИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ ПО ЗАКОНУ О КОНТРОЛЕ ВЕСА АВТО МОЖЕТ ПРОЙТИ В СЕНТЯБРЕ.....	37
RNS; 2019.07.29; МЭРИЯ МОСКВЫ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ПОПУЛЯРНОСТИ КАРШЕРИНГА.....	37
ТАСС; 2019.07.29; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОЙ ВЕТКИ МЕТРО В 2021 ГОДУ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА КОРРЕКТИРОВКУ ПРОЕКТА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ЗА 950 МЛН РУБ .....	38
ТАСС; 2019.07.30; В ОДНОМ ИЗ РАЙОНОВ ЗАБАЙКАЛЬЯ ПОСЛЕ ОБИЛЬНЫХ ДОЖДЕЙ ОБРУШИЛСЯ МОСТ .....	39
ТАСС; 2019.07.29; ВЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТ НА МЕСТЕ РУХНУВШЕГО ИЗ-ЗА ПАВОДКА В БАЙКАЛЬСКЕ .....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.07.30; ТРАССА «СИБИРЬ» В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПОКА ПЕРЕКРЫТА, НО ПРОЕЗД ИЗ КРАСНОЯРСКА В БРАТСК ВОЗМОЖЕН - УПРДОР .....	40
ТАСС; 2019.07.29; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТРАССА «СИБИРЬ» В РАЙОНЕ ТУЛУНА ЗАКРЫТА ИЗ-ЗА ПАВОДКА .....	40
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.07.30; ЧУГУНУ И СТАЛИ НУЖНО БОЛЬШЕ РЕЛЬСОВ.....	40
ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.07.30; МЕЛОЧЬ, А ПРИЯТНО .....	42
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2019.07.29; В КРЫМ С ВЕТЕРКОМ... А ДАЛЬШЕ? .....	43
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.07.29; ЧТО ХОЧЕТ РЕГУЛЯТОР, ИЛИ КАК БУДЕМ ДЕЛИТЬ ВАГОНЫ? .....	46

---

---

ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; ТРАНССИБ РАБОТАЕТ БЕЗ СБОЕВ, НЕСМОТЯ НА КАМНЕПАД И НОВЫЙ ПАВОДОК В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ - РЖД .....	47
ТАСС; 2019.07.29; В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ЗАПУСТИЛИ НОВЫЙ ПРИГОРОДНЫЙ СОСТАВ СТОИМОСТЬЮ 240 МЛН РУБЛЕЙ.....	48
ТАСС; 2019.07.29; РЖД ЗАПУСТЯТ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПОЕЗДА НА МАРШРУТЕ ПЕТЕРБУРГ - МУРМАНСК С 2020 ГОДА .....	48
ТАСС; 2019.07.29; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ БЮДЖЕТ СВЖД В 2019 ГОДУ ВЫРАСТЕТ НА 16% ПО СРАВНЕНИЮ С 2018 ГОДОМ .....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; СУД ОТКАЗАЛСЯ ПЕРЕДАВАТЬ СТАРЫЙ ПУТЕПРОВОД ЧЕРЕЗ ТРАНССИБ В АМУРСКОМ БЕЛОГОРСКЕ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ .....	49
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2019.07.29; В ПРИМОРЬЕ ЗАМГЕНПРОКУРОРА РФ НАШЕЛ НАРУШЕНИЯ В РАБОТЕ СТИВИДОРОВ .....	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.07.29; КИТАЙСКИЕ ПЕРВОПРОХОДЦЫ; В АВГУСТЕ ПО СЕВМОРПУТИ КОМПАНИЯ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ ПРОВЕДЕТ ПЕРВЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ..	50
ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.29; РОССИЯ ПРЕДСТАВИЛА ООН КОНЦЕПЦИЮ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ .....	52
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНД ВОРОбЬЕВ; 2019.07.29; UTAIR ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ ПЛАН ПО РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ КРЕДИТОВ НА 62 МЛРД РУБЛЕЙ; АВИАКОМПАНИЯ УЛУЧШИЛА ПРОГНОЗ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ДОЛГА .....	52
КОММЕРСАНТЬ; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО, ИРКУТСК; ДАНИЛА МОИСЕЕВ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.07.30; КОНТРАКТ НА ВЫЛЕТ; ВЛАСТИ РЕГИОНА ОСПОРЯТ РЕШЕНИЕ ФАС ПО АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА.....	53
RNS; 2019.07.29; В СИМФЕРОПОЛЕ ВЫРАЗИЛИ ГОТОВНОСТЬ ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С УКРАИНОЙ.....	55
РИА НОВОСТИ; 2019.07.29; В ГРУЗИИ ЗАЯВИЛИ О МНОГОМИЛЛИОННЫХ УБЫТКАХ ПОСЛЕ ЗАПРЕТА ПОЛЕТОВ В РОССИЮ .....	55
RNS; 2019.07.29; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ ОБРАБОТАЛИ ОКОЛО 15% ВОЗВРАЩЕННЫХ БИЛЕТОВ В ГРУЗИЮ .....	55
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ БАГРИНЦЕВА; 2019.07.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО СМОЖЕТ ОГРАНИЧИВАТЬ КОНКУРЕНЦИЮ .....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; РОСТРАНСНАДЗОР УЛИЧИЛ АВИАКОМПАНИЮ «ВОЛГА-ДНЕПР» В НАРУШЕНИИ НОРМ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ .....	56

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2019.07.29; МИНТРАНС: ПАССАЖИРОПОТОК В ПРИГОРОДЕ МОСКВЫ УВЕЛИЧИТСЯ НА 100 МЛН ЧЕЛОВЕК К 2024 ГОДУ**

Пассажиropoтoк в пригородном сообщении московского региона увеличится на 100 млн человек к 2024 году - до 850 млн человек в год. Об этом говорится в пресс-релизе **Минтранса РФ** по итогам заседания Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области.

Как отметил в ходе заседания заместитель генерального директора «Российских железных дорог» Олег Тони, слова которого приводятся в сообщении, реализация программы развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла до 2024 года позволит увеличить годовой пассажиропоток в пригородном сообщении почти на 100 млн пассажиров - до 850 млн человек.

Программа развития пригородного железнодорожного сообщения в Центральном транспортном узле предполагает в том числе строительство городских диаметров и их интеграцию с остановками Московского центрального кольца.

По словам губернатора Московской области Андрея Воробьева, которого цитирует **Минтранс**, ввод в эксплуатацию участков Московских центральных диаметров позволит жителям области значительно сократить время в пути до столицы и обратно. Кроме того, сейчас на территории региона строится 57 объектов железнодорожной инфраструктуры. Среди крупнейших проектов - реконструкция железнодорожного пути до микрорайона Авиаторов в Балашихе, строительство второго главного пути на участке Подлипки - Фрязино Ярославского направления, а также автомобильных дорог «Северо-Восточная хорда» и «Москва - Казань».

«Считаю, что та практика, которую мы сегодня с вами реализуем на примере московской макроагломерации, уже стала примером для всех других регионов, в которых сейчас транспортные схемы разрабатываются именно с учетом того опыта, который мы наработали», - сказал в ходе заседания **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, слова которого приводятся в сообщении.

Координационный совет по развитию транспортной системы города Москвы и Московской области был создан правительством РФ в 2011 году. В состав совета входят мэр Москвы, губернатор Подмосковья, должностные лица федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Москвы и Московской области, генеральный директор РЖД. Председателем координационного совета является **министр транспорта РФ**.

<https://tass.ru/ekonomika/6713770>

### **ТАСС; 2019.07.29; ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕК ИЗ ОДИНЦОВА ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ В ЧАСЫ ПИК С 1 АВГУСТА**

Запуск четвертого главного железнодорожного пути Москва - Одинцово планируется 1 августа. Это позволит сократить интервал движения электропоездов до 3,5 минуты в часы пик, что, в свою очередь, позволит увеличить количество пригородных поездов на 17% - со 139 до 163 пар в сутки, сообщил в понедельник мэр Москвы Сергей Собянин на заседании координационного совета по развитию транспортной системы в Москве и Московской области.

«Это реальное тактовое движение на уровне метрополитена - 3,5 минуты. В ближайшие месяцы запустим и до Мытищ, тоже тактовое движение до 3,5 минуты», - сказал мэр,

добавив, что экспрессы Одинцово - Москва будут ходить раз в полчаса - в два раза чаще, чем сейчас.

Собянин сообщил, что до конца года планируется реализовать проект по регулированию цен на пригородное сообщение.

По его словам, количество пассажиров на пригородном сообщении за последние годы увеличилось на 70% - до 2 млн человек. «Благодаря нашим совместным усилиям за последние годы на 70% увеличилось количество пассажиров, которые передвигаются пригородным сообщением, - до 2 млн человек. Вы можете себе представить, какое бы количество человек передвигалось бы на наших дорогах на наземном транспорте? Это был бы реальный коллапс, если бы мы этим не занимались», - пояснил Собянин.

Координационный совет по развитию транспортной системы города Москвы и Московской области был создан правительством РФ в 2011 году. В состав совета входят мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Подмосковья Андрей Воробьев, должностные лица федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Москвы и Московской области, генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров. Председателем координационного совета является **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

<https://tass.ru/moskva/6712843>

### **РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.07.29; ВОРОБЬЕВ: НОВЫЕ Ж/Д ПЕРЕЕЗДЫ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПОДМОСКОВЬЯ**

Строительство новых железнодорожных переездов имеет стратегически важное значение для развития транспортной инфраструктуры Московской области, сказал губернатор региона Андрей Воробьев на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области.

«Для Московской области главный результат - это количество построенных, строящихся и проектируемых переездов. Общественный транспорт развивается, пригородный транспорт развивается. Понятно, что интенсивность железнодорожного сообщения, по сути, не позволяет открывать шлагбаумы. И была реализована большая федеральная программа, которая позволила нам разгрузить такие серьезные города, такие как Балашиха, Реутов, Мытищи, Долгопрудный, Химки. Все это для нас имеет стратегически важное значение», - сказал Воробьев.

По его словам, создание МЦД (Московских центральных диаметров) также даст положительный эффект и станет удобным средством передвижения для жителей. Губернатор отметил, что на сегодняшний день, благодаря совместной работе с Москвой, вопросов по обеспечению транспортом жителей не возникает. При этом Воробьев ранее заявлял, что помимо МЦД для дальнейшего развития транспортной доступности в регионе необходимо продолжать строительство вылетных магистралей, а также расширять дороги. «Для нас очень важно продолжить строительство переездов, вылетных магистралей, расширение тех дорог, которые сегодня сковывают развитие нашего мегаполиса - Московского региона. Наша задача - максимально результативно отработать все проекты, которые мы наметили», - сказал Воробьев в понедельник на совещании с руководящим составом областного правительства.

Координационный совет по развитию транспортной системы города Москвы и Московской области был создан правительством РФ в 2011 году. В состав совета входят мэр Москвы, губернатор Подмосковья, должностные лица федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Москвы и Московской области, генеральный директор - председатель правления ОАО «РЖД». Председателем координационного совета является **министр транспорта Евгений Дитрих**.

<https://realty.ria.ru/20190729/1556979921.html>

### **ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; НАТАЛЬЯ ТРОСТЬЯНСКАЯ; 2019.07.30; СЕРГЕЙ СОБЯНИН: ЗАПУСТИМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ**

Вчера мэр столицы Сергей Собянин выступил на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Подмосковья.

На координационном совете рассмотрели реализацию крупнейших транспортных проектов Московского региона. Среди них - строительство Московских центральных диаметров (МЦД), развитие Московского центрального кольца (МЦК) и пригородного сообщения. Так, уже 1 августа столичные власти планируют ввести в эксплуатацию четвертый главный путь на участке Москва - Одинцово Смоленского направления Московской железной дороги (МЖД). Это позволит увеличить число пригородных поездов на 17 процентов - до 163 пар в сутки. В итоге изменится расписание электричек: они будут ходить чаще. Интервалы движения пригородных поездов в часы пик сократятся с 5,5 до 3,5 минуты. - Это реально тактовое движение на уровне столичного метрополитена, - подчеркнул Сергей Собянин.

Экспрессы от Одинцова до Москвы будут ходить в два раза чаще - каждые полчаса.

А время в пути до Белорусского вокзала составит всего 22 минуты. С запуском дополнительных электричек в поездах станет свободнее на 20 процентов. Ситуация с транспортом улучшится для 1,8 миллиона жителей 20 районов столицы и области.

- В ближайшие месяцы дополнительные электрички поедут и до подмосковных Мытищ, - рассказал Собянин. - Интервалы движения между ними в часы пик сократятся также до 3,5 минуты.

По словам мэра, за последние несколько лет общее количество пассажиров пригородных поездов увеличилось на 70 процентов. То есть сегодня электрички перевозят до двух миллионов человек в день. - Можно себе представить, какой коллапс был бы на дорогах, если бы мы не занимались развитием железнодорожного транспорта, - заметил Собянин.

Среди других проектов, которые будут реализованы до конца года, - урегулирование цен на проезд в пригородных поездах и запуск двух центральных диаметров. К слову, ввод в эксплуатацию IV главного пути на участке Москва - Одинцово завершает подготовку железнодорожной инфраструктуры для запуска МЦД-1 Одинцово - Лобня.

- Московские центральные диаметры - полезный и удобный проект для людей, - губернатор Московской области Алексей Воробьев поблагодарил столичные власти за идею создания МЦД. - Я уверен, что он, как и наша совместная работа по общественному транспорту, даст свой положительный эффект. Еще один транспортный проект, реализация которого запланирована на ближайшие месяцы, - интеграция МЦК с железной дорогой. В частности, платформу Северянин Ярославского направления МЖД перенесут и соединят со станцией МЦК Ростокино.

В результате пассажиры смогут сэкономить в пути до 30 процентов времени. Ожидается, что к середине 2020 года пассажиропоток транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Ростокино - Северянин» увеличится в 2,5 раза и составит 46 тысяч человек в сутки.

Продолжаются работы по интеграции МЦК с платформой НАТИ Октябрьской железной дороги. Это будет комфортная пересадка, которая сократит время в пути на 3 минуты. При этом пассажиропоток вырастет с 11 до 27 тысяч человек в сутки.

- Московское центральное кольцо стало настолько востребованным, что мы совместно с Российскими железными дорогами решили сократить интервалы движения по МЦК до 4 минут в часы пик, - сказал Собянин. - Когда мы только проектировали МЦК, не очень-то верили, что это технологически возможно. Сегодня совместными усилиями можем сделать это в ближайшие месяцы. Сокращение в часы пик интервалов движения «Ласточек», курсирующих по МЦК, даст 220 тысяч дополнительных пассажирских мест в

сутки. По оценке экспертов, это разгрузит Кольцевую линию метро еще на 12 процентов. За счет мероприятий по развитию Московского железнодорожного узла, запланированных до конца года, пригородные поезда смогут дополнительно перевозить 1,3 миллиона пассажиров в сутки.

<https://tass.ru/moskva/6712843>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.07.29; ДВИЖЕНИЕ НА МЦД ЗАПУСТЯТ В НОЯБРЕ**

. Движение на центральных диаметрах (МЦД) Одинцово - Лобня и Нахабино - Подольск пустят в ноябре 2019 года. Эту и другие темы развития железнодорожной сети на территории Москвы и области обсудили на заседании координационного совета в **Министерстве транспорта России**, сообщил телеканал «360».

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, пассажиропоток пригородного железнодорожного сообщения в Московском регионе сегодня составляет порядка 2 миллионов человек в день.

«В ближайшее время, с 1 августа, если коллеги подтвердят, мы должны запустить четвертый главный путь Москва - Одинцово. В ближайшее время - до Мытищ», - добавил Собянин.

Глава Подмосковья Андрей Воробьев в свою очередь отметил, что благодаря слаженной работе Москвы и области удалось разгрузить часть сложных направлений, в том числе такие серьезные города, как Реутов, Балашиха, Мытищи, Долгопрудный и Химки.

«Московские центральные диаметры - это тоже качественный и удобный проект для людей. И я уверен, он даст положительный эффект», - подчеркнул Воробьев.

Московские центральные диаметры объединят формат пригородных электричек и метрополитена, создав так называемую систему наземного метро. Общий объем финансирования составляет 529,9 миллиарда рублей.

Проект реализуется в несколько этапов. В скором времени будет запущено движение по МЦД-1 Одинцово - Лобня (2019 год), МЦД-2 Нахабино - Подольск (2019-2020-е и 2024 год), МЦД-3 Крюково - Раменское (2022 год), МЦД-4 Апрелевка - Железнодорожная (2024 год), МЦД-5 Бирюлево - Болшево (после 2024 года).

<https://ria.ru/20190729/1556984150.html>

### **ТАСС; 2019.07.29; БОЛЕЕ 4,5 ТЫС. ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ ОБОРУДУЮТ У СТАНЦИЙ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ**

Более 30 перехватывающих парковок на 4,6 тыс. машин планируется организовать у станций первых двух Московских центральных диаметров - МЦД-1 и МЦД-2, сообщила в понедельник пресс-служба департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы.

«Возле остановочных пунктов МЦД-1 «Одинцово-Лобня» и МЦД-2 «Нахабино-Подольск» в границах Москвы будут обустроены более 30 перехватывающих парковок, где можно будет временно оставить более 4,6 тыс. автомобилей. Парковки, например, появятся около станций «Фили», «Волоколамская», «Бутово» и «Москворечье», - говорится в сообщении.

Отмечается, что стоянки также организуют у платформ «Кунцево», «Тимирязевская», «Дегунино», а также у «Бескудниково», «Лианозово» и «Марк» (МЦД-1) и у «Трикотажной», «Гражданской», «Калитников», «Люблино», «Депо» и «Перервы» (МЦД-2). По словам начальника управления развития рельсовых видов транспорта департамента Андрея **Акимова**, которые приводятся в сообщении, возле станций «Бескудниково» и «Бутово» оборудуют стоянки для такси.

Как сообщалось ранее, движение по первым двум МЦД будет запущено в ноябре. На момент запуска интервал движения составит 5-6 минут в часы пик.

Московские центральные диаметры - начатый в 2018 году транспортный проект, в котором участвуют правительства Москвы и Подмосковья, РЖД, **Минтранс РФ** и ГУП «Московский метрополитен». Оператор перевозок - АО «Центральная пригородная пассажирская компания». Предполагается создание пяти железнодорожных линий, которые должны пройти по диаметру из одного муниципалитета Подмосковья через центр столицы в другой.

МЦД объединит формат пригородных электричек и метрополитена, создав фактически систему наземного метро. График работы выстроит по схеме метро - с 5:30 утра до 1:00 ночи. Для интеграции с остальным городским транспортом будет разработана удобная билетная система, пассажиры смогут использовать карту «Тройка». В целом, по подсчету экспертов, реализация проекта разгрузит транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6711388>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЖУРЕНКОВА ОЛЬГА, ОСТАПЕНКО ЕВГЕНИЯ, ГОЛОБОРОДЬКО ЛАРИСА; 2019.07.29; БЫСТРО, КОМФОРТНО, КАЧЕСТВЕННО. КОГДА ЗАПУСТЯТ ДВИЖЕНИЕ НА МЦД?**

В ноябре 2019 года будет запущено движение на центральных диаметрах (МЦД) «Одинцово-Лобня» и «Нахабино-Подольск». Развитие железнодорожной сети на территории Москвы и Подмосковья обсудили на координационном совете в **Министерстве транспорта России**.

Мэр столицы Сергей Собянин отметил, что пассажиропоток пригородного железнодорожного сообщения в Московском регионе вырос до двух миллионов в день.

«В ближайшее время, с 1 августа, если коллеги подтвердят, мы должны запустить четвертый главный путь «Москва-Одинцово». В ближайшее время - до Мытищ», - пояснил он.

Губернатор Подмосковья Андрей Воробьев отметил, что каждый год в регионе заметен результат. Например, увеличивается количество переездов. Благодаря слаженной работе Москвы и области удалось разгрузить часть сложных направлений.

«Была реализована большая федеральная программа. Она позволила нам разгрузить такие серьезные города, как Реутов, Балашиха, Мытищи, Долгопрудный, Химки. Все это имеет для нас стратегически важное значение. Московские центральные диаметры - это тоже качественный и удобный проект для людей. И я уверен, он даст свой положительный эффект», - рассказал Андрей Воробьев.

Новый формат транспорта

Московские центральные диаметры (МЦД) – новый вид транспорта, который объединит формат пригородных электричек и метрополитена, создав так называемую систему наземного метро. Это совместный проект **Министерства транспорта России**, правительства Москвы, правительства Подмосковья, ОАО «РЖД», АО «Центральная ППК» и ГУП «Московский метрополитен».

Общий объем финансирования составляет 529,9 миллиарда рублей. Реализуется проект в несколько этапов. Так, в скором времени будет запущено движение по МЦД-1 «Одинцово-Лобня» (2019), МЦД-2 «Нахабино-Подольск» (2019-2020 и 2024), МЦД-3 «Крюково - Раменское» (2022), МЦД-4 «Апрелевка - Железнодорожная» (2024), МЦД-5 «Бирюлево-Болшево» (после 2024).

На МЦД-1 «Одинцово-Лобня» пассажиропоток составит 42,9 миллиона в год. МЦД-2 «Нахабино-Подольск» будут пользоваться еще больше людей - около 48,6 миллиона пассажиров в год. На двух направлениях всего запустят 39 поездов «Иволга», благодаря которым поездки будут быстрыми и комфортными.

Кстати, на МЦД-1 в границах Московской области будут функционировать четыре станции в городском округе Одинцово: Одинцово, Баковка, недавно открытая новая станция Инновационный центр и Немчиновка. Ускоренное движение поездов станет возможным благодаря строительству четвертого главного пути.

Реализация МЦД предусматривает и проектирование разноуровневых пешеходных переходов, благоустройство прилегающих территорий железнодорожных станций. Будут отремонтированы подъездные автодороги, организованы парковочные места.

Также на территории Московской области запланировано строительство шести путепроводов для работы МЦД. Пять из них введут в эксплуатации с 2019 по 2022 годы.

<https://360tv.ru/news/transport/bystro-komfortno-kachestvenno-kogda-zapustjat-dvizhenie-na-ntsd/>

### **ГУДОК; АННА БУЛАЕВА; 2019.07.29; ГЕНДИРЕКТОР ОАО «РЖД» ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ ВРУЧИЛ НАГРАДЫ СОТРУДНИКАМ КОМПАНИИ**

Генеральный директор - председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров в ходе оперативного совещания 29 июля вручил сотрудникам холдинга награды.

Приказом министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** за большой вклад в подготовку и проведение чемпионата мира по футболу FIFA-2018 объявляется благодарность министра транспорта начальнику Дирекции железнодорожных вокзалов Георгию Геворкяну и заместителю генерального директора - начальнику Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов Олегу Тони.

Приказом Олега Белозерова за активное участие в разработке Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года именными часами генерального директора - председателя правления компании награждается начальник департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития Антон Рышков.

Благодарность генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова объявляется начальнику департамента инвестиций Юрию Бакеркину, начальнику департамента методологии тарифообразования, экспертизы, анализа и применения тарифов в области грузовых и пассажирских перевозок Владимиру Варгунину, начальнику департамента экономики Владимиру Гапонько, начальнику департамента корпоративных финансов Константину Люльчеву, заместителю генерального директора - начальнику Центра фирменного транспортного обслуживания Алексею Шило.

За высокие профессиональные достижения и в связи с празднованием Дня железнодорожника знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет» награждается заместитель генерального директора - начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов.

Знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 20 лет» награждается начальник департамента управления персоналом Сергей Саратов.

За высокие профессиональные достижения и в связи с празднованием Дня железнодорожника именными часами генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД» награждается начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда Владимир Никитин.

За высокие профессиональные достижения и в связи с празднованием Дня железнодорожника благодарность объявляется начальнику департамента технической политики Владимиру Андрееву.

Юбилейной памятной медалью «15 лет ОАО РЖД» награждается директор Корпоративного университета Роман Баскин.

За значительный вклад в развитие Байкало-Амурской магистрали и в связи с 45-летием с начала ее строительства юбилейной памятной медалью «45 лет Байкало-Амурской

магистрала» награждается начальник департамента по работе с органами власти Владимир Лещинин.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1471744>

### **ТАСС; 2019.07.29; УНИВЕРСИАДА В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОТРЕБУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ПОЧТИ НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ**

К Всемирной летней Универсиаде, которая пройдет в Екатеринбурге в 2023 году, будут построены объекты дорожной инфраструктуры на сумму более 2,9 млрд рублей, сообщил в понедельник губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев на своей официальной странице в Instagram.

«Был рад возможности встретиться с министром транспорта России **Евгением Дитрихом** и обсудить актуальные для Свердловской области вопросы. Рассказал главе **Минтранса** о подготовке Екатеринбурга к проведению в 2023 году Всемирной летней Универсиады и, в частности, о создании Деревни студенческих игр. Для ее транспортного обеспечения нам необходимо построить в 2020-2022 годах достаточно большое количество объектов дорожной инфраструктуры общей стоимостью свыше 2,9 млрд рублей. Обсудили возможности, связанные с привлечением этих средств», - написал Куйвашев.

Был рад возможности встретиться с министром транспорта России **Евгением Дитрихом** и обсудить актуальные для Свердловской области вопросы. Регион - крупный транспортно-логистический центр. Протяженность наших дорог - более 31 тыс. километров. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2018 году превысил 89 млрд. тонно-километров. Услугами аэропорта Кольцово в прошлом году воспользовались более 6 млн пассажиров, а грузопоток превысил 22 тыс. тонн. Рассказал главе **Минтранса** о подготовке Екатеринбурга к проведению в 2023 году Всемирной летней Универсиады и, в частности, о создании Деревни студенческих игр. Для ее транспортного обеспечения нам необходимо построить в 2020-2022 годах достаточно большое количество объектов дорожной инфраструктуры общей стоимостью свыше 2,9 млрд. рублей. Обсудили возможности, связанные с привлечением этих средств. Еще один важнейший вопрос, который был поднят сегодня, - это строительство ЕКАДа. Обход Екатеринбурга, отмечу, позволит значительно разгрузить улично-дорожную сеть города, положительно скажется на экологии, и сократит транспортные издержки.

Ранее сообщалось, что губернатор Свердловской области поручил правительству региона проработать план застройки территории в Екатеринбурге, где в 2023 году разместится Деревня спортсменов Всемирной летней Универсиады. После проведения Студенческих игр на территории деревни разместятся учебные корпуса и кампус Уральского федерального университета.

Всемирная летняя Универсиада пройдет в Екатеринбурге в 2023 году. Россия примет летнюю Универсиаду второй раз, соревнования проходили в Казани в 2013 году, кроме того, Москва принимала летнюю Универсиаду в 1973 году. В марте текущего года Красноярск был столицей зимней Универсиады. Летняя Универсиада 2019 года прошла в Неаполе, в 2021 году соревнования примет китайский Чэнду.

<https://tass.ru/ural-news/6711961>

### **ОТВ # ЕКАТЕРИНБУРГ; 2019.07.29; В ДОРОГИ ЕКАТЕРИНБУРГА ВЛОЖАТ 2,9 МЛРД РУБЛЕЙ К УНИВЕРСИАДЕ-2023**

Подготовку транспортного комплекса Среднего Урала к Универсиаде-2023 обсудили **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев.

«Рассказал главе **Минтранса** о подготовке Екатеринбурга к проведению в 2023 году Всемирной летней Универсиады и, в частности, о создании Деревни студенческих игр. Для ее транспортного обеспечения нам необходимо построить в 2020-2022 годах

достаточно большое количество объектов дорожной инфраструктуры общей стоимостью свыше 2,9 млрд рублей. Обсудили возможности, связанные с привлечением этих средств», - написал по итогам встречи глава региона на своей инстаграм-странице.

Евгений Куйвашев поблагодарил **Минтранс России** за работу по ремонту и реконструкции федеральных трасс на территории области, а также за передачу ряда дорог в федеральную собственность.

На встрече были затронуты вопросы реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В текущем году на его реализацию в регионе выделено 3 миллиарда рублей, в том числе 1,9 миллиарда из федерального бюджета. Также говорилось о закупках пассажирских автобусов на газомоторном топливе, в том числе по программам лизинга, и о строительстве линий скоростного трамвая.

<http://www.obltv.ru/news/society/v-dorogi-ekaterinburga-vlozhat-2-9-mlrd-rubley-k-universiade-2023/>

### **ТАСС; 2019.07.29; ОБЪЕМ АВИАПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ РОССИИ ВЫРОС ПРИМЕРНО НА 20% В ИЮЛЕ**

Пассажиропоток российских авиакомпаний на внутренних рейсах в июле увеличился примерно на 20% по сравнению с июлем 2018 года. Об этом журналистам сообщил руководитель Росавиации Александр **Нерадько**, подчеркнув, что поручение президента по увеличению региональных рейсов в обход Москвы выполняется.

«Отмечается также существенный рост, в частности, за прошедший период времени июля в сравнении с аналогичным периодом июля прошлого года примерно на 20% рост внутренних перелетов идет. Так что это поручение про увеличение количества внутренних полетов, полетов, минуя Москву, мы фиксируем, что идет достаточно живым образом», - сказал **Нерадько**.

В прошлом июле российские авиакомпании внутри РФ перевезли 7,5 млн пассажиров. Для сравнения, внутренний пассажиропоток российских авиакомпаний, по данным на официальном сайте Росавиации, в июне увеличился на 5,1%, до 6,9 млн пассажиров (международные перевозки при этом увеличились на 16,2%, до 5,7 млн пассажиров).

Как сообщалось ранее, доля авиационных внутрироссийских региональных рейсов в обход Москвы должна увеличиться в 2019 году до 39%.

Согласно паспорту комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, на данный момент индекс составляет 37%. При этом в интервью ТАСС **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что в 2020 году долю таких рейсов планируется нарастить до 42%. Согласно паспорту комплексного плана, в 2021 и 2024 годах значение индекса планируется увеличить до 44% и 51,35% соответственно.

<https://tass.ru/ekonomika/6713214>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190729/1556981312.html>

<https://rns.online/transport/aviaperevozki-na-vnutrennih-reisah-v-Rossii-v-iyule-virosli-primerno-na-20-2019-07-29/>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.07.29; РОСАВИАЦИЯ: ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ МОГУ ВЫРАСТИ В СЛУЧАЕ УСТАНОВКИ КАМЕР НАБЛЮДЕНИЯ В САЛОНАХ САМОЛЕТОВ**

Цены на билеты могут вырасти в случае внедрения систем видеонаблюдения в салонах самолетов. Об этом журналистам сообщил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Александр **Нерадько**.

«Прежде чем ее (систему видеонаблюдения в салоне самолета - прим. Агентства «Москва»), установить надо согласовать ее с разработчиком воздушного судна. На самом

деле организовать эту работу не очень сложно. И, вы знаете, наверное, что сейчас уже организовано наблюдение из кабины экипажа пространства находящегося перед кабиной экипажа. Организовать это не сложно, но это же и затратно. И вмешательство в конструкцию воздушного судна должно быть согласовано с разработчиком самолета. Пока мы не подходили к практической реализации этого требования. Естественно, компании говорят, что это затратно. В любом случае в авиации за все платит пассажир. И в любом случае авиакомпания это переложат на стоимость авиабилета, и за все заплатит пассажир», - сказал **А.Нерадько**.

Ранее представители Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (**Ространнадзор**) неоднократно заявляли о необходимости внедрения систем видеонаблюдения в салоне самолета и в багажном отделении.

<https://www.mskagency.ru/materials/2913209>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.07.29; В РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С УКРАИНОЙ**

Росавиация готова вести полноформатные переговоры с авиавластями Украины о возобновлении авиасообщения между странами, сообщил журналистам глава ведомства **Александр Нерадько**.

Недавно на сайте президента Украины Владимира Зеленского появилась петиция с требованием возобновить авиасообщение с Россией. Автор обращения Виктория Темченко написала, что из-за отмены авиасообщения страдают в основном украинцы, которые не могут видеться с семьями.

«Мы всегда были готовы и сейчас подтверждаю готовность к проведению полноформатных переговоров с авиационной администрацией Украины по всем вопросам, которые касаются воздушного сообщения и других вопросов», - сказал **Нерадько** в понедельник, отвечая на вопрос, готова ли Росавиация вести с Украиной переговоры о возобновлении авиасообщения в связи с появившейся петицией.

Представитель Росавиации еще в апреле текущего года сообщал РИА Новости, что в ответ на запрет прямого чартерного воздушного сообщения между странами со стороны Украины российское ведомство предложило провести переговоры и возобновить воздушное сообщение на регулярной и чартерной основе в полном объеме. Такое решение, пояснили в ведомстве, отвечает интересам обоих народов и авиапассажиров.

**Нерадько** в понедельник сообщил, что пока каких-то контактов или встреч по этому вопросу с украинской стороной не было.

Украина «закрыла небо» для российских пассажирских и грузовых перевозок с 25 октября 2015 года. В санкционный список попали крупнейший российский перевозчик «Аэрофлот», тогда еще находившаяся в предбанкротном состоянии «Трансаэро», авиакомпания «Якутия», авиакомпании группы S7. Все перечисленные перевозчики летали чартерами или регулярными рейсами в ставший российским Крым. С того же дня и Россия ввела зеркальные меры в отношении украинских авиакомпаний. Запрет, как отмечала ранее Росавиация, будет действовать до тех пор, пока решение украинских властей в отношении российских авиакомпаний не будет отменено.

<https://ria.ru/20190729/1556974967.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/07/29/rosaviaciia-gotova-k-peregovoram-o-vozobnovlenii-aviasoobshcheniia-s-ukrainoj.html>

<https://rns.online/transport/Rossiia-zayavila-o-gotovnosti-k-peregovoram-s-Ukrainoi-po-aviasoobshcheniyu--2019-07-29/>

### ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ КАРПЕЕВА; 2019.07.29; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СОЗДАНИЯ КУРИЛОК В АЭРОПОРТАХ

Первый зампред комитета по охране здоровья нижней палаты Федот Тумусов ранее предложил создать изолированные помещения для курения табака в аэропортах. Глава Росавиации РФ **Александр Нерадько** не оценил данную идею. Об этом сообщил сайт RNS.

**Александр Нерадько** отметил, что россияне продолжают курить в туалетах, даже если создать специальное для этого помещение.

«Я противник восстановления курительных комнат по следующей причине. Сторонники этой идеи рассказывают о том, что восстановление курительных комнат помогло бы избавиться от курения в туалетах, условно говоря. К сожалению, это не так, хоть мы восстановим курительные комнаты, в туалетах будут продолжать курить. Это мое личное мнение, основанное на жизненном опыте. Найдите какой-нибудь туалет в общественном месте, где у нас не курят, даже если рядом 10 курительных комнат поставить, все равно наши граждане по-другому воспитаны», - заявил он.

По словам **Нерадько**, не имеет значения будут комнаты платные или бесплатными. В любом случае он выступил против их создания.

<https://360tv.ru/news/transport/glava-rosaviatsii-vystupil-protiv-sozdanija-kurilok-v-aeroportah/>

### RNS; 2019.07.29; «В ТУАЛетах ПРОДОЛЖАТ КУРИТЬ»: ГЛАВА РОСАВИАЦИИ О КУРИЛКАХ В АЭРОПОРТАХ

Восстановление курительных комнат в аэропортах не поможет избавиться от курения граждан в туалетах, заявил RNS глава **Росавиации** РФ **Александр Нерадько** по итогам заседания координационного совета по развитию транспортных систем Москвы и Московской области при **Минтрансе**.

**Нерадько** отметил, что является противником восстановления курительных комнат.

«Я противник восстановления курительных комнат по следующей причине. Сторонники этой идеи рассказывают о том, что восстановление курительных комнат помогло бы избавиться от курения в туалетах, условно говоря. К сожалению, это не так, хоть мы восстановим курительные комнаты, в туалетах будут продолжать курить. Это мое личное мнение, основанное на жизненном опыте. Найдите какой-нибудь туалет в общественном месте, где у нас не курят, даже если рядом 10 курительных комнат поставить, все равно наши граждане по-другому воспитаны», - сказал он.

По мнению **Нерадько** неважно, платными или бесплатными будут курительные комнаты, в любом случае, он не поддерживает их создание.

16 июля Госдума приняла в первом чтении законопроект, согласно которому в аэропортах можно будет создавать изолированные помещения для курения табака.

Позже газета «Известия» сообщила, что первый замглавы комитета по охране здоровья Госдумы Федот Тумусов предложил сделать платным вход в курительные комнаты в аэропортах. По данным издания, соответствующую поправку планируется внести ко второму чтению законопроекта.

В пресс-службе Шереметьево сообщили, что не планируют создавать платные курительные комнаты, то же сказали в управляющей Пулково компании «Воздушные Ворота Северной Столицы» (ВВСС) RNS сообщили, что Пулково пока не планирует создавать платные курительные комнаты. В пресс-службе аэропорта Домодедово заявили RNS, что пока инициатива не утверждена, говорить о планах по организации мест для курения в изолированных помещениях аэропорта преждевременно и отметили, что возврат курительных комнат позволит обеспечить более комфортные условия для курящих пассажиров в зонах вылета и транзита.

Первый зампред комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Сергей Лисовский сказал RNS, что взимать деньги за пользование

курительными комнатами в аэропортах неправильно, по мнению сенатора, необходимо соблюдать права курильщиков.

<https://rns.online/transport/V-tualetah-prodolzhat-kurit-glava-Rosaviatsii-o-kurilkah-v-aeroportah--2019-07-29/>

### **РЖД-ПАРТНЕР; АНДРЕЕВА ТАМАРА, ЛЕБЕДЕВ АЛЕКСЕЙ, СОЛНЦЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.07.30; БАМ: ЦЕЛИ, ЗАГАДКИ И СРЕДСТВА**

Юбилей Байкало-Амурской магистрали - повод подвести некоторые итоги и определить, как же развивать БАМ дальше. Причем так, чтобы обеспечить запрашиваемую грузовладельцами сквозную пропускную способность всей трассы, а не отдельных ее участков. Чего же ждут регуляторы и перевозчик от крупнейших грузовладельцев и какова может быть роль частных инвестиций?

Определены ключевые объекты

В 2020 году БАМ будет пропускать до 20 пар поездов в сутки, а к 2030-му эта способность увеличится до 30 пар, рассказал заместитель начальника технической службы - начальник отдела сопровождения процесса реализации комплексных проектов Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД»

Ильдар Абдуллаев. По-видимому, речь идет о сквозной пропускной способности магистрали. В таком случае это чуть выше нижней планки параметров, объявленных в марте 2019 года, когда правительство РФ утвердило долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2025 года, но значительно ниже верхнего уровня, указанного в ней. (Напомним, что в рамках данного документа предполагалось нарастить пропускную способность БАМА до 27-40 пар поездов на различных участках. Сейчас по ряду участков может следовать не более 12 пар.) Увеличить объемы движения позволит ввод ряда объектов в рамках проекта модернизации Восточного полигона.

Уже в этом году, по словам И. Абдуллаева, будет введен в эксплуатацию ряд таких ключевых объектов, как, в частности, участок БАМа Лена-Восточная - Предленский, второй Байкальский тоннель и две сортировочные горки. Одна - в Вихоревке, которая возьмет на себя часть грузопотока крупной узловой станции Тайшет, чтобы там могли завершить реконструкцию. А вторая - на узловой станции Тында, чтобы увеличить мощности сортировочной горки в 2,5 раза и, соответственно, переработку вагонов. Горку обещают запустить к 45-летию БАМа. По словам заместителя начальника Дирекции развития железных дорог Восточного полигона ОАО «РЖД» Владимира Косика, инвестиционная программа ОАО «РЖД» в рамках II этапа развития Восточного полигона предусматривает две сотни мероприятий, часть из которых, правда, была перенесена с I этапа.

Актуализированный план развития Восточного полигона предусматривает увеличение вывоза сырьевых грузов с месторождений полезных ископаемых в 1,5 раза - до 180 млн т в год к 2024 году и до 260 млн т - к 2025-му. Финансирование в 2019-2024 гг. составит 493 млрд руб., в 2024-2025 гг. - 203 млрд руб. В план по развитию БАМа до 2023 года, в частности, входят модернизация участка Артышта - Междуреченск - Тайшет, реконструкция 7 станций и 2,5 тыс. км линий контактной сети, строительство 38 разъездов, 1,1 тыс. км вторых путей и 6 новых тяговых подстанций. Предусмотрена также электрификация линии Волочаевка - Комсомольск-на-Амуре - Совгавань (для этого необходимо 80 млрд руб.) и обход на линии Шкотово - Смоляниново.

Первый заместитель начальника департамента управления бизнес-блоком «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» ОАО «РЖД» Дмитрий Вербов полагает, что пропускную способность дороги на 15-20% можно увеличить за счет интервального регулирования движения поездов. Эта система уже опробуется на одном из участков Восточного полигона. Есть и проект цифровой железнодорожной станции - для

реализации пилотного проекта выбрана ст. Находка-Восточная, что улучшит подвод грузовых поездов к портовым терминалам.

Узкое место

Обсуждались в ОАО «РЖД» и перспективы строительства второй нитки Северомуйского тоннеля, по которому в сутки проходит 11 пар поездов. И это - самое узкое место БАМа. По словам В. Косика, целесообразность реализации и параметры этого проекта будут уточнены позднее. Но если уменьшить интервалы поездов с 17 до 10 минут, то можно пропускать вдвое больше составов. А усиление тягового электроснабжения позволит пропускать поезда массой до 6300 т. Вот только скоро и этого будет маловато для обеспечения тех параметров, на которые планируется вывести БАМ. Поэтому и выдвинут проект создания второй нитки Северомуйского тоннеля.

Идея эта обсуждается уже давно.

В конце 2018 года группа «Сибантрацит» заявила о своей готовности участвовать в проекте, а в апреле 2019-го «Сибантрацит» и УК «ВостокУголь» объявили о том, что приступили к работам по подготовке строительства второй очереди Северомуйского тоннеля, а также упомянули, что распоряжением генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозерова образована совместная рабочая группа по реализации проекта строительства тоннеля. При этом проект УК «ВостокУголь» разработает самостоятельно и предпроектные работы уже начаты. Как ожидается, строительство 16 км трассы начнут в течение года и займет оно 5 лет.

В рамках проведения ПМЭФ-2019 владелец группы компаний «Сибантрацит» Дмитрий Босов рассказал о некоторых деталях выдвинутой инициативы: «Наша стратегия заключается в том, что мы сами будем расширять узкие места, которые препятствуют нашему росту. В частности, мы строим порт Вера. И предложили в ускоренном порядке построить Северомуйский тоннель - 2, поскольку это позволит увеличить пропускную способность РЖД для проезда на Дальний Восток».

Ранее, в августе 2018 года, глава РЖД публично заявлял, что вторая нитка позволит увеличить пропускную способность Северомуйского тоннеля с 16 до 100 млн т. И здесь кроется некая неувязка: сквозная пропускная способность БАМа запланирована в размере всего 27-40 пар поездов, а данный участок, как заявлено, сможет пропускать в 2,5 раза больше (то есть 100 млн т). И первый вопрос, который вполне уместно задать: как доставить до тоннеля указанный объем (100 млн т)?

Проект в тумане

По оценке Д. Босова, инвестиции в строительство нового тоннеля составят около 60 млрд руб., а срок окупаемости проекта - 7-10 лет. Причем его предполагается реализовать без привлечения бюджетного финансирования. Это значит, что первоначально строительство обещано полностью финансировать за счет угледобывающей компании, а потом передать тоннель ОАО «РЖД» на согласованных финансовых условиях.

Вариантов может быть два. Первый - концессия. Правда, пока до стадии финансового покрытия ни один подобный проект в сфере создания железнодорожной инфраструктуры не доведен до реализации. Наиболее близко к этому этапу подошел проект создания Северного широтного хода. И для такого варианта требуется законодательный акт, в котором будет прописан некий вариант платной железной дороги. Заметим, что на данный момент для путей общего пользования подобный вариант в принципе не предусмотрен. Здесь придется вводить специальный тариф, появление которого нарушит принцип равного доступа к железнодорожной инфраструктуре общего пользования.

Второй вариант, по сути, джентльменское соглашение. Оно может быть создано по типу того, что было заключено ОАО «РЖД» с «Лукойлом». Последний вложил 300 млн руб. в строительство железной дороги, ведущей к порту Высоцк. Железнодорожный холдинг покрыл затраты сверх этой суммы, а затем, после передачи ему участка, ввел

исключительный понижающий коэффициент на железнодорожные перевозки, за счет чего частный инвестор вернул вложенный капитал.

Однако сейчас речь идет о гораздо более крупной сумме. И есть сомнения, что такой способ окупит инвестиции за 7-10 лет. Впрочем, подробности условий возврата средств пока неизвестны, но уже объявлено о старте инициативы: зарегистрирована частная компания для строительства Северомуйского тоннеля - 2, создана служба заказчика, которая должна определить подрядчиков.

Есть и другие неувязки. По данным заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Андрея Макарова, проект строительства второго Северомуйского тоннеля предварительно оценили в 120 млрд руб. При этом предусмотрены четыре варианта прохождения тоннеля, из которых предстоит выбрать наиболее оптимальный, что объясняет, почему затраты на строительство могут оказаться больше. Например, некоторые эксперты полагают, что расходы могут составить около \$3,9 млрд.

Сейчас уже мало кто помнит, но в 1991 году затраты на первую нитку оценивались в 17,7 млрд руб. По официальному курсу рубля к доллару в тот период это равнялось около \$10 млрд, что сделало БАМ самой дорогой стройкой в истории советского народного хозяйства. Напомним почему. Тоннель начали пробивать в 1979 году, и вскоре строителей остановил высоконапорный пливун. В штольню устремился поток воды, песка, камней из подземного озера под давлением более 14 атм. Погрузочную машину весом 23 т отбросило тогда на 300 м. Не обошлось и без жертв. На устранение последствий катастрофы были направлены огромные ресурсы. Потребовалось 2 года на закачку бетона в штольню, чтобы только остановить прорыв. В дальнейшем из нее удалили почти 13 тыс. кубометров горной породы, вынесенной при обвале.

В 1981 году всплыли новые сюрпризы: исследования показали, что монолит Северомуйского хребта разрезан в месте прохождения тоннеля четырьмя региональными разломами, что указывало на риски столкнуться с новыми прорывами. В технологию строительства внесли поправки. Но это не избавило от повторной катастрофы: в апреле 1999 года, когда до сбойки оставалось всего 160 м, произошел очередной обвал обводненной породы. И опять погибли люди. А часть участка тоннеля фактически пришлось строить заново. В целом строительство Северомуйского тоннеля с перерывами продолжалось 26 лет. За этот период было переработано более 2 млн кубометров грунта, уложено 700 тыс. кубометров монолитного железобетона, смонтировано 70 тыс. т металлоконструкций. С учетом истории и поправок на современные технологии, тем не менее, заявление «Сибантрацита» о том, что вторую нитку удастся построить за 60 млрд руб. - в 10 раз дешевле первой, выглядит по меньшей мере вызовом. На чем основаны подобные утверждения - непонятно. Точно так же, как и то, что в ОАО «РЖД» утверждают, что строительство подобного объекта займет около 8 лет, а в «Сибантраците» намерены каким-то образом уложиться за 5.

Откуда деньги?

Теперь перейдем к механизму финансирования проекта. Громкие заявления о том, что угольщики есть деньги на такой сложный проект, заставляют обратиться к данным о доходах и расходах группы «Сибантрацит» (объединяет АО «Сибирский антрацит», ООО «Разрез Восточный» и ООО «Разрез Кийзасский»). Известно, что группа - крупный мировой экспортер антрацита и металлургических углей. По итогам 2018 года консолидированный объем их добычи составил 24,1 млн т.

Выручка, соответственно, была получена в размере 162,4 млрд руб. Инвестпрограмма - 11,62 млрд руб. Кроме довольно капиталоемких текущих программ развития, группа реализует еще как минимум два мегапроекта. Первый - развитие разработки Огоджинского месторождения коксующихся углей. Инвестиции оцениваются в \$8-10 млрд (без учета строительства дороги к месторождению). Второй проект - морской порт Вера на Дальнем Востоке, общая стоимость строительства - примерно такая же (\$8-10

млрд). В ближайшее время, если верить руководству группы, «Сибантрацит» хочет приобрести и дополнительные дорогостоящие активы.

Любопытно, что для отгрузки угля со своих разрезов в свой порт Вера (юг Приморья) компании не требуется БАМ, поезда туда должны следовать южным ходом - Транссибом. Все это позволяет предположить, что компания в развитие вкладывает больше, чем зарабатывает, будучи и так достаточно закредитованной.

Значит, при реализации строительства Северомуйского тоннеля - 2 встанет вопрос о привлечении сторонних средств. Причем искать их придется на фоне высоких кредитных рисков, которые каким-то образом необходимо хеджировать. Финансовые аналитики в такой ситуации дали примерно одинаковый ответ. Суть сводится к трем постулатам. Первый - мировой спрос на антрацит при любых колебаниях глобального угольного рынка останется стабильным, поскольку это довольно редкий сорт сырья. Поэтому его экспортеры могут позволить себе кредитные излишества. Второй тезис - мегапроекты «Сибантрацита» могут быть сильно растянуты во времени. Поэтому на них требуется не так уж много средств, если перевести вопрос в плоскость годовых траншей. Третий - судя по мощному PR-сопровождению мегапроектов, у них имеется твердая государственная поддержка. Только на подобном фоне игрок может реализовать достаточно капиталоемкие программы развития.

В общем, теоретически можно создавать деньги из воздуха. Есть только один нюанс: финансы каким-то образом должны вернуться на землю в виде прибыли. В случае строительства второй нитки тоннеля такой механизм предусмотрен. Но уж очень он смахивает на прокачку казенных ресурсов - с учетом того, что доступ российских компаний к глобальным финансовым инструментам ограничен, а все крупные средства внутри РФ сконцентрированы в госбанках и госфондах. Значит, в проекте будут циркулировать не частные, а государственные капиталы? По-видимому, так.

Но если государство может дать свои гарантии возврата частному инвестору капитала (с процентами и уплаченными налогами), то почему государство не может само построить данный объект? И почему не объявлен открытый конкурс на подобный проект, если он нужен государству?

Вот если бы были выпущены облигации, которые поступили бы в биржевой оборот, тогда - совсем другой расклад. Правда, в таком случае слишком многое придется объяснять. Что касается инициативы строительства в ее нынешнем виде, то тут все риски в конечном счете придется переключить на государство. Точнее, на налогоплательщиков. Но тогда зачем, как говорится, проект а-ля ГЧП городить? Или это просто хитрый способ втянуть казну в проект? Главное, что называется, ввязаться в драку, а дальше - как пойдет?

А кто строитель?

Третья загадка: как будут выбирать подрядчиков? Информации на эту тему в биржевой системе нет. Однако там можно получить представление о том, как «Сибантрацит» проводит конкурс, по результатам которого будет выбран генподрядчик строительства углепогрузочной станции Колыванская и железнодорожного пути к ней от ст. Восточная (Западно-Сибирская железная дорога). Первое, что настораживает, сумма тендера: она составляет всего лишь 11 руб. Ясно, что эта сумма далека от реальных затрат на строительство. «Я бы оценил расходы на строительство дороги и сооружений в 400-450 млн руб.», - сказал директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов.

Ведь цель строительства будущей ст. Колыванская понятна - обеспечить перегрузку угля из самосвалов в вагоны для последующей отправки потребителям. Соответственно, из информации, опубликованной в системе электронных торгов B2B-Center, следует, что стоимость тендера складывается из затрат на обустройство земляного полотна и верхнего строения железнодорожного пути (проще говоря, рельсов и шпал), технологических проездов для автомобилей, на строительство модульного поста системы централизации и блокировки (она предназначена для управления движением поездов и предотвращения их

столкновения), компрессорной для пневматической очистки стрелочных переводов и сооружений самой ст. Колыванская. И по каждому из 11 лотов тендера предусмотрена одна и та же цена - 1 руб. Отсюда и сумма в 11 руб. На ошибку не похоже.

Тогда остается предположить, что стоимость тендера установлена намеренно и, возможно, в интересах какого-то определенного подрядчика (чтобы отсечь остальных претендентов), с которым, вероятно, потом предполагается утрясти окончательный размер затрат на выполнение строительно-монтажных работ.

Такой вывод делают эксперты.

Если аналогичная практика будет применена и при реализации проекта строительства Северомуйского тоннеля - 2, возникает еще больше сомнений.

При подготовке данной публикации мы опросили достаточно широкий круг экспертов. Однако они предпочли отвечать без ссылок на источник. Проект создания Северомуйского тоннеля - 2 слишком затратный и рискованный. Но при этом крайне важный для развития Восточного полигона. Поэтому мало кому хотелось идти не в ногу.

Тем не менее все соглашались с двумя тезисами. Во-первых, важно, чтобы решения, касающиеся данного проекта, принимались взвешенно и прозрачно. Это не тема для шапкозакидательства. Не следует забывать истории с прорывами при создании первой нитки. В свое время за авантюрные решения пришлось заплатить слишком дорого. Речь идет не только о вложенных средствах. По разным данным, на его строительстве погибло от 50 до 100 человек.

И во-вторых, в ОАО «РЖД» должны гармонизировать все проекты развития Восточного полигона. Ведь для клиентов в конечном итоге имеет значение, сколько грузов способны пропустить БАМ и Транссиб. А это значит, что объемы движения по ним должны быть сквозными на всех участках и все они должны быть приведены к одинаковым параметрам. А вкладывать огромные средства в расшивку одного бутылочного горлышка вряд ли рационально. Эффективнее равномерно расширять узкие места БАМа, не забывая при этом, впрочем, о потребности в инвестициях и других полигонов.

Горизонт отодвигается?

Очевидно, что заявленных планов - громадье, однако на практике выходит не совсем радужная картина. Судя по всему, сроки реализации первого этапа модернизации Восточного полигона железных дорог, окончание которого было намечено на 2020 год, будут сдвинуты вправо. Подготовку публичного обоснования взяли на себя участники совещания, прошедшего 11 июля под руководством вице-премьера правительства Максима **Акимова**.

Из имеющихся в распоряжении редакции проекта протокола совещания и комментариев экспертов ясно, что перенос сроков сдачи объектов первой очереди - вопрос решенный.

Напомним, это уже не первый перенос сроков строительства, и сегодня есть понимание, что не все из 31 участка проекта, которые планируются к вводу в 2019-2020 гг., будут готовы в указанные сроки.

В частности, в одном из подготовленных к совещанию документов говорится, что **Минтранс**, ОАО «РЖД», Минфину и Минэкономразвития необходимо подготовить предложения по корректировке паспорта проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба с развитием пропускных и провозных способностей» в связи с изменениями сроков реализации проекта и структуры финансирования.

Отметим, что доводами в пользу наличия объективных причин для переноса сроков строительства может служить известие об увеличении правительством РФ объема инвестпрограммы ОАО «РЖД» на 2019 год на 9,6%, до 747,5 млрд руб., что является для компании историческим максимумом. Деньги в компании есть, но их предпочитают или вынуждены тратить на другие цели.

В ОАО «РЖД» и **Минтрансе** не смогли оперативно ответить на запрос с просьбой прокомментировать сложившуюся ситуацию.

В свою очередь, председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин считает, что перенос сроков строительства не является большой проблемой в современной ситуации.

«С существующими проблемами мы живем уже около 10 лет, грузовладельцы и РЖД к ним приспособились, - отметил он. - Тот объем работы, который уже выполнен или будет закончен в 2019 и 2020 гг., достаточен для обеспечения планомерного роста грузоперевозок без каких-либо скачков».

Кроме того, если тренд на падение перевозок продолжится, то острота вопроса станет еще меньше, уверен эксперт. Другое дело, что прогнозирование перевозок угля - очень вероятностная процедура. «Она зависит от такого непредсказуемого фактора, как цена на уголь в Азии, - отметил член Совета потребителей услуг ОАО «РЖД» Кирилл Янков. - А полностью достоверного прогноза по ее волатильности дать нельзя. И поскольку его нет, то прогнозы по развитию инфраструктуры очень сильно варьируются.

В такой ситуации **Минтранс** и ОАО «РЖД» нужны независимые точки зрения, опирающиеся в том числе и на точки зрения основных производителей угля».

С одной стороны, правительство и железнодорожная монополия стараются активнее привлекать грузоотправителей к аналитической работе и прогнозированию, а с другой - пытаются переложить на бизнес часть ответственности за возможные колебания прогнозных значений, на которых строится долгосрочная программа развития ОАО «РЖД».

Так, от Совета потребителей услуг ОАО «РЖД» регуляторы хотят получить независимую точку зрения о том, сколько и когда нужно возить, в первую очередь угля, и сколько провозных мощностей будет не хватать.

Еще один собеседник редакции из совета отметил, что участники рынка готовы взаимодействовать с государством и перевозчиком, но при этом требуют, чтобы ответственность грузовладельцев не была излишней. Рыночные компании не могут гарантировать собственные финансовые результаты в длительной перспективе и брать на себя в связи с этим дополнительные денежные обязательства. Обеспечить наличие инфраструктуры в пиковые периоды перевозок является обязанностью государства, а грузовладельцы обязаны только оплатить тарифные ставки.

### ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Владимир Савчук, заместитель генерального директора ИПЕМ

- По оценкам нашего института, развитие Восточного полигона РЖД запускает инвестиционные механизмы в смежных отраслях экономики. Только от увеличения добычи и перевалки угля в субъектах Сибирского и Дальневосточного федеральных округов ежегодные поступления в бюджеты могут вырасти к 2025 году на 54 млрд руб. Капитальные вложения только в крупные проекты по расширению добычи, без учета Кузбасса, составят 575 млрд руб. за 2012-2025 гг., что существенно оживит инвестиционную активность по меньшей мере шести регионов. Еще порядка 200 млрд руб. будет направлено на перевалочную инфраструктуру портов Хабаровского и Приморского краев.

Объем налоговых поступлений от угледобычи в 2019-2025 гг. может увеличиться на 28-37 млрд руб., а прирост налоговых доходов от перевалки угля составит более 17 млрд руб. Вырастут и доходы ОАО «РЖД» и операторов грузовых вагонов за счет увеличения грузопотока. Их общий рост к 2025 году составит более 188 млрд руб. Эффекты от реализации проектов развития Восточного полигона будут наблюдаться и в ряде других отраслей - вагоностроении, локомотивостроении, металлургии. Но их достижение возможно только при скоординированной работе железнодорожной отрасли, ее клиентов и поставщиков, а также регуляторов.

### **ТАСС; 2019.07.29; В ТАТАРСТАНЕ ОБНОВЯТ УЧАСТОК ТРАССЫ М7 ОТ ГРАНИЦЫ С ЧУВАШИЕЙ ДО ПРИГОРОДА КАЗАНИ**

Дорожники доведут участок трассы М7 от границы Татарстана с Чувашией до деревни Исаково в Зеленодольском районе республики до категории ІВ к 2022 году. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба «Волго-Вятскуправтодора» (подведомственное Росавтодору).

Автомобильная дорога класса ІВ состоит из четырех и более полос, ширина полосы движения составляет 3,75 м, ширина обочины - не менее 3,75 м.

«Дорожники доведут параметры дороги до ІВ категории на участке (км 735+204 - км 753+400) от границы Чувашии до деревни Исаково в Зеленодольском районе республики. Общая стоимость объекта - 5,059 млрд рублей, на 2019 год запланировано выполнить работы на 538 млн рублей. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на 2022 год», - говорится в сообщении.

В рамках реконструкции планируется полностью расширить земляное полотно, устроить дорожную одежду на новой проезжей части и полностью заменить на старой. Также здесь будет устроено 30 водопропускных труб. На участке возведут три новых путепровода и проведут реконструкцию старых. Для жителей населенных пунктов построят 13 автобусных остановок.

Реконструкция данного участка федеральной трассы «М-7 «Волга» включена в **комплексный план** расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6712618>

### **ТАСС; 2019.07.29; ДО КОНЦА ГОДА В АСТРАХАНИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 20 ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Власти Астрахани до конца текущего года отремонтируют 20 дорог в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в пресс-службе администрации города.

«До конца 2019 года в Астрахани будут отремонтированы 20 дорог, среди них ул. Каховского, пер. Кавказский, 1-й и 2-й проезды Рождественского, ул. Безжонова, Каширская и ряд других», - сказали в пресс-службе.

Как отметили в администрации, при выборе улиц для ремонта учитывалось не только техническое состояние объектов, но и обращения жителей по практике прошлых лет. «На особом контроле капремонт моста Милицейский, он связывает две важные городские магистрали - ул. Б. Хмельницкого и Адмирала Нахимова. По поручению главы администрации Астрахани Радика Харисова было найдено техническое решение, чтобы на время работ не перекрывать мост полностью», - сообщили агентству.

По информации администрации, за два года в рамках федерального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Астрахани было обновлено порядка 90 километров дорог.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6712871>

### **ТАСС; 2019.07.29; ЗАВЕРШИЛСЯ РЕМОНТ МОСТА ЧЕРЕЗ КОЛЬСКИЙ ЗАЛИВ В МУРМАНСКЕ**

Рабочие завершили укладку асфальта на автомобильном мосту через Кольский залив в Мурманске, сообщила пресс-служба правительства Мурманской области.

«На сегодняшний день полностью завершена укладка асфальта на мосту через Кольский залив в Мурманске», - говорится в сообщении.

Как сообщалось ранее, асфальт планировали заменить на всей протяженности моста (2,5 км). Сумма финансирования превысила 63 млн рублей. Предыдущий ремонт

построенного в 2005 году моста проводился четыре года назад. Работы провели по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

По мосту проходит федеральная трасса Р-21 «Кола», обеспечивая связь с пропускными пунктами на границе с Норвегией и Финляндией/

По данным пресс-службы, в 2019 году в регионе намерены отремонтировать более 88 км дорог. Сейчас работы выполнены на 57%.

<https://tass.ru/spb-news/6712311>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.07.30; ЗЛАЧНЫЙ ПУТЬ; ВЛАСТИ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ВЫВОЗИТЬ ЗЕРНО ПО СМП**

Губернатор Омской области Александр Бурков намерен открыть новый маршрут экспорта зерна из региона — по рекам и далее Севморпутем в Японию. Зерно в небольших объемах уже возят по Севморпути, однако как значимую грузовую базу для этого маршрута не рассматривают. По мнению аналитиков, лучше возить традиционным способом — в хопперах железной дорогой, а новый маршрут, хоть и годится как тестовый, не выдерживает критики как системное решение.

Омская область планирует освоить новый маршрут зернового экспорта — через Иртыш, Обь до Ямала и далее Севморпутем (СМП) до Японии. Об этом вице-премьеру Алексею Гордееву сообщил глава региона Александр Бурков, отметив, что первая партия в 50 тыс. тонн зерна планируется к отправке уже в этом году, что будет «своеобразным открытием окна в Азию». Господин Бурков считает этот маршрут доставки более экономичным. «Для реализации этого проекта глава региона отметил необходимость появления в порту Сабетта сертифицированного **пункта пропуска**, в котором будет осуществляться карантинный фитосанитарный контроль,— цитирует аппарат господина Гордеева «Прайм».— Этот вопрос заместитель председателя правительства РФ поручил проработать совместно с Россельхознадзором».

Зерно не учитывается как значимая грузовая база для СМП в прогнозах грузопотока, которые базируются на проектах освоения месторождений Арктики. Перевозки зерна по СМП в ограниченных объемах ведутся. Так, в июле-августе 2018 года по СМП судном Tian Hui (ледовый класс Arc 4) компании Cosco была осуществлена транзитная перевозка груза, включающего в себя рожь, из Германии в Японию, общий вес груза составлял 30 тыс. тонн. Проводку осуществляли атомные ледоколы «Вайгач» и «Таймыр». В этом году Tian Hui, сообщало издание High North News в июне со ссылкой на Cosco, должно сделать рекордные три рейса по СМП, два — из Финляндии в Китай в июле и октябре. Впрочем, по данным MarineTraffic, хотя судно действительно следует из финского порта Vuosaari в Китай, 26 июля оно находилось в Красном море, весьма удаленном от СМП.

Традиционно зерно из Сибири вывозится железной дорогой, при этом с 2017 года перевозка зерна из региона на экспортные порты субсидируется из бюджета. Что касается дополнительных скидок, ОАО РЖД вводит их на тех направлениях, где инфраструктура не до конца загружена (к Дальнему Востоку как к крайне загруженному направлению это не относится). Ранее монополия предоставила скидку 50% на перевозку зерна на сухопутный погранпереход «Самур» в направлении Азербайджана, Грузии и далее в Турцию, а другие направления, пояснял в апреле в интервью «Ъ» заместитель гендиректора ОАО РЖД Алексей Шило, могут рассматриваться при условии гарантии объемов и наличия крупных консолидаторов. В ОАО РЖД «Ъ» сообщили, что скидка при перевозке зерна из удаленных от портов регионов, в том числе сибирских, возможна и зависит от объемов, однако уточнили, что на перевозки зерна на расстояние свыше 2 тыс. км уже действует скидка в 67%.

При этом погрузка зерна на железной дороге продолжает падать — в июне она рухнула на 63% из-за сокращения запасов зерна прошлогоднего урожая и неблагоприятной мировой конъюнктуры. Погрузка за полугодие сократилась на 36,4%, до 9,1 млн тонн. Общий

экспорт зерна также отстает от прошлогодних показателей, в начале сельхозгода (с 1 по 18 июля), по данным Минсельхоза, он снизился на 32,5% к тому же периоду 2018 года. Агентство «Совэкон» прогнозирует сокращение экспорта зерновых в текущем сельхозгоду на 5,4%, до 41,9 млн тонн, пшеницы — на 11%, до 31,4 млн тонн.

Единичная отправка партии пшеницы из Омской области Севморпутем для тестирования маршрута имеет право на существование, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Но было бы очень странно ожидать, что этот маршрут станет экономически эффективным при сегодняшних ценах на зерно около \$200 за тонну, да и при любом их возможном повышении в 2019 году. По мнению эксперта, экспорт через Владивосток в Японию выглядит более разумным вариантом. Перевозки по железной дороге в хопперах более привлекательны для экспортеров с учетом того, что регион подпадает под скидку к тарифу ОАО РЖД, а ставки на хопперы пошли вниз.

<https://www.kommersant.ru/doc/4046430>

### **РЖД ТВ (RZDTV.RU); 2019.07.29; РУТ (МИИТ) ПОЛУЧИЛ АККРЕДИТАЦИЮ НА НОВУЮ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ**

РУТ (МИИТ) получил профессионально-общественную аккредитацию по направлению «Управление персоналом». Свидетельство выдано Национальным советом при Президенте РФ по профессиональным квалификациям совместно с объединением «Желдортранс». Получение аккредитации свидетельствует о признании качества и уровня подготовки выпускников РУТ (МИИТ).

<http://www.rzdtv.ru/2019/07/29/rut-miit-poluchil-akkreditatsiyu-na-novuyu-spetsialnost/>

### **ГУДОК; ВЛАДИМИР ИВАНОВ; 2019.07.30; ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ ПРИЕХАЛ В СКОЛКОВО**

Презентация проекта «Цифровой транспорт» состоялась на образовательном интенсиве «Остров 10-22», который проходил с 10 по 22 июля в Сколковском институте науки и технологий, сообщает пресс-служба **Российского университета транспорта (РУТ)**, В сообщении поясняется, что презентация проекта состоялась в рамках программы «Научно-образовательный центр мирового уровня». В мероприятии принял участие директор научно-образовательного центра цифровых высокоскоростных транспортных систем РУТ Олег Покусаев. В основе реализации проекта, как видят это авторы, лежат эффективное планирование развития территорий и управление транспортной системой.

- Занимаясь этими вопросами, мы поставили перед собой цель разработать технологические решения для комплексного планирования и развития транспортных систем агломераций. Проект был представлен в формате красочного макета, - рассказал Олег Покусаев.

Он также отметил 2 основные составляющие выполненной работы: цифровая технологическая платформа комплексного планирования транспортной системы агломераций на основе искусственного интеллекта и комплекс технологий по управлению цифровыми активами транспорта на всех этапах жизненного цикла. Кстати, в поддержку новой разработки выступил на недавней встрече представителей бизнеса с министром науки и высшего образования Михаилом Котюковым заместитель генерального директора ОАО «РЖД», президент Российской академии транспорта Александр Мишарин.

По итогам интенсива «Остров 10-22» ректор **Российского университета транспорта Александр Климов** встретился с авторами идеи и ее разработки. В ходе встречи подведены итоги защиты проекта и намечены планы по его реализации.

### КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.07.30; БОЛЬШЕ ОЛИМПИАД, АРЕНДЫ И САМОЗАНЯТЫХ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗМЕНИЛО ПОРЯДОК ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ГЛАВ РЕГИОНОВ

Опубликовано постановление правительства с новым порядком оценки эффективности работы глав регионов. Методика расчета большинства показателей, которые будут вычисляться Минэкономки, в большинстве случаев увязана со статнаблюдением Росстата, обойти их в силу этого сложно, системные исключения сделаны лишь для показателей объема инвестиций. Самым близким результатом применения методик будет в 2020 году давление региональных властей на незарегистрированную аренду, регистрацию в ФНС самозанятых. Ряд показателей - фактически в руках внешних к регионам ведомств, в том числе **Минтранса** и Росприроднадзора.

Новая методика оценки эффективности губернаторов, напомним, вводится в связи с реализацией **нацпроектов**, появлением у них отдельной системы ключевых показателей, а также «национальных целей развития» из майского указа президента Владимира **Путина** 2018 года. Дискуссии на площадках Госсовета весной-летом 2019 года отчасти сводились к определению этих методик (основные касались объемов софинансирования **нацпроектов** регионами). Напомним, недостижение губернаторами КРІ формально может привести лишь к уменьшению доли распределяемых Минэкономки стимулирующих грантов, но в целом постановление правительства №915 от 17 июля сейчас является единственной для власти формализованной и официальной методикой успешности регионального руководства.

В целом показатели можно разделить на три группы. Первая фактически производна от соответствующих показателей Росстата по регионам - это де-факто «натуральные» показатели, влиять на которые региональная власть, в сущности, может ограниченно (прямым выполнением **нацпроектов** в расчете на то, что они дадут ожидаемый эффект). Эти показатели, например, - естественный прирост населения, ожидаемая продолжительность жизни, уровень реальных зарплат и число высокопроизводительных рабочих мест. Эти показатели сформированы довольно жестко: так, демографические данные предполагается вычислять просто по данным ЗАГС, уровень реальных зарплат - из статнаблюдений Росстата. В случае с КРІ по продолжительности жизни исключение сделано для дальневосточных регионов: для них соответствие норме и графику улучшений будет рассчитываться не по общероссийским показателям, а по цифрам концепции демографической политики на Дальнем Востоке до 2025 года. Иногда формулы расчетов фиксируются с анекдотическими подробностями: постановление №915 - видимо, единственное постановление правительства РФ, в котором совершенно официально устанавливается значение основания натурального логарифма (число Эйлера,  $e$ ) с точностью до 14-го знака после запятой.

Во второй группе показателей регионы де-факто зависимы от цифр, вычисляемых профильными ведомствами. Таковы, например, КРІ по экологии (Росприроднадзор и Минэкологии), дорогам ( **Минтранс** и Росгидромет), доступности городской среды (правительство): система сбора статистики для них не связана с Минэкономки и Росстатом и малопрозрачна.

В третьей группе разработчики методики из Минэкономки предоставили регионам более или менее простые способы некоторого формального улучшения показателей без радикальных реформ. Так, КРІ по числу семей, улучшивших жилищные условия, в методике включает в себя не только число зарегистрировавших права собственности на жилье (собственность или соц найм), но и зафиксированные фондом РЖС капремонты, а также число арендных договоров, поскольку методика предполагает учет последних только по зарегистрированным документам, стоит ждать новой волны давления по регистрации. КРІ по образованию включает в себя охват разнообразными конкурсами и олимпиадами: это и без того раздутая в масштабах деятельность явно будет

стимулироваться. В сфере малого и среднего предпринимательства основная возможность регионов - давление на самозанятых с целью их регистрации в таком качестве в ФНС, как «официальные самозанятые» (ориентир до 2024 года - 18% «тени», более 2 млн человек прироста) или как индивидуальные предприниматели (цель по приросту - 3,3 млн человек).

КРІ по числу внебюджетных высокопроизводительных (в смысле производства зарплат) рабочих мест установлен компромиссно: в нем будут учитываться такие места в госкомпаниях, но не учитываться в собственно бюджетном секторе ( прямо финансируемых из бюджетной системы). Наконец, в случае КРІ по инвестициям (из которых будут «вычищаться» бюджетные инвестиции и инвестиции госмонополий) губернатор вправе обсудить в порядке исключения с советом по **нацпроектам** «индивидуальные графики» - таких, видимо, будет немало.

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.07.30; БЕНЗИН ДЕШЕВЕЕТ ОПТОМ; РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ РАСТУТ В ПРЕДЕЛАХ ИНФЛЯЦИИ**

Оптовые цены на бензин после значительного подорожания в мае продолжают тренд на снижение в связи со стагнацией спроса. Так, цены на марки Аи-92 и Аи-95 уже снизились почти на 10% с максимальных значений этого года, до 45 тыс. и 47 тыс. руб. за тонну. Стоимость дизтоплива при этом снижается не столь стремительно. В рознице стоимость топлива пока продолжает медленно расти, поскольку участники рынка пользуются возможностью повысить цены в рамках инфляции.

Биржевые цены на бензин Аи-92 и Аи-95 с максимальных майских уровней снизились на 9%, до 45,2 тыс. руб. и 47,2 тыс. руб. за тонну соответственно, следует из данных СПБМТСБ. В марте биржевая стоимость бензина стала стремительно расти вслед за увеличением привлекательности экспорта, что заставило правительство изменить формулу демпфирующей компоненты обратного акциза, через который субсидируются поставки топлива на внутренний рынок. Новая формула вступила в силу 1 июля. С тех пор Аи-92 подешевел почти на 2 тыс. руб., Аи-95 — на 3 тыс. руб. за тонну.

По словам одного из трейдеров, ситуация на оптовом рынке бензина «спокойная». Спрос не поспевает за предложением, считает он, бензин в дальнейшем продолжит дешеветь. Другой источник “Ъ” на рынке подтверждает, что ситуация стабильная, за исключением Дальнего Востока, где проблема высоких цен до сих пор не решена.

После того как правительство отменило соглашение с нефтекомпаниями о заморозке цен на АЗС, стоимость топлива на заправках росла незначительно. По данным ЦДУ ТЭК, средняя стоимость Аи-92, Аи-95 и дизтоплива в стране с конца июня по 20 июля выросла на 0,1%, до 42,75 руб., 45,79 руб. и 46,28 руб. за литр соответственно. Отмена топливных соглашений была допущена с оговоркой, что рост цен на АЗС не должен превышать инфляцию, и пока нефтяные компании не выходят за этот уровень.

Гендиректор «Петромаркета» Иван Хомутов предполагает, что, как и в первые месяцы 2019 года, оптовые цены на бензин снижаются из-за дисбаланса спроса и предложения.

По данным ЦДУ ТЭК, за 15 дней июля объем прямых поставок НПЗ на внутренний рынок сохранился на уровне июня (100 тыс. тонн в сутки). Часть объемов не пошла на покрытие конечного спроса, а аккумулировалась в запасах — за первую половину июля они выросли на 30 тыс. тонн, отмечает господин Хомутов. Вероятной причиной этого является слабый спрос на бензин, который точно не «демонстрирует положительной динамики», а возможно, даже снижается, считает эксперт. По оценкам «Петромаркета», спрос на бензин на внутреннем рынке предварительно сохранился на уровне первого полугодия 2018 года (16,9 млн тонн). Также господин Хомутов отмечает, что снижение цен на внутреннем рынке при стабильном экспортном нетбэке привело к росту дисконта внутреннего рынка. Так, на 26 июня с каждой тонны поставленного на рынок страны бензина Аи-92 нефтяники теряют 6,7 тыс. руб. по сравнению с экспортом, оценил Иван Хомутов, но

через «демпфер» государство почти полностью компенсирует эти потери: интегральный дисконт внутреннего рынка (с учетом «демпфера») составляет всего 850 руб. за тонну. Хотя в оптовом звене дешевеют почти все виды нефтепродуктов, дизтопливо теряет в цене меньше всего — с начала июля она снизилась на 3%, до почти 47 тыс. руб. за тонну. По словам Сергея Ежова из Vugon consulting, снижение цен в целом отражает соотношение спроса и предложения: если товарные запасы автобензина за июль несколько выросли — на 6%, то запасы дизтоплива, напротив, упали на 4%. Даже без «демпфера» продукт продается на внутреннем рынке с премией к экспортному нетбэку (260 руб. за тонну на 26 июня). «Демпфер» же увеличивает эту премию почти на 3,4 тыс. руб. за тонну, добавляет Иван Хомутов. Михаил Турукалов из «Аналитики товарных рынков» замечает, что высокие цены на дизтопливо вызваны продолжающимся замещением средних дистиллятов из-за ужесточения акцизной политики. При этом, по мнению экспертов, влияние на цены новой формулы «демпфера» минимально, поскольку размер «демпфера» определяется только по итогам месяца, и поэтому компании не могут точно учесть его в ценах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4046387>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.07.30; КОМУ-ТО НЕ ПОВЕЗЕТ: ДЛЯ БИЛЕТНЫХ ОНЛАЙН-КАСС ГОТОВЯТ ЧЕРНЫЙ СПИСОК; В НЕГО ПРЕДЛАГАЮТ ВКЛЮЧИТЬ ПОЧТИ 230 РЕСУРСОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ VLAVLACAR**

Сайт поиска попутчиков BlaBlaCar, а также популярные ресурсы по бронированию автобусных билетов хотят заблокировать за сотрудничество с нелегальными перевозчиками. Общероссийское объединение пассажиров (ООП) предложило создать соответствующий правовой механизм, письмо с инициативой (есть у «Известий») направлено в Госдуму. Под угрозой могут оказаться почти 230 ресурсов — помимо BlaBlaCar, это «Яндекс.Автобусы», страницы на «Туту.ру», «Связном.Трэвел», OneTwoTrip и др. В ООП отмечают, что сегодня примерно треть автобусных перевозчиков — нелегалы. Инициатива общественной организации будет рассмотрена в осеннюю сессию, сообщил «Известиям» первый зампред комитета Госдумы по информполитике Сергей Боярский. Появление механизма блокировки сервисов создаст риск монополизации рынка, что приведет к подорожанию билетов, предупредили эксперты.

Общероссийское объединение пассажиров (ООП) предложило создать черный список сайтов, позволяющих забронировать и купить билеты у нелегальных межрегиональных автоперевозчиков. Письмо с инициативой за подписью председателя ООП Ильи Зотова было направлено в Госдуму 25 июля. «Известия» ознакомились с документом. В частности, в нем предлагается закрепить в действующем законодательстве создание единого реестра доменных имен и сетевых адресов для таких сайтов с последующей возможностью их блокировки как ресурсов, которые «осуществляют продажу товаров и услуг, угрожающих безопасности граждан».

Объединение провело мониторинг и уже сформировало перечень из 229 сайтов, которые, как считают в ООП, торгуют билетами нелегальных автоперевозчиков. Среди них — BlaBlaCar, «Яндекс.Автобусы», «Автовокзалы.ру», а также «автобусные» странички на OneTwoTrip, «Туту.ру», «Связном.Трэвел» и многих других, говорится в письме объединения в Госдуму.

В документе также указывается, что, используя такие ресурсы, как BlaBlaCar, пассажир бронирует поездку в легковом автомобиле, но по факту может ехать в автобусе вместимостью более 40 мест. При этом есть вероятность, что транспортное средство не прошло техосмотр, в нем нет тахографа, а водитель избежал предрейсового медицинского контроля. В письме отмечается, что компании-перевозчики зачастую не платят налогов и формируют так называемый серый рынок. Это влияет на безопасность, а в случае ДТП

пассажира не получит страховых выплат, тогда как при использовании услуг легальных перевозчиков предусмотрена компенсация до 2 млн рублей, подчеркивается в документе. По словам Ильи Зотова, есть две категории нелегалов: так называемые зазывалы (предлагают услуги пассажирам у железнодорожных и автовокзалов, метро и в других местах) и те, кто работает с сайтами агрегаторов. Глава ООП подчеркнул, что инициатива направлена на борьбу с онлайн-торговлей билетами на автобусы, не имеющие необходимых разрешений для перевозки людей. Он уверен, что агрегаторов нужно обязать тщательно проверять документы у перевозчиков и предлагать пассажирам только билеты легальных компаний.

По оценкам ООП, в России из примерно 900 тыс. межрегиональных автобусов треть, то есть около 300 тыс. единиц, — нелегальные. При этом в Сибирском и Уральском федеральных округах, по словам Ильи Зотова, для жителей небольших населенных пунктов зачастую просто нет альтернативы таким сервисам, как BlaBlaCar, — запускать регулярные автобусные маршруты нерентабельно.

— Мы выступаем за легальный «белый» рынок, но у пассажира всегда должна оставаться возможность доехать из точки А в точку Б, — добавил он.

Предложение ООП поступило в Госдуму и будет обсуждаться в период осенней сессии, сказал «Известиям» первый зампред комитета нижней палаты по информационной политике, информационным технологиям и связи Сергей Боярский.

— В цифровом пространстве появляется большое количество сервисов, которые вступают в конкурентную борьбу с традиционными оффлайн-услугами. Поэтому наша задача — обезопасить конечного пользователя. Нельзя рубить с плеча и ограничивать конкуренцию, но механизм контроля должен быть, — сказал парламентарий. — Инициатива общественников также требует дополнительной проработки с коллегами из комитета по транспорту ГД.

В июне состоялось заседание Госсовета, после которого президент **Владимир Путин** поручил создать в РФ единую федеральную систему мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении для снижения доли нелегалов. В **Минтрансе** «Известиям» сообщили, что сейчас работают над исполнением поручения. На уточняющие вопросы в ведомстве не ответили.

Крупные сервисы, такие как «Туту.ру» и Busfor, уже не допускают работы с нелегалами, заявила «Известиям» Татьяна Ракулова, директор Объединения автопассажирских перевозчиков (входят более 120 компаний). При этом с сайтами частных перевозчиков, через которые они продают билеты, с принятием соответствующей законодательной базы, по ее словам, бороться стало бы проще.

Татьяна Ракулова также напомнила о проблеме с получением маршрутных карт на межрегиональных линиях, с которой сталкиваются легальные лицензированные компании и предприниматели. Как писали «Известия», из-за создания единого реестра автобусных остановочных пунктов, куда не попали действующие по факту остановки, многие перевозчики испытывают трудности с оформлением таких документов. По словам Татьяны Ракуловой, из 4,5 тыс. перевозчиков маршрутные карты сейчас есть примерно у 3 тыс., остальные оказались без полного комплекта документов.

В OneTwoTrip «Известиям» заявили, что в компании «серьезно подходят к выбору партнеров и не реализуют услуги нелегальных перевозчиков».

— В случае принятия закона мы, безусловно, будем исполнять обязательства, установленные законодательством, — подчеркнул директор по маркетингу OneTwoTrip Алексей Теплов.

Директор «Связного.Трэвел» Андрей Осинцев в разговоре с «Известиями» отметил, что рынок онлайн-продаж автобусных перевозок сейчас находится на ранней стадии развития и условия, а также технологии, которые используются его участниками (перевозчиками, автовокзалами и билетными агентами), только формируются.

— Легализация рынка — задача непростая, и к ней нужен комплексный подход, — подчеркнул он. — А формирование черного списка сайтов может привести к ограничению перспектив развития этого вида перевозок.

Борьбу нужно вести не с сайтами, а непосредственно с нелегальными перевозчиками, заявил «Известиям» представитель портала «Автовокзалы.ру». В компании утверждают, что у сайтов-агрегаторов сейчас «нет реальных возможностей наверняка и достоверно определить легальность перевозчика, особенно в случае, когда данные проходят длинную цепочку веб-сервисов». При этом открытый реестр нелегальных перевозчиков отсутствует. Предложенная ООП мера представляется не столько заботой о безопасности пассажиров, сколько попыткой монополизировать отрасль онлайн-продаж билетов на автобусы, добавили в компании. Но в этом случае неизбежно значительное повышение цен.

В «Яндексе», «Гуту.ру», BlaBlaCar на запросы «Известий» на момент публикации не ответили.

<https://iz.ru/904288/aleksandr-volobuev/komu-ne-povezet-dlia-biletnykh-onlain-kass-gotoviat-chnyi-spisok>

### **ТАСС; 2019.07.29; В ГЕРМАНИИ «ЗЕЛЕННЫЕ» ПРЕДЛОЖИЛИ ЛИШИТЬ АВИАКОМПАНИИ СУБСИДИЙ**

Немецкие «зеленые» предложили в целях защиты климата стимулировать железнодорожные пассажирские перевозки путем отмены субсидий для авиакомпаний. Об этом сообщил в опубликованном в понедельник интервью в газете Die Welt зампред парламентской фракции «зеленых» Оливер Кришер. В пользу аналогичных мер высказались и в других партиях.

По его словам, поездом ездить по Германии далеко не всегда удобно и дешево. «Неудивительно, что люди выбирают самолеты. Мы хотим это изменить, отменив субсидии на перелеты», - сказал он. Кришер также напомнил, что многие региональные аэропорты существуют себе в убыток и покрывают дефицит лишь за счет государственных вливаний.

Политик полагает, что если отменить льготы для гражданской авиации, то высвободится много денег, которые можно направить на расширение и улучшение железнодорожной сети, повышение комфорта при перевозках. «Услуги железной дороги должны стать выгоднее и привлекательнее», - заявил Кришер. По его словам, пассажиры не должны тратить на дорогу больше четырех часов, тогда цели удастся добиться.

Другие предложения

Представитель Христианско-социального союза, премьер-министр земли Бавария Маркус Зедер в интервью газете Welt am Sonntag предложил снизить цены на билеты на поезд - для этого, по его словам, «из стоимости нужно по возможности вычитать налог на добавленную стоимость». Его однопартиец и **министр транспорта ФРГ** Андреас Шойер еще весной предлагал найти способы сделать услуги железных дорог более дешевыми. Предполагается, что инициативы ХСС войдут в пакет мер по защите климата, который может быть принят правительством 20 сентября.

Сопредседатель Левой партии Катя Кипинг призвала изменить правила оформления командировок для госслужащих. Сейчас им покупают самые дешевые билеты из возможных, и таковыми чаще всего являются авиабилеты. По данным Министерства внутренних дел, для перелетов по стране в 2018 году для официальных лиц было забронировано 229,1 тыс. билетов. Киппинг считает, что чиновникам следует передвигаться исключительно поездами в целях защиты окружающей среды.

Контекст

Железнодорожный концерн Deutsche Bahn имеет в Германии не лучшую репутацию из-за постоянных задержек в расписании и частых поломок подвижного состава. По последним

данным за июнь, около 30% поездов прибывали в пункты назначения с опозданием в шесть или более минут. Если брать первое полугодие, то опоздали 22,8% составов. При этом поезда значительно экологичнее самолетов - к примеру, на маршруте из Берлина в Бонн уровень выбросов углекислого газа от одного перелета будет больше в пять раз.

Deutsche Bahn - акционерное общество со 100-процентным государственным участием. Концерн был образован в 1994 году путем слияния двух железнодорожных операторов ФРГ и бывшей ГДР. Сейчас является одним из крупнейших железнодорожных концернов в Европе, располагая сетью дорог в 33,5 тыс. км. С января по июнь 2019 года поездами дальнего следования воспользовались 71,8 млн человек.

В ближайшие 10 лет Deutsche Bahn намерен потратить €86 млрд на модернизацию железнодорожной сети. Как сообщила газета Stuttgarter Zeitung, оператор хочет до 2024 года нанять 100 тыс. сотрудников - машинистов, проводников, ремонтников и диспетчеров.

<https://tass.ru/obschestvo/6711811>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА ПИНАЕВА; 2019.07.29; НЕ ПЛАЦКАРТОМ ЕДИНЫМ. КАКИМИ ОКАЖУТСЯ 5 САМЫХ ФАНТАСТИЧЕСКИХ ПОЕЗДОВ БУДУЩЕГО?**

Будущее уже наступило, концепты современных поездов давно представлены, а в некоторых развитых странах они воплощены в жизнь. Япония, США, Индия и Китай - страны, где задумались о том, какими будут поезда в ближайшем будущем.

#### **Hyperloop**

В 2012 году изобретатель и основатель компании SpaceX Илон Маск заикнулся об идее вакуумного поезда Hyperloop. Эта разработка позволит преодолевать расстояние в 500 километров за полчаса. Изначально планировалось, что такую дорогу построят от Лос-Анджелеса до Сан-Франциско. Во время тестов на испытательных полигонах капсула-вагон достигла максимальной скорости 450-460 километров в час.

Компания HyperloopTT заключила соглашения на строительство 10-километровых трасс в Дубае и Тунжэне. Еще одна компания Маска, Boring Company, занимается возведением тоннеля из Балтимора в Вашингтон.

#### **Маглев**

Другой американский проект, но которым занимаются власти - высокоскоростная трасса для поезда на магнитной подушке (маглев - от англ. magnetic levitation). Трасса пройдет через штат Мериленд и соединит Вашингтон с Балтимором. Путь займет 15 минут, а в дальнейшем дорогу продлят до Нью-Йорка, до которого добраться можно будет за час из столицы США.

Поезд на магнитной подушке не касается рельса, он движется за счет силы электромагнитного поля. Максимальная скорость достигает 603 километра в час. Такие поезда курсируют в Китае, Японии и Южной Корее.

#### **Индийские проекты**

В Индии, которая занимает огромную территорию и перенаселена, скоростные поезда могут стать спасением. Страна заключила соглашение с Японией, которая поможет построить высокоскоростную трассу между Мумбаи и Ахмадабадом - одними из главных мегаполисов Индии. Однако эксперты сомневаются, что «чудесный поезд» удастся построить, и обращают внимание на то, что лучше бы власти занялись обновлением существующей железнодорожной сети.

Трассу должны построить к 2023 году. Она позволит сократить поездку до двух-трех часов. Сейчас, чтобы съездить из одного мегаполиса в другой, требуется около восьми часов.

#### **Подводная дорога**

Еще одна скоростная железная дорога может появиться в будущем. Она будет пролегать под водой на расстоянии две тысячи километров. Авторы идеи заявили, что поездка из

Индии в ОАЭ займет всего пару часов, то есть скорость поезда составит около 1000 километров в час.

Тоннель построят под Аравийским морем. Кроме железной дороги, там хотят пустить водопровод и нефтепровод. Воду будут возить из Индии, а нефть - из ОАЭ. Проект пока остается на уровне концепции.

Летающий поезд

Инжиниринговая компания Dahir Insaat представила концепт поезда на крыле. Авторы уверены, что проект ждет успех, ведь он дешевле маглевова и при этом разгоняется крайне быстро. Он представляет собой летательный аппарат, его корпус сделан из сверхлегких композитных материалов. Скорость может достигнуть 700 километров в час за 50 секунд. Пока не известно, заинтересовался ли кто-то концептом.

Плацкарт будет вечен

В России распространены поезда, в которых можно спать. Расстояния нашей страны не позволяют сидеть у окошка сутками, пока стучат колеса. Может высокоскоростные поезда придут на смену плацкартам и купе? Завкафедрой «Управление и защита информации» **Московского государственного университета путей сообщения** Леонид Баранов считает, что это невозможно. Преодолеть расстояние от Москвы до Петербурга, конечно, станет быстрее. Но это не коснется маршрутов из центральной России, до, например, Владивостока.

«В нашей стране, где огромные расстояния, вопрос лежащих мест очень существенный. Если поезда будут ходить с высокими скоростями - 600-800 километров в час, то, допустим, от Москвы до Санкт-Петербурга будет три часа. Если у меня скоростной поезд Москва - Владивосток, хочу - не хочу, там сутки займет», - сказал Баранов «360».

Говоря о том, какие будут поезда, он сказал, что акцент будет делаться на комфорт. Причем уже сейчас многие услуги оказываются в поездках, такие как подогрев сидений, интернет, кондиционирование. Последнее будут улучшать. Также сделают более плавный ход.

<https://360tv.ru/news/tekst/ne-platskartom-edinyim/>

### **ТАСС; 2019.07.29; КАКОЕ ДЕЛО ЖЕНСКОЕ? КОМУ НУЖЕН ПЕРЕСМОТР ПЕРЕЧНЯ «ЗАПРЕЩЕННЫХ» ПРОФЕССИЙ И ЗАЧЕМ**

Очередное сообщение о том, что Минтруд пересматривает перечень производств и профессий, на которых ограничивается труд женщин, вызвало эмоциональную реакцию в обществе

На форумах и в соцсетях люди писали о «катастрофе» и «не женском деле». Некоторые мужчины предлагали отправить всех женщин класть шпалы, на лесоповал, в армию, а также уравнивать возраст выхода на пенсию и легализовать проституцию. Некоторые женщины отмечали, что действующий запрет им лично не мешает, но в случае отмены навредит: центры занятости смогут отправлять их и на такую - тяжелую и нежелательную - работу. Сторонники отмены перечня упирали на право женщины на выбор и конституционный запрет на дискриминацию по половому признаку.

Оказалось, что пересмотр списка, который, вроде бы, не должен всерьез на что-то повлиять, - большой вопрос, не только потревоживший укоренившиеся в обществе стереотипы, но и затронувший экономические и мировоззренческие аспекты. Так нужно ли пересматривать список и чем это грозит?

Достался по наследству

«Перечень тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин» утвержден в 2000 году, хотя это фактически список еще советского периода. В нем - 456 видов работ, некоторые из которых уже не существуют. Например, машинист паровоза. В документе есть

оговорка, что работодатель может нанять женщину, если созданы безопасные условия труда. Но фактически это ни на что не влияет.

Женщины, которых не брали на работы из списка, шли в суды, им отказывали. В 2016 году Комитет по ликвидации дискриминации в отношении женщин ООН рекомендовал России отменить перечень, рассмотрев жалобу Светланы Медведевой из Самары, которую не взяли на должность рулевого-моториста на судно. О недостатках ограничений публично высказывались в Российском профессиональном союзе моряков, в РЖД.

В итоге в Минтруде решили пересмотреть перечень: министр Максим Топилин объяснял это тем, что отдельные виды работ не применяются в современном производстве, а многие технологические процессы автоматизированы. В марте 2018 года ведомство представило проект нового списка. В нем содержалось 28 видов работ, без конкретного уточнения по специальностям. Были сняты ограничения на работы в хлебопекарном производстве, воздушном, морском, речном и железнодорожном транспорте, а также на вождение большегрузов и спецтехники. С тех пор документ дорабатывается с учетом замечаний профсоюзов и работодателей. В июле 2019 года в Минтруде сообщали, что текущая версия содержит 100 производств, работ и должностей.

Обновленный список должен вступить в силу в 2021 году, но, кажется, само обсуждение уже немного изменило ситуацию. По крайней мере, некоторые ограничения женщинам удается преодолевать.

**Машинистки и дальнобойщицы**

Еще десять лет назад петербурженка Анна Клевец не смогла устроиться в метрополитен на должность помощника машиниста. Обращение в суд ничего не дало: все инстанции отказали ей в иске. А сегодня в Центральной пригородной пассажирской компании помощником машиниста электропоезда работает Елена Лысенко, которая повышает квалификацию, чтобы осуществить мечту и стать машинистом. Но устроиться на работу ей было непросто.

Любовь к поездам у Елены появилась после того, как девочка попала на детскую железную дорогу в Кратово и оказалась в кабине тепловоза. «Это было банальное любопытство, которое переросло в мечту освоить большую магистраль. Когда я узнала об ограничениях, была крайне удивлена, так как не считала эту работу тяжелой для девушек. И конечно, это меня не остановило», - говорит она. После школы Елена подала документы в колледж железнодорожного транспорта, но на поступление ушел год: были и письма в разные инстанции, и скандалы, и нежелание разговаривать, и предложения о помощи. Проблемы возникли и с поиском работы: депо отказывали. В итоге она устроилась бригадиром участка текущего ремонта тепловозов: меняла колодки, занималась замерами колесных пар, подшипников осей и узлов дизелей. А потом узнала, что Центральная ППК набирает помощников машиниста, рискнула и прошла по конкурсу.

Коллеги Елены спокойно относятся к тому, что среди них теперь работает женщина. С неприязнью Елена встречается лишь в соцсетях, в основном - со стороны мужчин, плохо знающих профессию, и женщин, убежденных, что нужно быть «мамой и женщиной».

Меняется ситуация и в сфере грузоперевозок. Евгения Маркова с детства мечтала о дороге и дальних рейсах, но, узнав о том, что вождение большегрузов входит в число работ, где труд женщин ограничивается, выбрала другую специальность. «Я долго работала сисадмином. Это мне никогда не нравилось, но ради денег можно было потерпеть. При этом я искала варианты и выучилась на водителя С-категории, когда это стало возможным», - говорит она. Сначала Евгению никуда не брали, ей пришлось купить свой грузовик, устраиваться к частникам, ее оформляли как просто водителя, а однажды сделали зарплатную карту на имя некоего «Евгения Маркова».

В 2014 году, рассказывает она, зарплаты в сфере грузоперевозок начали снижаться, людей не хватало, и крупные компании стали проще относиться к найму женщин. «То же происходит на Западе. Там жуткий отток кадров, и все кричат: «Давайте привлекать

женщин». Так что - да, причины экономические», - объясняет она ситуацию. Когда год назад появился проект нового перечня, барьеры практически исчезли, и сейчас, говорит Евгения, женщин среди дальнбойщиков достаточно много. Но формальные ограничения остаются: например, ей отказали в приеме на работу в российский филиал иностранной компании со ссылкой на действующий список.

Профессия по стереотипу

В обществе пока отношение к пересмотру перечня неоднозначное. По данным опроса сервиса по поиску работы Superjob, только 47% респондентов поддерживают проект, а 29% - высказываются против, остальные - затрудняются с ответом. По мнению социолога Натальи Коростылевой, это может быть связано с существующими патриархальными стереотипами. «В крупных городах гендерный баланс еще более-менее существует, женщины получают хорошее образование, у них есть возможность реализоваться. А в средних и мелких городах, не говоря уж о сельской местности, все очень сложно, там сохраняется традиционное разделение ролей», - отмечает она.

Начинается все еще в детстве, когда девочкам общество ненавязчиво определяет некую роль, исходя из чего они и делают профессиональный выбор. По словам Коростылевой, «женскими» обычно считаются профессии низкооплачиваемые - в текстильной промышленности, в области воспитания и ухода; а из более доходных отраслей девушек вытесняют. «Данные Росстата свидетельствуют, что высокооплачиваемые отрасли - это нефтехимическая, добывающая промышленность, цветные металлы и т. д. Там преобладают мужчины, и не только из-за тяжелых условий труда. Среди офисных работников женщин тоже достаточно мало. Как и во власти: в Госдуме, например, только 14% женщин», - напоминает социолог.

Феминистка и журналистка Наталья Биттен тоже говорит о существовании профессиональной дискриминации и без всяких списков. «Мужчины идут туда, где есть деньги. А работодателям кажется, что мужчина как работник лучше, потому что он не занят в обслуживающем труде в своей семье и не будет отвлекаться на домашние дела. Ну и мужчины по-прежнему считаются кормильцами семьи, хотя мы понимаем, что это не так», - поясняет она.

И Коростылева, и Биттен приводят в пример банковскую сферу. В советское время тут были небольшие зарплаты, и работали в основном женщины. Но после распада Союза появились возможности хорошо заработать, и мужчин стало значительно больше.

Биттен считает, что перечень пересматривают «для галочки», тогда как логичнее было бы его совсем отменить, потому что он не соответствует заявленным целям - заботе о репродуктивном здоровье женщины. Во-первых, у женщины к моменту поступления на работу уже могут быть дети, нет планов рожать еще, или она вообще не может иметь детей. Во-вторых, менее оплачиваемые работы, на которых женщины вынуждены таскать тяжести или находиться в сложных условиях, почему-то не запрещены. Например, медсестры и санитарки переключаются лежачих больных, нянечки в детсадах носят тяжелые кастрюли с едой. В-третьих, у мужчин тоже есть репродуктивные права. «Нужно сделать так, чтобы у всех работников независимо от пола были достойные безопасные условия труда. На опасных производствах вводить механизацию, на вредных - средства индивидуальной защиты. Я думаю, что пока решать эти проблемы не хотят, и поэтому пытаются такими странными мерами защитить женщин», - поясняет она. Само наличие такого перечня, считает она, поддерживает интересы мужчин и укрепляет сексистское мировоззрение.

Но шансы, что перечень отменят совсем, невелики. По мнению дальнбойщицы Евгении Марковой, в этом случае придется пересматривать систему предоставления декретного отпуска. «На пятом месяце начинает расти живот, он уже не помещается между баранкой и сиденьем. А на опасных производствах нужно будет вообще с первого месяца уходить в отпуск. Оплачивать столь длинный декрет никто не готов», - объясняет она.

«Неженское» дело и склад характера

Пересмотр перечня вряд ли кардинально изменит рынок труда. По словам Натальи Коростылевой, когда есть выбор, люди всегда предпочитают нетяжелые условия труда. «Но это станет выходом для женщин, живущих в моногородах, где есть либо работа обслуживающего персонала, либо высокооплачиваемая работа, которая сейчас входит в перечень», - добавляет она. А в будущем, с развитием цифровой экономики, понятие мужской и женской профессии должно нивелироваться.

Наталья Биттен предлагает сначала отменить перечень и потом уже смотреть, пойдут ли женщины в эти профессии. «Если девочка, которая сто раз принцесса, понимает, что сейчас она либо совсем останется без денег, либо может пойти на какое-то не очень легкое производство, либо на панель, - пускай она сама решает. У человека должно быть право выбора», - говорит она и рассказывает о своей маме, которая была экономистом на военном предприятии и уволилась после того, как их стали заставлять таскать мешки с мокрым порохом, весившие по 50 килограммов. Не захотела «гробить здоровье» и нашла другую работу.

Выбор «неженской» профессии может быть продиктован не только экономической необходимостью, уточняет психолог Александра Прилепская. «Это зависит от психофизических особенностей каждого конкретного человека. Бывают люди, которые без постоянной перемены мест и новых впечатлений скучают, заболевают, скатываются в зависимости. Женщины-дальнобойщицы так держатся за свою работу, потому что без нее будут несчастны. Как правило, это очень осознанный выбор», - отмечает она.

Прилепская напоминает, что женщинам, которые идут в «мужскую» сферу, приходится преодолевать серьезное сопротивление социума, поэтому, как правило, это фанатки профессии. В отсутствие запрета им будет намного проще.

Запрет не уникален

По данным Всемирного банка, законы, не позволяющие женщинам выполнять некоторые виды работ, действуют в 104 из 189 исследованных стран. Наиболее распространены отраслевые ограничения - в горнодобывающей промышленности (65 стран), обрабатывающей (47 стран), строительстве (37 стран), энергетике (29 стран), сельском хозяйстве (27 стран), водоснабжении (26 стран) и транспорте (21 страна). Кроме того, в 29 странах женщины не могут работать в ночные часы так же, как и мужчины.

Все это, по мнению организации, сужает для женщин возможность устроиться на работу, которая им нравится, и увеличить потенциал получения заработка, а также влияет на размер пенсии.

В то же время исследователи считают, что устранение ограничений в некоторых странах может способствовать повышению производительности труда на 25% - только за счет повышения доли работающих женщин.

<https://tass.ru/obschestvo/6705197>

### **КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.07.30; ЛЕД БУДЕТ КАК АСФАЛЬТ; В РОССИИ ВВЕДУТ ГОСТ ДЛЯ ДОРОГ, КОТОРЫМИ МОЖНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО В ХОЛОДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА**

По заказу Федерального дорожного агентства РосдорНИИ подготовил проект национального стандарта для ледовых переправ и автозимников — дорог, пользоваться которыми можно только в холодное время года. Документ регламентирует, как строить, содержать зимние дороги и пользоваться ими. Раскрыты понятия ледостава, полыньи, промоины, снегопереносов, топи, мари, перекатов. Вводятся классы и виды автозимников в зависимости от интенсивности движения. К примеру, максимальная скорость движения по зимнику может быть ограничена 70 км/ч, по ледовой переправе — 20 км/ч. По льду толщиной около 2 м разрешат ездить 100-тонным грузовикам даже в оттепель. Для

продления срока службы зимников ГОСТ рекомендует покрывать их мхом, опилками и пенопластом.

Российский дорожный научно-исследовательский институт (РосдорНИИ) по контракту с Росавтодором (стоимость 14,5 млн руб.) разработал проект нового госстандарта «Дороги автомобильные общего пользования. Зимние автомобильные дороги (автозимники) и ледовые переправы. Технические правила устройства и содержания». Документ проходит общественное обсуждение, в разработке участвуют ГИБДД, Ассоциация территориальных органов управления дорог (РАДОР), управление автодорог Якутии, ряд институтов.

Временные зимники и ледовые переправы активно применяются на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, особенно в тех местах, где отсутствует другая дорожная сеть.

Общая их протяженность — более 22 тыс. км. К примеру, 836 км федеральной трассы А-331 «Вилуй» и 12 км трассы Р-504 «Колыма» — это зимник. Движение по таким дорогам, как правило, открывается в начале декабря, закрывается в середине апреля. Актуальных норм по строительству и содержанию автозимников не существует, есть ряд методических рекомендаций, но вопрос в них раскрыт лишь частично. Многие нормы документов устарели, признают в **Росавтодоре**. В 2017 году правительство утвердило денежные нормативы для капремонта, ремонта и содержания 1 км дорог («Б» рассказывал об этом документе), для их применения нужны официальные нормативы, в том числе по зимникам и переправам.

«Б» удалось ознакомиться с текстом проекта. Согласно ГОСТу, зимник — это «сезонная автодорога с проезжей частью, построенной из льда, намораживаемого послойно, или из уплотненного снега и льда, или проложенная по замерзшему льду рек и озер». Раскрыты понятия ледостава, полыньи, промоины, снегопереносов, топи, мари (виды торфяных болот), перекатов. Вводятся классы и виды автозимников в зависимости от интенсивности движения (150–500 авто в сутки), периодичности эксплуатации (регулярные, временные и разового использования), расположения на местности (суховые и ледовые). В зависимости от класса и типа автозимника двигаться по нему разрешается со скоростью до 70 км/ч. Ширина проезжей части зимника — 6–8 м, число полос движения — не меньше двух. Описана технология эксплуатации автозимников, которые могут работать весной и осенью: чтобы грунты не таяли, предлагается применять плотный снег, мох, опилки, утеплитель пеноплэкс.

Места для ледовой переправы выбираются прежде всего исходя из толщины льда, для чего в нем бурят лунки. Самый тонкий лед толщиной 18 см допустим, если планируется проезд гусеничных машин массой до 4 т при температуре –10 градусов и ниже. Если планируется проезд колесных грузовиков массой до 60 т при температуре –5 градусов и ниже — 100 см. Самый толстый лед — 194 см — должен быть во время оттепели и при проезде техники, масса которой вместе с грузом достигает 100-тонн. Для льда морских заливов максимальная нагрузка должна быть снижена на 20% (соль снижает прочность льда). Большие ледовые переправы должны быть обустроены шлагбаумом и искусственным освещением (на съездах), светофором, биотуалетом, мусорным баком, передвижной электростанцией. Максимальная скорость движения на переправе — 20 км/ч, обгон и стоянка на льду запрещаются.

Директор Института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин разработку документа поддержал. «При крайне низкой плотности дорожной сети за Уралом, да и на севере европейской части России, без зимников мы не обойдемся,— говорит он.— Коль скоро это объективная реальность, нужен стандарт, отвечающий современным условиям». «ГОСТы точно должны быть,— поддерживает его дальнбойщик Андрей Никитков, проработавший много лет на Чукотке.— Допустим, тягач с тралом и грузом стоимостью под €100 тыс. провалился под лед. Страховой компании нужно определить, кто виноват, с кого взыскивать ущерб, в таких ситуациях четкие нормативы пригодятся. Другая ситуация. Подрядчик выиграл тендер на обустройство автозимника, а деньги все украл,

проложив зимник в поле одним трактором. Чтобы выявить хищение, администрация должна руководствоваться каким-то стандартом».

В России впервые введут стандарт для участков дорог со скоростным лимитом в 130 км/ч. Дорожники в северных регионах активно используют зимник уже не первое десятилетие, технологии отработаны еще в 60–70-х годах, говорит координатор проектов ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко: «Сегодня, чтобы проложить зимник где-нибудь в Якутии или в Магаданской области, совершенно необязательно тратить десятки миллионов на разработку нового федерального ГОСТа». Господин Войтко отметил, что зимник и ледовая переправа — это «динамические системы». «В этом году дорога идет по одному маршруту, в следующем температура на один градус меньше — и маршрут прокладывают в 15 км,— поясняет он.— Невозможно все это гостировать и нормировать».

Отметим, что в качестве альтернативы зимникам и ледовым переправам **Минтранс** видит новые дороги, которые будут строиться на частные средства. Для этого Госдума 25 июля приняла закон, позволяющий строить на Крайнем Севере платные трассы и мосты, у которых не будет бесплатных альтернатив (обязательное требование для остальной части России). Уже разработано 22 инфраструктурных проекта, в которые компании готовы вложить 400 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4046400>

### **РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.07.30; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫДАЛА «АВТОДОРУ» ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АВАНСЫ; ГОСАУДИТОРЫ ВЫЯВИЛИ НОВЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦКАД**

Нарушения при строительстве ЦКАД, которые легли в основу дела экс-главы «Автодора», носили систематический характер: авансы сверх установленных лимитов выплачивались и на других объектах компании, выявила счетная палата.

Сколько «Автодор» перечислил авансов подрядчикам

В течение 2018 года госкомпания «Автодор» предоставила подрядчикам авансовые платежи по строительству и реконструкции автодорог на общую сумму 82,4 млрд руб. из 123,5 млрд руб. общих расходов, что составило 66,7%. При этом лимит авансов по таким проектам - не более 30%. Такие данные выявила Счетная палата при проверке деятельности «Автодора», проведенной с октября 2018 года по апрель 2019-го. Ее результаты опубликованы в последнем номере бюллетеня ведомства.

Как показал анализ Счетной палаты, значительная доля платежей пришлось на конец декабря 2018 года. Именно тогда госкомпания предоставила авансы на общую сумму 30,9 млрд руб. В 2017 году аналогичный показатель составлял 34 млрд руб., или 51,2% от общего объема авансовых платежей. Как в 2017-м, так и в 2018 году «Автодор» перечислял исполнителям авансы в объеме, превышающем максимальные размеры, отмечают аудиторы ведомства.

«[Предоставление]авансов в конце года позволяет госкомпании значительно увеличивать фактическое значение показателя по использованию субсидии (кассовому исполнению), предусмотренного отчетными формами соглашений, заключенных с **Минтрансом**», - говорится в бюллетене.

В соответствии с соглашением на строительство первого участка ЦКАД в Подмосковье, подписанным с «Крокус Интернэшнл» Араза Агаларова, «Автодор» также был вправе выплачивать аванс исполнителю в размере до 30% (12,6 млрд руб.) от общего размера государственного финансирования строительства (42,1 млрд руб.). Но по итогам 2018 года госкомпания предоставила авансовые платежи на 17,3 млрд руб., или 37,2% от общего размера госфинансирования. Именно нарушения по начислению авансовых платежей при строительстве ЦКАД легли в основу уголовного дела против бывшего главы «Автодора» Сергея Кельбаха, о котором стало известно в начале июля: топ-менеджера обвиняют в

злоупотреблении должностными полномочиями, в том числе при перечислении аванса «Крокусу». Саму компанию Агаларова заподозрили в нецелевом использовании денег «Автодора».

«Все авансы выплачивались в пределах 30% от государственного финансирования, и они были обеспечены гарантией Сбербанка», - говорил ранее РБК представитель «Крокуса».

Инвестсоглашение на строительство автомобильной дороги М-11 «Санкт-Петербург», подписанное с «Трансстроймеханизацией» Аркадия Ротенберга, также устанавливает максимальный размер авансов на уровне 30% (20,1 млрд руб.), но подрядчик получил в 2,5 раза больше - в общей сложности 52,1 млрд руб. (77,8% от государственного финансирования), из них 18 млрд руб. в 2018 году, указывает Счетная палата.

РБК направил запросы в пресс-службы «Автодора» и «Трансстроймеханизации».

«Результаты проверок, проводимых Счетной палатой, очень часто являются основанием для возбуждения уголовных дел», - напоминает адвокат адвокатского бюро «Деловой фарватер» Артем Раевский. Если будет доказано, что при выплате авансов «Автодора» по другим договорам с подрядчиками допускались нарушения такого же рода, как и в случае с «Крокусом», то есть основания полагать, что в уголовном деле могут возникнуть новые эпизоды, предупреждает он. Вопрос в том, какие именно нарушения будут выявлены, оговаривается юрист.

Вполне возможно, что в рамках уголовного дела в отношении экс-главы «Автодора» могут появляться дополнительные эпизоды, соглашается партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов.

Что еще выявила проверка

По итогам 2018 года «Автодор» показал минимальный уровень достижения целевого показателя по строительству и реконструкции автодорог, утверждают аудиторы Счетной палаты. Так, за прошлый год не было введено больше половины запланированных дорог - 317,7 км из 578,6 км. Более того, компания выполнила всего один из 12 целевых показателей, связанных с проведением дорожных работ. Но это не помешало «Автодору» израсходовать почти все субсидии (99,8%), предусмотренные правительством, при этом показатель результативности предоставления субсидии составил лишь 45,1%, выявило ведомство.

Госкомпания также не соблюдает сроки выполнения договоров на строительство и реконструкцию, поэтому комплексное обустройство автодорог по большинству объектов переносится на последующие годы, утверждают аудиторы. Так, автомобильную дорогу М-11 протяженностью 617,6 км должны были ввести в эксплуатацию в 2018 году, но по состоянию на 1 января 2019 года были завершены работы по строительству только 428,6 км, или 69,4%, а ввод этой дороги теперь запланирован на сентябрь. Ранее было отложено и окончание строительно-монтажных работ на ЦКАД - с 2018-го на середину 2021 года.

В ряде случаев продолжительность производства работ создает предпосылки к увеличению их стоимости, добавляют аудиторы. Например, из-за срыва сроков придется дофинансировать ЦКАД на 20 млрд руб.

Основаниями для проверки Счетной палаты вместе с Генпрокуратурой и Следственным комитетом стали именно серьезное отставание от графика и рост стоимости работ: в октябре 2018 года президент **Владимир Путин** поручил ведомствам проверить удорожание ЦКАД.

В феврале 2019 года ушел в отставку глава компании «Автодор» Сергей Кельбах, на его место был назначен **Вячеслав Петушенко**, ранее курировавший в компании техническую политику.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.07.29; АФОНСКИЙ: ВЛАДЕЛЬЦЫ ГРУЗОВ И ТРАНСПОРТА ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ ЗА ПЕРЕВЕС МАШИН НА ТРАССАХ

После 10 сентября, когда в парламенте стартуют первые пленарные заседания осенней сессии, начнется работа согласительной комиссии по закону о регулировании весового и габаритного контроля транспортных средств. Об этом «Парламентской газете» сообщил зампреда Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. Автором законопроекта выступило Правительство. Документом предлагалось расширить полномочия **Минтранса** в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспорта. В том числе чтобы ведомство могло устанавливать метрологические требования к автоматическим весам и информационным табло на пунктах контроля.

В ходе рассмотрения законопроекта в Госдуме он был доработан. Среди прочего, в него добавили положения об обязанностях водителей машин-тяжеловесов при прохождении весогабаритного контроля. Также в законопроект внесли норму, согласно которой все пункты контроля должны оборудоваться информационными табло, а шоферы должны получать автоматические СМС-оповещения о перевесе.

Законопроект был принят в трех чтениях и направлен в Совет Федерации. Однако сенаторы на заседании 26 июля отклонили закон. Причины такого решения можно понять из заключений профильных комитетов.

Так, в Комитете палаты по бюджету и финансовым рынкам отметили, что первоначальная версия законопроекта не предполагала дополнительных расходов из бюджета. Но внесенные депутатами поправки об оснащении пунктов контроля информационными табло и системой СМС-оповещения потребуют денег, тогда как источники финансирования в документе не указаны, обращают внимание сенаторы.

А расходы предвидятся немалые: по подсчетам **Минтранса**, одни информационные табло на пунктах контроля на дорогах федерального значения обойдутся бюджету в 4,8 миллиарда рублей.

В Комитете Совета Федерации по экономической политике также заметили, что СМС-оповещение может быть затруднительным на дорогах, где отсутствует сигнал сотовой связи. Также сенаторы считают, что 120-дневный срок, который отведен на вступление закона в силу после официального опубликования, недостаточен для того, чтобы региональные и местные власти успели оборудовать все пункты контроля обязательной системой информирования водителей.

Оба комитета рекомендовали отклонить закон и создать согласительную комиссию для того, чтобы найти решение по всем возникшим вопросам к документу.

От Совета Федерации сопредседателем согласительной комиссии назначен зампреда Комитета палаты по экономической политике Валерий Васильев. Сопредседателем от Госдумы станет глава Комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев, передает ТАСС.

Сейчас в обеих палатах идет региональная неделя, после чего начнутся парламентские каникулы. Первая неделя сентября также будет региональной.

«Поэтому, я думаю, примерно с 10 сентября одним из главных вопросов будет работа согласительной комиссии», - сказал «Парламентской газете» зампреда Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

«Весогабаритный контроль и принятие закона, который его регулирует, - это одна из первоочередных задач», - подчеркнул депутат. По его словам, если машины ездят по трассам с огромным перевесом, то дорожное покрытие быстро приходит в негодность, что увеличивает расходную часть бюджета.

«Ремонтировать дороги приходится гораздо чаще, чем это предусмотрено гарантийным сроком эксплуатации. А это раздражает не только автолюбителей и владельцев транспортных компаний, но и всех граждан», - отметил Афонский.

Предполагается, что при перевесе водители большегрузов будут платить штрафы. «В принципе так и должно быть. Должна быть солидарная ответственность. За перевес должны отвечать владельцы груза и владельцы транспорта», - считает депутат.

<https://www.pnp.ru/politics/afonskiy-vladeley-gruzov-i-transporta-dolzhen-otvechat-za-pereves-mashin-na-trassakh.html>

### **ТАСС; 2019.07.29; ЗАСЕДАНИЕ СОГЛАСИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ ПО ЗАКОНУ О КОНТРОЛЕ ВЕСА АВТО МОЖЕТ ПРОЙТИ В СЕНТЯБРЕ**

Первое заседание согласительной комиссии по отклоненному Советом Федерации в пятницу закону о расширении полномочий **Минтранса РФ** в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспортных средств состоится предварительно в сентябре. Об этом ТАСС сообщили в профильном комитете палаты по экономической политике.

«Валерий Васильев [зампред комитета Совфеде по экономической политике] - сопредседатель согласительной комиссии от Совета Федерации, от Госдумы сопредседателем комиссии стал председатель комитета палаты по транспорту и строительству Евгений Москвичев. Дата первого заседания будет обговариваться всеми сторонами, но предварительно это сентябрь», - подчеркнул собеседник агентства.

Совет Федерации 26 июля отклонил данный закон.

Законопроект был разработан с целью создания разветвленной сети пунктов весогабаритного контроля, на которых будут установлены работающие в автоматическом режиме специальные технические средства фиксации весовых и габаритных параметров автомобиля, рассказал ранее Васильев.

Он добавил, что ко второму чтению законопроекта были внесены поправки, которые вводили требование об обязательном обустройстве автоматических пунктов информационными табло, которые бы показывали информацию о превышении параметров, а также требование об СМС-информировании собственников автомобилей в течение пяти минут после фиксации превышения. По словам Васильева, источники финансирования в законопроекте не определены.

Кроме того, в комитетах по экономической политике, бюджету и финансовым рынкам, которые рекомендовали Совфеду отклонить данный закон, считают, что 120 дней (срок вступления проекта в силу - прим. ТАСС) недостаточно для разработки и утверждения требований к информационным табло, а также системе информирования водителей.

<https://tass.ru/ekonomika/6711773>

### **RNS; 2019.07.29; МЭРИЯ МОСКВЫ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ПОПУЛЯРНОСТИ КАРШЕРИНГА**

В январе-июне 2019 года в Москве было совершено больше 24 млн поездок на машинах каршеринга, что на 1 млн больше, чем за весь 2018 год, сообщили в Мэрии столицы.

«За полгода горожане совершили более 24 миллионов поездок на автомобилях системы каршеринга. Это на один миллион больше, чем за весь прошлый год — тогда краткосрочной арендой машин воспользовались 23 миллиона раз... Популярность сервиса растет благодаря гибким тарифам, увеличению автопарка компаний-операторов системы и новым сервисам», — говорится в сообщении мэрии.

Автопарк каршеринга в Москве вырос в 2 раза по сравнению с июлем 2018 года, до более чем 21 тыс. автомобилей разных операторов. Ожидается, что в 2020-м число машин достигнет 30 тыс.

Ежедневно одним автомобилем пользуются в среднем 7 человек, подсчитали чиновники.

«Многие люди используют свой автомобиль лишь в 7% случаев, все остальное время он просто стоит. Операторы каршеринга регулярно увеличивают парк машин, разрабатывают гибкие тарифы и вводят новые сервисы для клиентов. Благодаря этому часть горожан

отказывается от личного авто в пользу сервиса краткосрочной аренды», — приводятся в сообщении слова руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры мэрии Максима Ликсутова.

Проект «Московский каршеринг» начал работать осенью 2015 года.

<https://rns.online/transport/Meriya-Moskvi-zafiksirovala-rost-populyarnosti-karsheringa--2019-07-29/>

### **ТАСС; 2019.07.29; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОЙ ВЕТКИ МЕТРО В 2021 ГОДУ**

Строительство второй ветки метро в Екатеринбурге планируется начать в 2021 году. Об этом сообщил во вторник журналистам заместитель председателя городской думы Виктор Тестов.

В марте 2019 года мэр города Александр Высокинский сообщал, что приступить к строительству планируется в 2020 году.

«В бюджете 2019 года уже запланировано 250 млн рублей на проектирование второй ветки метро. Мы надеемся, что начало строительства - это 2021 год. В будущем есть планы по строительству третьей линии», - сказал он.

Ранее Высокинский заявил, что строительство второй ветки метрополитена в Екатеринбурге предварительно оценивается в 60-70 млрд рублей. Завершить работы планируется за пять-шесть лет. Проектирование второй линии будет стоить более 1 млрд рублей. На данный момент специалисты решают, каким способом строить ветку.

Ранее Минтранс РФ отказал в финансировании строительства второй ветки метро в областном центре. Согласно имеющемуся в распоряжении ТАСС письму Минтранса, ведомство «считает принятие решения о выделении средств из федерального бюджета на проектирование второй линии метрополитена в Екатеринбурге преждевременным». О самом строительстве речь в письме не идет.

Екатеринбургский метрополитен был запущен в 1991 году (в то время он носил название «Свердловский метрополитен»). Состоит из одной линии, последняя новая станция - «Чкаловская» - была открыта в 2012 году, всего станций девять. Ежегодный пассажиропоток составляет порядка 50 млн человек.

<https://tass.ru/ural-news/6714325>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА КОРРЕКТИРОВКУ ПРОЕКТА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ЗА 950 МЛН РУБ**

Власти Красноярского края объявили конкурс на работы по корректировке проектно-сметной документации первой линии метрополитена в Красноярске, сообщается на сайте госзакупок.

Начальная цена контракта - 950 млн рублей.

Согласно конкурсной документации, проектировщику необходимо будет предусмотреть строительство девяти станций метро с автоматическим движением поездов без участия машиниста с максимальным использованием ранее построенных объектов.

В рамках первой очереди проектом предусмотрено строительство участка от станции «Высотная» (Октябрьский район Красноярска) до станции «Ленинская» (исторический центр города), включающего шесть станций. Вторая очередь строительства включает участок из трех станций - от центра города до станции «Октябрьская» в Советском районе краевого центра.

В сообщении отмечается, что движение одного поезда метро на данной линии не должно занимать более 40 минут в обе стороны. Проектировщик самостоятельно должен определить размеры платформ, станций и количество вагонов в подвижном составе с учетом пассажиропотока.

Ранее сообщалось, что Красноярский край получил 1 млрд рублей на актуализацию предыдущей схемы метрополитена в краевом центре в рамках **нацпроекта «Экология»**. В начале марта регион представил руководству России схему развития сети общественного транспорта, которая предусматривает строительство девяти станций метро. В проекте рассматривалась возможность применения новых технологий, пока не опробованных в России, - в частности, трехвагонной сцепки и беспилотного управления. Строительство красноярского метрополитена началось в 1995 году, однако впоследствии из-за отсутствия финансирования работы были свернуты, а недостроенные тоннели и три станции - законсервированы.

### **ТАСС; 2019.07.30; В ОДНОМ ИЗ РАЙОНОВ ЗАБАЙКАЛЬЯ ПОСЛЕ ОБИЛЬНЫХ ДОЖДЕЙ ОБРУШИЛСЯ МОСТ**

Деревянный мост через реку Катанца обрушился в Красночико́йском районе на юго-западе Забайкалья после обильных дождей и повышения уровня воды в реке. Это осложнило связь жителей сел Конкино и Хилкотой с внешним миром, сообщил во вторник ТАСС глава района Евгений Гостев.

«После обрушения моста проехать в Конкино и Хилкотой можно лишь по объездной дороге, качество которой значительно хуже. При этом жители сел обеспечены необходимыми медикаментами, продуктами и топливом», - заверил Гостев.

По данным регионального министерства территориального развития, для осмотра моста в район выехал специалист госучреждения «Служба единого заказчика» и представитель подрядной организации. Вместе с районными властями они примут решение о том, будет ли восстановлен прежний мост или необходимо строить новый.

В селах Конкино и Хилкотой живут около 350 человек. Как отметил Гостев, в Красночико́йском районе сохраняется пасмурная погода. По данным синоптиков, в течение суток там снова могут пройти дожди.

<https://tass.ru/v-strane/6714083>

### **ТАСС; 2019.07.29; ВЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТ НА МЕСТЕ РУХНУВШЕГО ИЗ-ЗА ПАВОДКА В БАЙКАЛЬСКЕ**

Власти Байкальска Иркутской области приступают к оценке работ по строительству нового моста через реку Солзан, который является резервным выходом на федеральную трассу «Байкал». Об этом ТАСС во вторник сообщил мэр Байкальска Василий Темгеновский.

Прежний мост несколько дней назад обрушился из-за паводка.

«Сейчас мы проводим оценочные работы по возможным затратам при строительстве нового моста, потому что этот [обрушившийся] мост не пригоден для восстановления. Оценки разные, это может быть от 100 млн рублей и выше. Мы вчера [в понедельник] с губернатором (Сергеем Левченко) обсуждали этот вопрос. Получили команду приступить к этой работе по проектированию незамедлительно, в режиме чрезвычайной ситуации. Поэтому сейчас мы будем привлекать специалистов для оценки стоимости проектных работ», - сказал Темгеновский.

Он отметил, что власти ожидают спада уровня воды в реке Солзан. «Спад стабильный, где-то порядка 40 см в сутки по реке Солзан», - прокомментировал собеседник агентства.

Байкальск - самый южный город Иркутской области, там живет более 12 тыс. человек. Ранее сообщалось, что из-за паводка в городе введен режим ЧС.

<https://tass.ru/sibir-news/6714066>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.07.30; ТРАССА «СИБИРЬ» В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПОКА ПЕРЕКРЫТА, НО ПРОЕЗД ИЗ КРАСНОЯРСКА В БРАТСК ВОЗМОЖЕН - УПРДОР**

Федеральная трасса Р-255 «Сибирь» по прежнему закрыта в связи со второй волной паводка в Тулуне Иркутской области, сообщает пресс-служба Упрдор «Прибайкалье» во вторник.

«Ограничение введено до особого распоряжения», - говорится в сообщении.

«Из Иркутска в Братск и из Красноярска в Иркутск движение по Р-255 сейчас невозможно. Проезд из Красноярска в Братск по трассе Р-255 «Сибирь» в настоящее время осуществляется», - добавляет Упрдор.

Кроме того, как сообщается, есть альтернативный вариант следования: по региональной дороге 25Н-124 Тайшет - Чуна - Братск.

В свою очередь, как сообщает пресс-служба Главного управления МВД по региону, «в случае крайней необходимости» попасть из Красноярска в Иркутск все же возможно. Речь идет об использовании сразу нескольких дорог: Тайшет - Лесогорск - Чунский с выходом на автомобильную дорогу А-331 «Виллой» в Братский район, далее до Усть-Кута, а потом по маршруту Магистральный - Жигалово - Качуг - Иркутск.

По данным Упрдора, сейчас в Тулуне в готовности находится группировка сил и средств в составе 62 единиц техники. Это самосвалы, бульдозеры, фронтальные погрузчики, трал и экскаваторы подрядных организаций, работающих на федеральных трассах Иркутской области, Красноярского края и Республики Бурятия.

«Эта техника прибыла в Тулун в июле для помощи в ликвидации последствий ЧС. Сейчас она готова, если это потребуется, к проведению восстановительных работ после прекращения подъема уровня воды», - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что проезд по трассе «Сибирь» был перекрыт в связи с тем, что река Ия в Тулуне вышла из берегов и подтопила дорогу. По данным на 10:00 (5:00 мск), уровень воды в реке Ия составил 990 см при критической отметке в 700 см.

### **ТАСС; 2019.07.29; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТРАССА «СИБИРЬ» В РАЙОНЕ ТУЛУНА ЗАКРЫТА ИЗ-ЗА ПАВОДКА**

Движение по федеральной трассе Р-255 «Сибирь» в районе моста через реку Ия в городе Тулун Иркутской области прервано из-за паводка, сообщается на официальном сайте администрации Тулуна.

«В 05:30 (00:30 мск) 30 июля закрыта федеральная трасса через мост реки Ия», - говорится в сообщении.

Как отмечает пресс-служба регионального главка МВД, на участке дежурят сотрудники ГИБДД. «Объехать Тулун, как и ранее, можно через Братский район», - говорится в сообщении.

По данным администрации города, уровень воды в реке Ия на 04:00 (23:00 мск) 30 июля поднялся до 910 сантиметров, превысив критическую отметку более чем на 2 м.

<https://tass.ru/sibir-news/6713834>

### **РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.07.30; ЧУГУНУ И СТАЛИ НУЖНО БОЛЬШЕ РЕЛЬСОВ**

НЛМК Владимира Лисина переведет экспортные грузы из портов Прибалтики в российские, если РЖД обеспечат проезд к ним. Компания попросила монополию инвестировать 4,3 млрд руб. в инфраструктуру, гарантируя дополнительно 1,8 млн т грузов.

Крупнейший производитель стали в России Новолипецкий металлургический комбинат (НЛМК) Владимира Лисина обещал перевести экспортные грузы из портов Прибалтики в

российские (Туапсе, Новороссийска и Санкт-Петербурга), если **РЖД** помогут обеспечить проезд к ним.

Это следует из презентации компании (копия есть у РБК) к заседанию проектного офиса по содействию реализации инвестиционных проектов под руководством **замминистра** финансов Андрея Иванова, которое состоялось в понедельник, 29 июля. Информацию о заседании проектного офиса РБК подтвердил представитель НЛМК.

Расширение инфраструктуры

НЛМК попросил **РЖД** вложить 4,3 млрд руб. в расширение инфраструктуры, чтобы к 2021 году «расшить ряд узких мест», в первую очередь станций примыкания Чугун 2 и Казинка, сообщил РБК представитель НЛМК.

Согласно презентации, компания Лисина обязуется к 2021 году нарастить выпуск стали на 1 млн т и перевести из портов Прибалтики в российские еще 0,8 млн т чугуна (всего в 2018 году НЛМК направила на экспорт 6,86 млн т).

НЛМК также собирается потратить 11,5 млрд руб. на развитие собственной транспортной инфраструктуры - реконструировать станции в Липецке и Белгородской области, а также закупить локомотивы и подвижной состав, говорится в презентации.

Представитель **РЖД** сообщил РБК, что вопрос «расшировки» инфраструктуры для НЛМК прорабатывается, но от дальнейших комментариев отказался, сославшись на то, что решение еще не принято. Близкий к монополии источник пояснил, что она заинтересована в этом предложении, если металлургическая компания гарантирует объемы грузов. Представитель Минфина пока не ответил на запрос РБК.

Кроме того, на заседании с Ивановым НЛМК попросил у **РЖД** 8-процентную скидку на перевозку слябов (стальных полуфабрикатов), рассказал РБК источник, близкий к его участникам. Такая скидка под увеличение объемов железнодорожных перевозок слябов действительно обсуждалась, она учитывалась при расчете окупаемости инвестпроекта **РЖД** по реконструкции станций примыкания, который даже при этих условиях имеет очень хорошие показатели окупаемости, подтвердил РБК представитель НЛМК.

Скидка на экспорт слябов помогла бы прежде всего американским активам НЛМК, отмечает директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов. «Скидка сделала бы поставки в США более экономически обоснованными», - сказал он. После того как президент США Дональд Трамп в марте 2018 года подписал распоряжение о введении 25-процентных пошлин на импорт стали, затраты прокатных предприятий NLMK USA, закупающих слябы в качестве сырья, существенно выросли. Компания просила Минторг США вывести их из-под действия пошлин, но ей в этом отказали. По подсчетам российской компании, она платит в виде пошлин около \$160 млн в год.

150 млрд руб. инвестиций

В ноябре НЛМК и связанные с ним компании - Первая грузовая компания и транспортная группа UCL Holding - заявили о готовности вложить 150 млрд руб. при поддержке государства в металлургический, логистический и стивидорный бизнесы. Изначально с идеей изъятий средств у бизнеса на реализацию приоритетных проектов в августе выступил помощник президента Андрей Белоусов. Но в ходе встреч с бизнесменами его план изменился: теперь речь идет о добровольном участии компаний в реализации **нацпроектов** «Экология» и «Цифровая экономика», а также в развитии инфраструктуры.

НЛМК и другие компании Лисина уже заявляли о своих планах направить на создание собственной транспортной инфраструктуры 28,6 млрд руб. Как писали «Ведомости», в сентябре 2018 года они начали обсуждать с **РЖД** и профильными министерствами условия участия монополии. На совещании в правительстве вице-премьер Дмитрий Козак поручил **РЖД** учесть в своей инвестпрограмме предложения по этому вопросу ассоциации «Русская сталь», возглавляемой Лисиным.

Первой о переводе своих грузов из портов Прибалтики в российские объявила «Транснефть». В сентябре 2016 года глава компании Николай **Токарев** пообещал

президенту Владимиру **Путину** к 2018 году прекратить экспорт нефтепродуктов через порты Прибалтики, загрузив российские мощности на Балтике.

Близкий к **РЖД** источник пояснил, что компания заинтересована в предложении «расшивки» инфраструктуры для НЛМК, если металлургическая компания гарантирует объемы грузов.

### **ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.07.30; МЕЛОЧЬ, А ПРИЯТНО**

**Министерство транспорта** разработало новую редакцию правил перевозок железнодорожным транспортом грузов мелкими отправлениями. Документ позволит нивелировать ряд неопределенностей при оформлении таких перевозок. При этом игроки рынка считают, что некоторые нормы, перенесенные из предыдущей редакции правил, морально устарели.

До 1 августа соответствующий проект приказа транспортного ведомства проходит процедуру антикоррупционной экспертизы на федеральном портале проектов нормативных актов [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). Авторы документа отмечают, что новые правила будут приведены в соответствие с рядом других нормативных актов, в частности с новыми правилами перевозок скоропортящихся грузов (соответствующий приказ **Минтранс** зарегистрировал в Минюсте в начале июня).

По мнению директора по развитию перевозок мелких партий грузов АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ, дочернее предприятие ОАО «РЖД») Виктора Борцова, кардинальных изменений в правила перевозок грузов мелкими отправлениями данный документ не предусматривает, однако новые правила нивелируют ряд небольших разночтений и неопределенностей.

«Например, они содержат точные отсылки в пунктах на правила, тарифы, в том числе на правила перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов, и иные документы, которые необходимо использовать для оформления и организации таких перевозок. Также предусмотрен более четкий порядок приема груза на хранение и расчет времени доставки с учетом хранения соответственно, исключены пункты по оформлению внутренних документов непосредственно перевозчиком и так далее. Резюмируя, можно сказать, что проект больше ориентирован на точечную донастройку существующих норм и по своей сути не направлен на улучшение условий для перевозок сборных партий грузов железнодорожным транспортом», - подчеркнул топ-менеджер РЖДЛ.

По его словам, для повышения привлекательности таких железнодорожных перевозок было бы полезно пересмотреть ряд других существующих нормативов. В частности, правила товарного соседства - на железной дороге все еще действуют правила времен СССР, запрещающие перевозить в одном контейнере, например, консервы и бытовую химию или мясо и рыбу. При этом современные технологии упаковки позволяют без проблем доставлять это все вместе в одном кузове грузовика.

Эксперт Ассоциации российских экспедиторов Валерий Третьяков согласился с этой точкой зрения.

«Надо понимать, что эти правила написаны совершенно в другое время. Существующие возможности упаковки позволяют перевозить, к примеру, пахучие товары совершенно без распространения запаха. Думаю, что от этой нормы в настоящее время можно отказаться - естественно, при запечатывании товаров по всем правилам», - считает Валерий Третьяков.

«Кроме того, развитию способствовала бы унификация тарифов на перевозку грузов разных классов в крытых вагонах. Единые тарифные условия позволили бы не только увеличить объем мелких отправок среди грузоотправителей, уже пользующихся железнодорожным транспортом, но и привлечь, по оценкам экспертов, до 5% грузов, которые ранее ушли с железной дороги на авто», - резюмировал Виктор Борцов.

СПРАВКА «ГУДКА»

Согласно правилам перевозок железнодорожным транспортом грузов мелкими отправлениями, мелкой отправкой считается предъявляемая по одной транспортной железнодорожной накладной партия груза, для перевозки которой не требуется предоставления отдельного вагона или контейнера. Общая масса предъявляемого к перевозке груза мелкой отправкой должна быть не менее 20 кг, но не более 20 тонн. При этом масса одного грузового места, размещаемого на поддоне или на подкладках, должна составлять от 20 кг до 1,5 тонны для грузов, перевозимых в крытом вагоне, и от 1,5 тонны до 10 тонн для грузов, перевозимых в открытом подвижном составе. В крупнотоннажных и среднетоннажных универсальных контейнерах масса должна составлять от 20 кг до 1,5 тонны и от 20 кг до 1 тонны соответственно.

### **РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2019.07.29; В КРЫМ С ВЕТЕРКОМ... А ДАЛЬШЕ?**

В декабре 2019 года намечен ввод в строй железнодорожной части Крымского моста. Однако мало сдать сам объект в эксплуатацию, следует еще и позаботиться о том, как обеспечить загрузку магистрали. Все это - огромные затраты, которые ложатся на госбюджет.

Сваи забиты, пролеты уложены

Программа развития железнодорожного сообщения с Крымом разбита на несколько этапов. Прежде всего это собственно сооружение железнодорожной части моста. Поначалу по ней пустят пассажирские поезда в Москву и Санкт-Петербург. А уже затем, в 2020 году, мост свяжет полуостров с материком уже по одиннадцати направлениям, сообщил член комитета Государственной думы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин.

Глава Крыма Сергей Аксенов уточнил, что при нынешних темпах строительства мост мог уже начать пропуск поездов до истечения нынешнего лета. Но прежде всего необходимо обеспечить качество работ. Поэтому спешка исключена.

При сооружении моста использовались инновационные технологии. Ряд из них позволял вести строительство даже при сильном волнении вод, которое на Черном море не редкость. Из новых материалов можно отметить особо стойкий антикоррозийный состав, которым покрывали металлические шпалы.

В целом мост спроектирован как железнодорожная линия второй категории. Возведение железнодорожного пролета начиналось с забивания свай под опоры еще в 2017 году. Их потребовалось больше, чем для автомобильной части моста, что обусловлено более жесткими требованиями по нагрузкам. В частности, было установлено 224 опоры с трубчатыми сваями повышенной прочности, которые между Тузлой и фарватером погружены на рекордную глубину 108 м. Подобного типа сваи забивали как вертикально, так и под углом, чтобы предотвратить в дальнейшем сдвиг опор.

Всевидящее око на пути к мосту

Итак, пролеты, опоры собраны. На первом пути (по нему поезда должны следовать с полуострова на материк) рельсы были состыкованы в июне текущего года, а 18 июля финальные звенья были уложены и на втором пути для встречного движения. Суммарно на двухпутной железной дороге - почти 5 тыс. т рельсов и более 76 тыс. штук железобетонных шпал. При укладке рельсошпальные решетки соединялись в плети длиной по 440 м, между ними ставились компенсаторы температурных напряжений. Все термоупрочненные рельсы были произведены в России.

Открытие железнодорожной части моста для перевозок станет возможным после монтажа устройств телемеханики и автоматики. Эту задачу должен выполнить другой подрядчик. Поэтому формально к данному процессу дирекция по строительству моста отношения не имеет. Известно, что работы начнутся в ближайшее время. Нет данных и о поставщиках оборудования, так как они опасаются попасть под санкции.

При этом оборудование ставят самое современное, поскольку в перспективе намечена организация плотного интервального движения. Причем пассажирские поезда смогут следовать по мосту со скоростью 120 км/ч, а грузовые - 80 км/ч. Загрузка трассы произойдет не сразу. Пропускная способность моста на I этапе запланирована в размере 47 пар поездов в сутки (35 пассажирских вместе с пригородными и 12 грузовых). Это позволит за год перевозить 14 млн человек и 13 млн т грузов. Однако для выхода на такие параметры необходимо укрепить всю инфраструктуру.

В дальнейшем интенсивность перевозок планируется увеличить. В 2025 году мост будет пропускать 50 пар поездов (соответственно 15 млн пассажиров и 16 млн т грузов), а в 2045-м - 65 пар поездов (17 млн пассажиров и 26 млн т грузов).

Для обеспечения безопасности движения Крымский мост на подходах оборудуют сканерами, точнее - инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК), способными при движении поезда со скоростью до 70 км/ч распознавать оружие, боеприпасы, наркотики, а также определять тип груза и его массу. В основе их работы - разработки лаборатории электронных ускорителей МГУ. Погрешность ИДК - не более 10%. Строения под них уже готовы. Осталось поставить оборудование.

Правда, как считают специалисты, особое внимание необходимо уделить ветровому режиму Керченского пролива. В настоящее время все контейнеры стандартизованы. Поэтому можно найти условия, при которых возникают риски опрокидывания контейнера от ветровой нагрузки из уравнения моментов сил, приложенных к контейнеру относительно оси его вращения при нахождении грузового поезда на кривом участке пути. Эти расчеты необходимо принимать во внимание при организации перевозок через Крымский мост, отметила аспирант РУТ (МИИТ) Юлия Боландова. Данный вопрос требует изучения.

Пойдут ли грузы?

Некоторые эксперты сомневаются в целесообразности затрат на железнодорожную часть моста, поскольку основные перевозки осуществляются автомобильным транспортом, что неудивительно: к мосту подведены автодороги, обеспечивающие сквозной выход к основным пересадочным узлам в курортных зонах. Однако, как полагают специалисты из Крыма, сейчас спрос на железнодорожные перевозки сдерживается логистикой. А по мере выстраивания эффективных цепочек он будет увеличиваться достаточно быстро. По сути, данный вопрос напрямую связан с темпами развития инфраструктуры Крыма.

И здесь не все так просто, как представляется на первый взгляд. Формально ОАО «РЖД» не вкладывается в обустройство подходов к Крымскому мосту. Как пояснил представитель Северо-Кавказской железной дороги, строительство ведется в рамках проектов развития Тамани. Соответственно все вопросы по обеспечению железнодорожного сообщения - в ведении **Росжелдора**.

В интернете появилось видео Тамани с беспилотника, где наглядно видно, как реализуется проект. В частности, у ст. Вышестеблиевская различимы два главных и восемь приемо-отправочных путей. Там теперь можно переформировывать составы. Создаются условия для того, чтобы данная станция превратилась в грузопассажирскую. Магистраль здесь уже разделили на три ветки: два тепловозных маршрута ведут в порты Кавказ и Тамань, а третий, электрифицированный, сворачивает к мосту через Керченский пролив.

Переезд через него, соответственно, тоже должен быть электрифицирован. В конце прошлого года был объявлен тендер на разработку документации и строительство линии электрификации на переменном токе участка транспортный переход через Керченский пролив - Джанкой с ответвлением на Феодосию и Керчь. На I этапе электрификация будет проведена до ст. Багерovo в Крыму. Стоимость лота, согласно данным электронной торговой площадки, - свыше 4,1 млрд руб. Заказчик - опять-таки **Росжелдор**.

Таким образом, в ближайшей перспективе предполагается смена локомотивов. Но ее проведут не на материке, как ранее планировалось, а на ст. Багерovo в Крыму (то есть

вагоны вместо электровозов на переменном токе подхватят тепловозы). В дальнейшем намечена поэтапная электрификация инфраструктуры ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД), чтобы обеспечить сквозное движение до ключевых пересадочных станций.

Для этого предстоит не только подвесить контактную сеть, но и модернизировать системы СЦБ. На данный момент в Крыму используют в основном устаревшее оборудование. Также необходимо определиться с мощностью, которую способны выдать в «Крымэнерго» для тяговых подстанций. Излишков нет, и этот вопрос сейчас прорабатывают отдельно.

В целом проект электрификации КЖД дорогостоящий: он оценивается в 60 млрд руб. Поэтому его реализация растянута во времени: до Джанкоя с ответвлением на Феодосию и Керчь работы запланированы на 2021-2025 гг. А сроки по участку Солёное Озеро - Джанкой - Симферополь - Севастополь с ответвлением на Евпаторию пока не уточнены, хотя там контактную сеть надо не строить, а модернизировать - точнее, перевести с постоянного тока на переменный, что можно сделать даже без остановки движения.

Основная задача - ускорить сообщение между городами. В Крыму железная дорога всегда была тихоходной. Например, по однопутке до Джанкоя поезд идет 4 часа. До Симферополя или Севастополя - 6 часов. Для сравнения: сейчас добраться от Керчи до Севастополя по автотрассе можно всего за 2 часа, что куда быстрее, чем на поезде. Попутно заметим, что в целом маршрут от Москвы через Крымский мост до Севастополя или Симферополя займет не менее суток - если на сети РЖД дадут хорошие графики.

Узкие места и уход от санкций

Впрочем, вопросы организации железнодорожного движения в Крыму упираются не только в рельсы, но и в локомотивное хозяйство. КЖД требуется обновление парка тяги. Существующие машины двухэтажные вагоны или полновесные грузовые поезда не потянут. Сейчас основная забота КЖД - обеспечить оздоровление подвижного состава, имеющегося у ФГУП. В ходе реализации программы, стартовавшей в 2016 году, ресурс продлили 27 тепловозам серии ЧМЭЗ и 11 - серии 2ТЭ116. В объеме ТР-2 в локомотивных депо Джанкой и Симферополь модернизировали семь электровозов серии ВЛ-8, 17 тепловозов серии ЧМЭЗ и один - серии 2ТЭ116. Как обещают в КЖД, реализуемые программы оздоровления парка тяги позволяют закрыть нынешние потребности предприятий дороги. Однако достаточно ли принимаемых мер для обеспечения грузовых перевозок, после того как откроется железнодорожное движение через Крымский мост?

Очевидно, что транспортная сеть полуострова в нынешнем ее виде создает барьеры для вывода Крымского моста на расчетные показатели. И по интенсивности движения, и по весу - в частности, потому, что грузовые составы придется передавать с переломом массы поезда.

Для того чтобы не подвести ОАО «РЖД» и его структуры под возможные санкции, пассажирские вагоны, следующие с материка в Крым, будут передаваться под управлением КЖД. Очевидно, что аналогичную схему распространят и на грузовое движение. Этот аспект требует некоторых пояснений. Как записано в уставе КЖД, собственником ее активов является Росимущество, а сферой оказания услуг ведает непосредственно **Росжелдор**. В результате, по ведомственным нормативам, КЖД осуществляет доставку грузов по российской транспортной накладной, но, согласно уставу, дорога в Крыму перемещает грузы без заключения договора перевозки. Иными словами, ФГУП лишь принимает в управление принадлежащие другим собственникам вагоны (при необходимости - с локомотивами).

Под таким углом зрения подвижной состав, поступающий с материка на территорию Крыма, как бы обезличивается. За доставку груза отвечает КЖД. Но за все операции в Крыму ни ОАО «РЖД» (как перевозчик), ни операторы (как собственники вагонов), ни грузовладельцы ответственности не несут. Насколько такая схема позволит участникам перевозок уходить из-под санкций, прояснится в дальнейшем.

Следует также понимать: в сложившейся системе координат появляется уникальный опыт прямого управления со стороны государства железнодорожными перевозками, при котором все ключевые решения остаются за хозяевами подвижного состава. А железная дорога всего лишь распоряжается вверенной ей инфраструктурой и организует работу исходя из имеющихся ресурсов. Сложно сказать, насколько подобная форма обеспечения перевозок эффективна, но она, тем не менее, создает условия для развития железнодорожной инфраструктуры ускоренными темпами - причем исходя из поставленных государством целей.

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2019.07.29; ЧТО ХОЧЕТ РЕГУЛЯТОР, ИЛИ КАК БУДЕМ ДЕЛИТЬ ВАГОНЫ?**

ФАС предложила обеспечить полный выход ОАО «РЖД» с рынка услуг по предоставлению вагонов путем продажи бизнеса АО «ФГК» или сдачи в аренду его вагонного парка (более 130 тыс. ед.). Попробуем разобраться, для чего все это нужно.

При первом варианте стоимость бизнеса «дочки» холдинга оценили в 150 млрд руб. По сути, тем самым был указан возможный источник компенсации выпадающих доходов в проекты развития и модернизации сети, которые образуются у перевозчика из-за снижения объемов погрузки.

Заметим также, что формально для подобных преобразований регулятор обозначил другой повод: присутствие ОАО «РЖД» на рынке оперирования стало причиной ограничения конкуренции и роста ставок на вагоны. Иными словами, регулятор отреагировал на те локальные процессы, которые в конце прошлого - начале текущего года происходили на рынке железнодорожных перевозок, и сделал глобальный вывод, суть которого сводится к тому, что монополии целесообразно сократить присутствие в конкурентном сегменте и сконцентрировать средства на развитии инфраструктуры. Ранее ФАС пыталась приписать АО «ФГК» необоснованный подъем ставок на полувагоны. Однако суд признал решение регулятора неправомерным. В связи с этим возникает вопрос о дальнейшей судьбе очередного решения ФАС. Тем более что на высоком уровне уже возникли сомнения. В частности, вице-премьер РФ **Максим Акимов** заявил, что идея исключения монополии из сферы грузовых перевозок требует глубокой проработки. Действительно, в столь кардинальных преобразованиях должна присутствовать логика. Начнем с того, что необходимо выбрать один из вариантов построения силлогизма: первая посылка - перевозчик имеет свои вагоны для оказания услуг публичной перевозки грузов. Если в ОАО «РЖД» подана заявка, то холдинг обязан предложить свои вагоны. Не устроят условия - пусть ищут подвижной состав на рынке.

Второй вариант - вообще весь парк передан в конкурентный сегмент. И государство обеспечивает всем собственникам вагонов равный доступ к инфраструктуре. С такой точки зрения то, что ОАО «РЖД» передало свои вагоны «дочке», выглядит неким промежуточным решением, по которому рано или поздно придется определиться.

Но перед этим необходимо взвесить риски. Как говорят эксперты, их набор, в принципе, аналогичен тем, которые были в свое время, когда вагоны передавали ОАО «РЖД» из ведения МПС. Подобный процесс сопровождается изменениями в отношениях субъектов - в данном случае ОАО «РЖД» и АО «ФГК». Как показывает практика, перевозчик при этом стремится освободить себя от ряда обязанностей в части публичного характера перевозок и добавить дополнительные операции. Соответственно при этом, во-первых, могут быть ущемлены интересы клиентов, чьи перевозки касаются социально значимых номенклатур, а во-вторых, введены дополнительные платежи при расчетах. И если сейчас перевозчик имеет инструменты для сдерживания тарифов АО «ФГК» по долгосрочным договорам, то после выхода оператора в самостоятельное плавание эти рычаги действовать перестанут. Судя по данным опросов, которые проводятся журналом «РЖД-Партнер» в рамках исследования «Индекс качества услуг на железнодорожном

транспорте», сейчас по долгосрочным договорам АО «ФГК» предоставляет вагоны по весьма умеренным расценкам, но затем стремится отыграться на споте, например, если клиенту потребуются дополнительные вагоны. Сейчас, на низком рынке, сверх контрактов отправители редко берут парк. Компенсировать потери на споте стало сложнее. Поэтому в итоге ФАС рискует получить неожиданный эффект.

На споте вагоны АО «ФГК» могут и подешеветь. Но при этом с рынка исчезнут те вагоны, которые сейчас циркулируют в рамках долгоиграющих контрактов по весьма приемлемым ценам. А в целом средний уровень ставок может даже остаться и прежним. Но это обернется ухудшением планирования перевозок на сети и прежде всего коснется социально значимых грузов. А им уже и так отведена едва ли не последняя ступень в структуре приоритетов. Напомним, что поначалу в уставе АО «ФГК» была строка о публичном характере перевозок социальных номенклатур, потом она исчезла. Остались обязательства по поводу опасных грузов. А при обретении оператором независимого статуса у него исчезнет повод для выполнения и этой «повинности». Точно так же его нельзя будет заставить держать в резерве часть подвижного состава для компенсации пиковых перевозок и выставлять на электронную торговую площадку «Грузовые перевозки». А сейчас АО «ФГК» - якорный поставщик вагонов на ней. Если этого якоря не станет, то и другие участники проекта могут свести свою активность на ЭТП ГП к минимуму.

Все это указывает на то, что решение локальных задач, которые периодически ставит перед игроками в сфере железнодорожных перевозок регулятор, должно опираться на некие фундаментальные принципы. Те самые, которые определяют модель рынка. В существующей ситуации у ОАО «РЖД» де-юре вагонов нет. Но де-факто на сети действует оператор, завуалированно получающий приоритет на сети. Предложение ФАС укладывается в общее русло реформ, которые проводились ранее в железнодорожной отрасли. Проблема в том, что сейчас преобразования в рамках целевой модели рынка приостановлены. ЦМР благополучно помогли утонуть, но вопросы, связанные с этой моделью, под разными углами все равно всплывают на поверхность. Это говорит о том, что отрасли необходимы четкие ориентиры - куда конкретно следует двигаться дальше.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; ТРАНССИБ РАБОТАЕТ БЕЗ СБОЕВ, НЕСМОТРЯ НА КАМНЕПАД И НОВЫЙ ПАВОДОК В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ - РЖД**

Камнепад на участке Иркутск-Слюдянка в воскресенье осложнил работу Транссиба, однако теперь магистраль работает без сбоев, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД»).

«По данным на понедельник, ВСЖД не фиксирует каких-либо разрушений объектов инженерной инфраструктуры в связи с паводком, задержек поездов нет», - сказал сотрудник пресс-службы.

Как сообщалось, в воскресенье из-за камнепада были задержаны восемь пассажирских поездов дальнего следования. Сход камней был спровоцирован обильными осадками, которые вторые сутки продолжаются в Иркутской области. По состоянию на утро понедельника всего на территории региона подтоплено 357 домов с населением более 2 тыс. человек.

Новая волна паводка затронула в том числе населенные пункты, расположенные на Транссибе: Тулун, Большой Луг, Слюдянка, Байкальск. В Байкальске разрушен автомобильный мост через реку Солзан, отделяющий жилые районы города от промплощадки Байкальского целлюлозно-бумажного комбината (БЦБК). Из-за угрозы разрушения дамбы жителей города эвакуируют в школы, расположенные на возвышенностях.

В пресс-службе ВСЖД агентству уточнили, что железнодорожники не задействованы в ликвидации последствий паводка.

### **ТАСС; 2019.07.29; В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ЗАПУСТИЛИ НОВЫЙ ПРИГОРОДНЫЙ СОСТАВ СТОИМОСТЬЮ 240 МЛН РУБЛЕЙ**

Новый пассажирский состав пригородного сообщения стоимостью более 240 млн рублей запустили в понедельник в Алтайском крае. Этот состав стал самым современным в регионе, сообщил журналистам во время торжественного запуска состава губернатор региона Виктор Томенко.

По данным пресс-службы администрации региона, вагоны, в составе их четыре, представлены в двух модификациях - 1 класса на 60 посадочных мест и 1 класса повышенной комфортности на 40 мест, оснащены кондиционерами, Wi-Fi, системами безопасности, пожарной сигнализацией, кузова из стали прослужат не менее 40 лет.

Томенко отметил, что в этом году пригородные перевозки из бюджета края будут субсидированы на 299 млн рублей. 140 млн рублей компания «Алтай-пригород», занимающаяся перевозками по этим направлениям, уже получила.

«В дальнейшем в перспективных планах у нас есть развитие скоростных сообщений не только внутри края, но и межобластных. В частности, направления Новосибирск - Барнаул с использованием подвижного состава нового поколения - таких электропоездов, как «Ласточка». Я думаю, в сентябре будет пробная поездка, в течение двух-трех лет, я думаю, этот подвижной состав у нас в обязательном порядке появится», - сообщил начальник Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) Александр Грицай.

Пригородные перевозки в Алтайском крае пользуются огромным спросом. За первое полугодие 2019 года скоростными поездами было перевезено 443 тыс. пассажиров - на 9,1% больше, чем за такой же период прошлого года. В целом, всеми пригородными поездами за шесть месяцев этого года перевезено 4,6 млн пассажиров, рост составил 0,5% к первому полугодию 2018 года.

<https://tass.ru/sibir-news/6711054>

### **ТАСС; 2019.07.29; РЖД ЗАПУСТЯТ ДВУХЭТАЖНЫЕ ПОЕЗДА НА МАРШРУТЕ ПЕТЕРБУРГ - МУРМАНСК С 2020 ГОДА**

Двухэтажные поезда начнут курсировать по маршруту Санкт-Петербург - Мурманск с 2020 года. Планируется закупить 48 вагонов такого типа, сообщил на своей странице в Instagram врио главы Мурманской области Андрей Чибис.

«Мы договорились с РЖД, что уже в следующем году для направления Санкт-Петербург - Мурманск будет приобретено 48 двухэтажных вагонов, в том числе три вагона-ресторана», - написал Чибис.

Осенью 2019 года в Мурманск начнет выполнять рейсы авиакомпания «Победа». Как отметил в своем аккаунте врио главы области, минимальный тариф составит 499 рублей, билет со всеми сборами - от 3100 рублей в одну сторону.

<https://tass.ru/spb-news/6711519>

### **ТАСС; 2019.07.29; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ БЮДЖЕТ СВЖД В 2019 ГОДУ ВЫРАСТЕТ НА 16% ПО СРАВНЕНИЮ С 2018 ГОДОМ**

Инвестиционный бюджет Свердловской железной дороги (СвЖД) увеличится в 2019 году на 16,1% по сравнению с 2018 годом и составит более 30 млрд рублей. Средства будут направлены на развитие инфраструктуры, говорится в сообщении, распространенном в понедельник пресс-службой СвЖД.

«Более 7 млрд рублей направили «Российские железные дороги» на развитие Свердловской железной дороги в первом полугодии 2019 года. В целом инвестиционный бюджет СвЖД в 2019 году составит 30,3 млрд рублей с ростом к 2018 году на 16,1%», - говорится в сообщении.

В тексте отмечается, что в 2019 году закончатся проектные работы по развитию направления «Пермь - Соликамск». Провести модернизацию необходимо, так как на

севере Пермского края строятся новые горно-обогатительные комбинаты, после проведения всех необходимых работ провозная способность участка вырастет почти на 65% - с 20,3 млн тонн до 33,6 млн тонн в год. Также ведется проектирование Северного широтного хода, который соединит Северную и Свердловские железные дороги.

Кроме того, заканчивается строительство вторых путей и разъездов на участке Тобольск - Сургут - Коротчаево. На завершение работ в текущем году будет направлено 1,6 млрд рублей. Пропускная способность направления будет увеличена в два раза. «Модернизация существующего железнодорожного пути в текущем году будет проведена на 21 перегоне общей протяженностью более 200 километров, еще почти 300 километров пути СвЖД обновит по программе капитального ремонта. Модернизация и ремонт позволяют повысить надежность инфраструктуры и скорость движения поездов», - отмечается в тексте.

СвЖД соединяет европейскую и азиатскую части России, с запада на восток тянется на 1,5 тыс. км и в северном направлении пересекает Полярный круг. Дорога по основным показателям входит в первую тройку дорог России и имеет регион обслуживания площадью 1,8 млн кв. км с населением более 10,5 млн человек. Ежедневно по СвЖД курсирует 1,2 тыс. грузовых, 335 пригородных, более 70 пассажирских поездов.

<https://tass.ru/ural-news/6712611>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; СУД ОТКАЗАЛСЯ ПЕРЕДАВАТЬ СТАРЫЙ ПУТЕПРОВОД ЧЕРЕЗ ТРАНСИИБ В АМУРСКОМ БЕЛОГОРСКЕ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ**

Арбитражный суд Амурской области в понедельник отказал в исковых требованиях властям Белогорска (Амурская область) о передаче в федеральную собственность путепровода через Транссибирскую железнодорожную магистраль, разделяющего город на две части, сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь суда Елена Горлова.

В качестве ответчика выступило территориальное управление Росимущества. В конце прошлого года спорный путепровод был признан аварийным и временно закрыт для проезда автомобилей.

По мнению властей Белогорска, автомобильный мост через Трансиб «неразрывно связан» с земельным участком, который находится в собственности РФ и был передан на 49 лет в аренду ОАО «РЖД» для Белогорской дистанции пути (ПЧ-17). Муниципалитет приводил аргумент, что участок, с которым связан путепровод, является полосой отвода железных дорог.

Также истец ссылаясь на Земельный кодекс РФ, в котором указано, что все прочно связанные с земельными участками объекты «следуют судьбе земельных участков».

Путепровод был включен в реестр муниципальной собственности Белогорска в 1991 году по решению областных депутатов, при этом, по мнению истца, нет подтверждения, что муниципалитет согласился принять путепровод на баланс - акт приемки-передачи сооружения отсутствует.

В октябре прошлого года в городе Свободном (Амурская область) обрушился путепровод через Трансиб, который был ровесником белогорского - оба построены в 1980 году. В ходе обследования опор белогорского путепровода на торцевой стенке верхней части ригеля была выявлена трещина. Администрация города приняла решение закрыть его для перевозок пассажиров и ввести режим ЧС, а аварийную опору укрепить.

Движение по путепроводу было открыто в конце декабря 2018 года в режиме постоянного наблюдения за специальными маяками. Режим ЧС снят 21 января текущего года. В начале февраля эксперты по итогам обследования рекомендовали усилить все его колонны.

Спорный путепровод протяженностью 135,9 метра, площадью свыше 1,2 тыс. метров соединяет центр Белогорска и микрорайон «Транспортный». Белогорск является узловой станцией на Транссибирской магистрали.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2019.07.29; В ПРИМОРЬЕ ЗАМГЕНПРОКУРОРА РФ НАШЕЛ НАРУШЕНИЯ В РАБОТЕ СТИВИДОРОВ**

Заместитель Генерального прокурора России Игорь Ткачев проверил в портах города Находки ход подготовки стивидорных компаний к переходу в 2020 году на закрытую перевалку угля, сообщает пресс-служба администрации Приморского края.

Вместе с губернатором региона Олегом Кожемяко они прошли по морю вдоль бухты, посмотрели, как идет отгрузка угля, обращая особое внимание, эффективно ли работает оборудование по обеспыливанию угольных терминалов.

«Важно понимать, что те меры, которые стивидоры принимают в сфере экологической безопасности, должны приводить к реальным показателям - отсутствию жалоб со стороны населения, снижению загрязнения окружающей среды. И пока эти условия не будут выполняться в полном объеме, прокуратура будет реагировать, в том числе, и выходить с ходатайствами о приостановке деятельности предприятий», - цитирует пресс-служба слова замгенпрокурора России.

Однако, несмотря на значительные вложения стивидоров в обеспечение экологической безопасности - более трех миллиардов рублей за три года - выявлен ряд нарушений.

По словам Олега Кожемяко, основные нарушения - пылезащитные сетки ниже контура, недостаточное количество водяных пушек, ненадлежащая очистка воды, образованная в результате работы обеспыливающего оборудования.

«Все этим компаниям будут выписаны предписания, в том числе, и о приостановке деятельности», - заявил глава Приморья.

<https://rg.ru/2019/07/29/reg-dfo/v-primore-zam-genprokurora-rf-nashel-narusheniia-v-rabote-stividorov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2019.07.29; КИТАЙСКИЕ ПЕРВОПРОХОДЦЫ; В АВГУСТЕ ПО СЕВМОРПУТИ КОМПАНИЯ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ ПРОВЕДЕТ ПЕРВЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ**

В 2019 году будет положено начало систематическим контейнерным перевозкам по Северному морскому пути. Крупная транспортная компания Китая Cosco Shipping заявила о готовности осуществить 14 коммерческих контейнерных рейсов по СМП контейнеровозами дедвейтом 28-34 тысячи тонн. Тестовые рейсы компании по этому маршруту были совершены еще в 2013 году. Однако сегодня в России нет единого оператора, управляющего контейнерными перевозками. Это затрудняет создание необходимой инфраструктуры, которая могла бы сделать арктическую транспортировку грузов стабильным и выгодным бизнесом.

- У контейнерной линии в Арктике сегодня нет «владельца», - отметила Валерия Андрусенко, руководитель направления АО «Арктический транспортно-промышленный узел «Архангельск», выступая на недавнем заседании дискуссионного клуба Проектного офиса развития Арктики (ПОРА). - «Росатом» или «Совкомфлот» на данный момент не планируют этим заниматься. И если учесть, что китайцы готовы заняться этими перевозками, может случиться так, что в ближайшем будущем у иностранных компаний окажется больше компетенций в области судоходства по СМП, чем у нас. Национальный оператор контейнерных перевозок по Севморпути необходим.

По мнению экспертов, этот «пробный шар» существенно добавит арктической морской трассе очков в глазах крупных игроков данного рынка, несмотря на всю неопределенность результатов предстоящего эксперимента.

- То, что китайцы попробуют в августе - октябре 2019 года сделать несколько контейнерных рейсов с востока на запад и с запада на восток, - очень интересный проект с точки зрения того, насколько им удастся определиться с источниками грузовой базы, - отметил Михаил Григорьев, член научного совета при Совете безопасности РФ. - Но

существует ряд задач, которые необходимо решить, чтобы этот вид транспортировки грузов развивался не в парадных отчетах, а в реальности.

Главная сложность, по мнению аналитика, заключается именно в грузовой базе. Сегодня нет четкого представления, кто и какие грузы хотел бы перевозить Северным морским путем в контейнерах. Один-два контейнеровоза с рыбой в данном случае не сделают погоды. Судя по всему, первопроходцами в формировании грузовой базы выступят именно китайцы, которые намерены возить грузы не только из Азии, но и с восточного побережья Северной Америки.

Контейнерный сервис предполагает прежде всего четкое следование графику движения. Из этого вытекает еще один вопрос: обеспечить абсолютно четкий график движения грузов по трассе СМП сегодня нет возможности из-за сурового климата и слабой предсказуемости ледовой обстановки. Пока перевозчик не может быть уверен, что сумеет доставить груз в срок. Стабильное движение возможно лишь в навигационном «окне», составляющем три-четыре месяца. Однако этот срок слишком мал, чтобы планировать серьезные объемы контейнерных перевозок.

Некоторые из этих сложностей иллюстрирует отчет об испытательном рейсе контейнеровоза *Venta Maersk*, который прошел по трассе Севморпути из корейского порта Пусан в германский Бремерхафен в августе - сентябре 2016 года. Как выяснилось, на морской трассе до сих пор существуют «белые пятна».

В частности, действующие электронные навигационные карты не охватывают и части старого глубоководного пути для судов к северу от острова Котельный, а судно должно было пройти приблизительно 110 морских миль за пределами рекомендованной трассы. Это означало, что опасность сесть на мель увеличивалась. В некоторых местах ширина глубоководного пути составляет всего около одной мили, за пределами которой - недостаточно промеренное мелководье. В соответствии с планами развития инфраструктуры СМП, разработанными «Росатомом», круглогодичная работа арктической магистрали возможна на горизонте 2030-2035 годов. К этому времени должно окончательно проясниться, как работает система транспортировки в арктических регионах. Поскольку без ледокольной проводки на Севморпути не обойтись, недавно был объявлен конкурс на строительство еще двух ледоколов проекта «Арктика 22220» мощностью 60 мегаватт. Но предстоит решить вопрос с суперледоколом «Лидер» мощностью 120 мегаватт, который сможет круглый год проводить суда по СМП при толщине льда до четырех метров. Три «Лидера» должны появиться в 2028, 2031 и 2033 годах.

- Когда разработают систему ледокольного обеспечения, тогда можно будет говорить о стабильной круглогодичной навигации, - считает Михаил Григорьев.

Необходимо иметь в виду и еще одно обстоятельство: арктические контейнерные перевозки морем не могут зависеть только от ледоколов. Нужны контейнеровозы, которые будут соответствовать условиям СМП по своему ледовому классу. Таких судов сегодня нет, их только предстоит построить.

А строить их будут, когда перспективы контейнерных перевозок будут иметь ожидаемый экономический результат.

Прямая речь

Юрий Сычев, директор Государственного океанографического института:

- Под конкретный груз должна быть подготовлена вся портовая инфраструктура, чтобы не задерживать судно у причала, быстро его обработать и отправить дальше. Севморпуть этого гарантировать не может, разве что в сентябре - в период пика навигации, когда он практически очищен ото льда. Все остальное время - это непредсказуемые условия, не представляющие опасности, но способные серьезно нарушить график движения. Если еще 10 лет назад все были полны энтузиазма от перспектив возить контейнеры через Арктику, где «нет очередей и пиратов», то затем пришло понимание, что далеко не все перевозки по

СМП рентабельны. Поэтому в ближайшее время рост контейнерных перевозок по Севморпути невозможен, они сохранятся на уровне 100-120 тысяч тонн в год.

<https://rg.ru/2019/07/30/reg-szfo/kompaniia-iz-kitaia-provedet-kommercheskie-kontejnerovozy-po-sevmorputi.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.07.29; РОССИЯ ПРЕДСТАВИЛА ООН КОНЦЕПЦИЮ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ**

Россия представила Совбезу ООН и Генеральной Ассамблее организации свою концепцию коллективной безопасности в Персидском заливе. Об этом сообщил заместитель постпреда РФ в ООН Владимир Сафронков 29 июля.

«Мы распространили в Совете Безопасности ООН и в Генеральной Ассамблее по пункту повестки дня «предотвращение вооруженных конфликтов» концепцию коллективной безопасности в Персидском заливе в качестве официального документа СБ и Генассамблеи», — цитирует его «РИА Новости».

Россия выступила с инициативой о создании организации по безопасности и сотрудничеству в Персидском заливе (ОБСПЗ) 23 июля.

Согласно документу МИД РФ, в ОБСПЗ на правах наблюдателей или ассоциированных членов могли бы входить страны залива, а также Россия, Китай, США, ЕС, Индия и другие заинтересованные стороны. Москва также предложила отказаться от постоянной дислокации группировок внерегиональных государств в регионе.

<https://iz.ru/904324/2019-07-29/rossiia-predstavila-oon-kontseptciuu-bezopasnosti-v-persidskom-zalive>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНД ВОРОБЬЕВ; 2019.07.29; UTAIR ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ ПЛАН ПО РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ КРЕДИТОВ НА 62 МЛРД РУБЛЕЙ; АВИАКОМПАНИЯ УЛУЧШИЛА ПРОГНОЗ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ДОЛГА**

Utair впервые улучшила свой прогноз по возможности обслуживать кредиты. С октября прошлого года компания ведет с банками переговоры о реструктуризации трех кредитов на 56,5 млрд руб. и уже дважды допустила дефолт по двум семилетним кредитам (на 15,4 млрд руб. от синдиката 11 банков и 17,4 млрд руб. от Сбербанка): в декабре 2018 г. и июне 2019 г. не выплатила по ним проценты, в сумме примерно 3 млрд руб. Проценты по 12-летнему синдицированному кредиту на 23,7 млрд руб. компания платит, но они символические, так как по нему действует ставка 0,01% годовых.

Utair занимает 4-е место в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний» по перевозкам пассажиров, в первом полугодии перевезла 3,7 млн человек.

Ранее Utair настаивал, что в ситуации подорожавшего топлива и низкой маржинальности авиаперевозок сможет обслуживать и погасить только половину семилетнего кредита.

Вторую его половину, а также весь 12-летний кредит (то есть всего 31,4 млрд руб. или 80% синдицированного долга) авиакомпания сначала попросила списать, затем пролонгировать на 35 лет под 0,01%, что практически равносильно списанию. Оба предложения банкиры отвергли. Кредит Сбербанка Utair списать не просил, так как по нему действует поручительство структур «Сургутнефтегаза».

В июле Utair направила кредиторам новое, улучшенное предложение по реструктуризации кредитов: теперь он предлагает продолжить обслуживание 60% семилетнего синдицированного кредита размером 15,4 млрд руб. с удлинением этой части на 10 лет, рассказали три человека, участвующие в переговорах о реструктуризации. Это подлежит обсуждению, авиакомпания заявляет, что готова обслуживать и 70% этого кредита, но тогда удлинение будет больше, добавляют двое собеседников. В этой части кредита предлагается установить ставку 7,5% годовых, сейчас ставка 9%.

Оставшиеся 40% или 30% этого кредита, а также 12-летний кредит Utair по-прежнему просит пролонгировать на 35 лет под 0,01% годовых, при этом ставка будет

автоматически повышена до 9% годовых в случае достижения ковенант, продолжают собеседники «Ведомостей». Ковенанты обсуждаются - это может быть, например, достижение определенного коэффициента долг/ЕБИТДА. Utair также готова обсуждать снижение срока пролонгации с 35 до 20-25 лет, говорят собеседники «Ведомостей». Аналогичное предложение сделано и по займам структур «Сургутнефтегаза»: 60-70% займа на 2,4 млрд руб. обслуживать и погашать по ставке 7,5%, его остаток и займ на 3,6 млрд руб. пролонгировать на 35 лет.

Участники синдиката заявляли, что Сбербанк имеет благодаря поручительству привилегированные условия, и просили поручительства «Сургутнефтегаза» или администрации ХМАО (второй крупнейший акционер Utair) по своим кредитам тоже. «Сургутнефтегаз» и ХМАО отказались. В новой модели кредит Сбербанка предлагается пролонгировать на 11-12 лет под 9-10% годовых, причем из них платится только 4-5%, а еще 4-5% накапливаются и откладываются. Финальные погашения тела долга и отложенных процентов будут происходить в два последних года, то есть после погашения синдицированного кредита, говорят двое собеседников «Ведомостей». Сбербанк дал предварительное согласие на такие условия, утверждает один из них. Представитель «Сбербанка» от комментариев отказался.

Также Utair предлагает конвертировать займ своего акционера «АК-Инвест» (владеет 50,1% авиакомпания) размером 700 млн руб. в акционерный капитал, это приведет к снижению долговой нагрузки, говорят два собеседника «Ведомостей».

«Новое предложение нас также не устраивает, оно предполагает слишком низкий уровень возврата кредитных средств», - говорит сотрудник банка-кредитора Utair. «Хотелось бы видеть **комплексный план** реструктуризации деятельности, который бы подразумевал безубыточность самолетного сегмента», - говорит другой банкир. Ковенанты, при которых символическая ставка становится рыночной, маловероятны, отмечает еще один банкир.

Utair заявляет, что в случае принятия этого предложения сможет обслуживать и погашать кредиты и параллельно сформировать и поддерживать финансовую подушку в 3 млрд руб., которая позволит продолжать операционную деятельность в низкий сезон, продолжает человек, участвующий в переговорах о реструктуризации.

В этом году финансовая подушка создана за счет невыплаты процентов по двум кредитам. Погасить эти невыплаченные проценты Utair планирует за счет продажи своих 50% в компании UTG (занимается обслуживанием авиакомпаний в аэропорту «Внуково»), на них есть покупатель, сделка может быть закрыта в конце сентября, говорят два человека, участвующие в переговорах. За этот пакет Utair планирует выручить 3-3,5 млрд руб., добавляют они. Покупателя они не называют.

Контрольный пакет акций аэропорта Сургута (56%) Utair не хочет продавать, так как лишение скидок по аэропортовым сборам в долгосрочной перспективе перевесит выгоду от продажи.

Представители банка «Траст» и «Связь-банка» от комментариев также отказались. Представители банков «Россия», МКБ, «Юникредит», МТС-банка, «Сургутнефтегазбанка», «Уралсиб», «Русь» и «Нико-банка» на запросы не ответили. Представитель Utair от комментариев отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/29/807558-utair-predstavil-plan-po>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО, ИРКУТСК; ДАНИЛА МОИСЕЕВ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.07.30; КОНТРАКТ НА ВЫЛЕТ; ВЛАСТИ РЕГИОНА ОСПОРЯТ РЕШЕНИЕ ФАС ПО АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА**

Власти Иркутской области планируют оспорить в суде требование ФАС разорвать контракт на реконструкцию аэропорта Иркутска, заключенный с «Новопортом» и «Рампорт аэро». Тем временем «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базэл»

Олега Дерипаски продолжают интересоваться активом и выступают за проведение открытого конкурса. По мнению экспертов, судебный спор между регионом и регулятором в очередной раз затянет проект.

Губернатор Иркутской области Сергей Левченко 28 июля заявил, что власти региона, вероятно, будут оспаривать в суде решение ФАС, потребовавшей расторгнуть соглашение с инвесторами по реконструкции аэропорта Иркутска. «Мы доказываем и будем доказывать, что действуем в полном соответствии с законом. И наше право не соглашаться и, в том числе, оспаривать», — сказал господин Левченко.

Чиновник уточнил, что пока не видел решение: «Я еще внимательно посмотрю. Я думаю, будем оспаривать». Он также сообщил, что регион выполняет требования, которые содержатся в указе президента РФ от 31 декабря 2014 года, о передаче аэропорта из федеральной в областную собственность.

Мы должны потратить 1,1 млрд руб. на реконструкцию аэропорта, мы это делаем. Второе, поставлена задача увеличивать пассажиропоток до 3 млн человек, мы уже вышли на 2,2 млн пассажиров в год», — сказал господин Левченко.

ФАС 24 июля предписала заново выбрать инвестора для нового терминала аэропорта Иркутска и расторгнуть ранее заключенный контракт с «Новапортом» Романа Троценко и АО «Рампорт аэро» (52,5% у United Airports Management B.V., 25% у «Ростеха», еще 22,5% у советника ОАК по науке и технологиям Бориса Алешина). Ведомство установило, что выбор инвесторов проходил с нарушениями, так как осуществлялся без конкурсных процедур, что привело «к ограничению доступа на рынок выполнения работ по реализации инвестиционного проекта строительства». Реконструкция аэропорта предусматривает строительство нового терминала для внутренних и международных перевозок, предварительная стоимость — 8 млрд руб.

В «Рампорте» «Б» заявили, что пока не получали решения ФАС, а из доступной резолютивной части решения «непонятно, о каких именно нарушениях идет речь». Там добавили, что компания сохраняет заинтересованность в реализации проекта, но «определение дальнейших шагов станет возможно лишь после получения и изучения мотивированного решения» ФАС, которое станет доступно в течение десяти дней. В «Новапорте» отказались от комментариев.

Интерес к конкурсу на аэропорт Иркутска, помимо «Новапорта», проявляли и два других крупных аэропортовых холдинга — «Аэропорты регионов», входящие в «Ренову» Виктора Вексельберга, и «Базэл» Олега Дерипаски.

В «Аэропортах регионов» подтвердили «Б», что компании по-прежнему интересен аэропорт Иркутска и «проведение открытого конкурса отвечает в первую очередь интересам региона, так как позволяет получить лучшие условия для развития аэропорта».

В «Аэропорт девелопмент» (входит в «Базэл») также заявили, что компания сохраняет заинтересованность в развитии аэропорта Иркутска и «всегда призывала региональные власти к проведению открытого конкурса на привлечение инвестора».

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что реконструкцию иркутского аэропорта необходимо было начинать еще несколько лет назад. Ни десятилетний терминал внутренних линий, ни построенный гораздо раньше международный терминал, ни аэродром не удовлетворяют текущие потребности и ограничивают реализацию туристического потенциала региона. Единственной причиной задержки эксперт считает действия властей региона, которые уже долгое время не могут передать объект инвестору: «Судебные разбирательства приведут к очередному переносу реализации проекта».

<https://www.kommersant.ru/doc/4046349>

### **RNS; 2019.07.29; В СИМФЕРОПОЛЕ ВЫРАЗИЛИ ГОТОВНОСТЬ ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С УКРАИНОЙ**

Аэропорт Симферополя готов в короткие сроки открыть международное сообщение, в том числе с Украиной, в случае поступления соответствующих заявок от авиакомпаний, сообщили RNS в пресс-службе аэропорта.

«Инфраструктура аэропорта Симферополь готова к обслуживанию международных рейсов, однако организацией таких рейсов занимаются перевозчики – авиакомпании. Пока аэропорт Симферополя не получал заявок от авиакомпаний на осуществление международных рейсов из Крыма. Международные рейсы в аэропорту Симферополь могут быть открыты в короткие сроки, как только такие заявки поступят от авиакомпаний», — отметили в аэропорту.

В пресс-службе RNS пояснили, что речь идет о любых международных направлениях, в том числе о рейсах на Украину.

Председатель комитета Госсовета Крыма по санаторно-курортному комплексу и туризму Алексей Черняк 28 июля рассказал «КП-Крым», что аэропорт Симферополя может начать принимать рейсы в течение двух дней, решение остается за властями Украины.

Ранее на сайте президента Украины Владимира Зеленского были зарегистрированы две петиции — о возобновлении железнодорожного сообщения с Крымом и о возобновлении авиасообщения с Россией.

С октября 2015 года между Россией и Украиной полностью отсутствует авиасообщение.

<https://rns.online/transport/V-Simferopole-virazili-gotovnost-otkrit-aviasoobschenie-s-Ukrainoi--2019-07-29/>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.07.29; В ГРУЗИИ ЗАЯВИЛИ О МНОГОМИЛЛИОННЫХ УБЫТКАХ ПОСЛЕ ЗАПРЕТА ПОЛЕТОВ В РОССИЮ**

Ущерб грузинской авиакомпании Georgian Airways после запрета прямых полетов в Россию составил 25 миллионов долларов. Об этом сообщил Sputnik Грузия со ссылкой на пресс-службу перевозчика.

Отмечается, что компании пришлось вернуть 80 процентов реализованных билетов.

«Помимо этого, резко сократилось количество желающих приобрести авиабилеты», - цитирует Sputnik Грузия сообщение авиакомпании.

Руководство Georgian Airways обратилось к правительству Грузии с просьбой оказать финансовую помощь. Власти заявили, что частично компенсируют ущерб авиаперевозчику.

<https://ria.ru/20190729/1556973167.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Georgian-Airways-soobschila-o-poteryah-ot-zapreta-poletov-v-Rossiyu--2019-07-29/>

### **RNS; 2019.07.29; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ ОБРАБОТАЛИ ОКОЛО 15% ВОЗВРАЩЕННЫХ БИЛЕТОВ В ГРУЗИЮ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» увеличила срок рассмотрения заявок на возврат билетов в Грузию после отмены авиасообщения 8 июля, около 15% заявок еще находятся в ожидании обработки, сообщили RNS в пресс-службе авиаперевозчика.

«Срок рассмотрения заявок увеличен в связи с массовой отменой рейсов в Грузию. В обычном режиме столько заявок на возврат авиабилетов не поступает. После обработки заявки на возврат авиабилетов денежные средства поступают на счет клиента в течение 20 рабочих дней в зависимости от банка – эмитента пассажира. Количество заявок на возврат было более 15 тыс., около 15% сейчас в листе ожидания на обработку», — рассказали RNS в компании.

Заявки на возврат авиабилетов обрабатываются в порядке очереди.

В конце прошлой недели телеканал «360» сообщил, что пассажиры авиакомпании до сих пор не могут вернуть деньги за возврат билетов на отмененные рейсы в Грузию. Как рассказали некоторые пассажиры, рассмотрение заявки на возврат и перевод денег занимает 35 дней.

<https://rns.online/transport/Uralskie-avialinii-ne-obrabotali-okolo-15-vozvraschennih-biletov-v-Gruziyu-2019-07-29/>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ БАГРИНЦЕВА; 2019.07.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО СМОЖЕТ ОГРАНИЧИВАТЬ КОНКУРЕНЦИЮ**

Кабинет министров наделили правом устанавливать случаи, когда ограничение рыночной конкуренции допустимо. Соответствующий Федеральный закон от 18 июля 2019 года № 187-ФЗ «О внесении изменения в статью 13 Федерального закона «О защите конкуренции» вступает в силу сегодня, 29 июля.

Правительство РФ будет решать, в каких случаях договора или согласованные действия органов власти и хозяйствующих субъектов, ведущие к ограничению конкуренции, можно считать приемлемыми и отвечающими интересам государства.

Автором инициативы выступил кабмин, а в качестве примера, когда требуется отступить от соблюдения буквы закона «О защите конкуренции», привел ситуацию с аэропортом города Норильска Красноярского края.

После его реконструкции планировалось увеличить число авиакомпаний, которые бы выполняли рейсы в летний высокодоходный сезон. Но такой шаг мог бы пагубно сказаться на основном перевозчике, работающем круглый год, и создать риск нестабильного авиасообщения в регионе.

Соглашение местных властей с **Росавиацией**, аэроузлом и авиакомпанией, заключенное для устранения этой проблемы, отвечало социально-экономическим интересам субъекта РФ, но противоречило прежней редакции закона о конкуренции.

Теперь арбитром при урегулировании подобных вопросов станет российское правительство.

<https://www.pnp.ru/economics/pravitelstvo-smozhet-ogranichivat-konkurenciyu.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.07.29; РОСТРАНСНАДЗОР УЛИЧИЛ АВИАКОМПАНИЮ «ВОЛГА-ДНЕПР» В НАРУШЕНИИ НОРМ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ**

Управление **Ространснадзора** по Приволжскому федеральному округу в ходе плановой проверки авиакомпании «Волга-Днепр» в апреле этого года выявило более 60 нарушений Воздушного кодекса - в основном, они касаются технического обслуживания и ремонта самолетов (ТОиР), следует из материалов системы «СПАРК-Интерфакс».

Так, согласно материалам, несколько самолетов Ил-76ТД авиакомпании, а также в отдельных случаях его двигатели и аккумуляторные батареи эксплуатировались с превышением срока техобслуживания. У 13 сотрудников авиакомпании на момент проверки не было подтверждения необходимого опыта работы по осмотру, техобслуживанию или ремонту Ан-124-100. Также выявлены нарушения при оформлении журналов по регистрации ТОиР авиатехники, «несвоевременно и не в полном объеме заполняются графы журналов».

Кроме того, **Ространснадзор** обнаружил факты продления месячной санитарной нормы полетного времени «лицам летного состава, имеющим запрет по медицинским показаниям», указано в материалах «СПАРК». Проверка выявила семь таких случаев.

По данным регулятора, несколько раз «Волга-Днепр» не представило в Росавиацию результаты расследования и отчеты по авиационным событиям с участием Ил-76ТД. Речь идет, в частности о рейсах Новолазаревское - Кейптаун и Нарито - Маунтин-Вью в ноябре 2018 г., Ханой - Лабуан в январе этого года. Также компания нарушала порядок подачи и обработки сообщений при авиационных событиях.

Получить комментарий у «Волга-Днепр» «Интерфаксу» пока не удалось.

Группа «Волга-Днепр» - крупнейшая на мировом рынке авиаперевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов. Одноименная авиакомпания и ее «дочка» AirBridgeCargo базируются в московском «Шереметьево». Общий флот состоит из грузовых Ан-124-100 «Руслан», Ил-76ТД-90ВД, Boeing-747 Freighter, Boeing-737-400SF. Группу контролирует ее основатель и президент Алексей Исайкин.