



Ежедневный мониторинг СМИ

01 АВГУСТА 2019

ОТВ # ЕКАТЕРИНБУРГ; АНАСТАСИЯ КОНДРАШОВА; 2019.07.31; СТРОИТЕЛЬСТВО ЕКАД БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО ДО НАЧАЛА УНИВЕРСИАДЫ- 2023.....	4
РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; ДОРОГУ ОРЕНБУРГ-ОРСК ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ВЕДЕНИЕ В КОНЦЕ ГОДА.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; «АВТОДОР» ОБЪЯВИЛ КОНКУРСЫ НА ПЛАНИРОВКУ ТЕРРИТОРИЙ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ.....	5
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ДОРОФЕЕВА СВЕТЛАНА; 2019.07.31; БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ? ОДНОЗНАЧНО!.....	6
ТАСС; 2019.07.31; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ ПОСТРОЯТ ЧЕТЫРЕ ПУНКТА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ.....	8
ТАСС; 2019.07.31; НА КУБАНИ РАЗГРАНИЧАТ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ НА ТРАССАХ, ЧТОБЫ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ.....	8
ТАСС; 2019.07.31; ДОРОЖНЫЕ ЛАБОРАТОРИИ ПРОВЕРЯТ ТРАССЫ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ НА СООТВЕТСТВИЕ НОРМАТИВАМ.....	9
ТАСС; 2019.07.31; САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ ГОРОД САХАЛИНА ПОЛУЧИТ ОБНОВЛЕННЫЙ АЭРОДРОМ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ.....	10
КОММЕРСАНТЪ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.08.01; У БИЗНЕСА НАСТУПАЕТ САНИТАРНАЯ ПОЛОСА; РОСПОТРЕБНАДЗОР РАЗРАБОТАЛ НОВЫЕ ПРАВИЛА УСТАНОВЛЕНИЯ САНИТАРНО-ЗАЩИТНЫХ ЗОН. БИЗНЕС КРАЙНЕ ОБЕСПОКОЕН.....	11
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.07.31; ВСЕ В СЕТЬ.....	13
ТАСС; 2019.07.31; ВЦИОМ НАЗВАЛ ЛУЧШИХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ РОССИИ.....	14
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.01; ДИВИЗИЯ КАМЕР ГИБДД РАССЕКРЕЧЕНА; ВСЕ 16 ТЫСЯЧ ТОЧЕК ИХ ДИСЛОКАЦИИ РАСКРЫТЫ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ.....	14
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.08.01; ЧУДО В КАСКО: В РОССИИ МОГУТ СОЗДАТЬ ПОЛИСЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН; СТРАХОВЩИКИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ ФОРМИРУЮЩИМСЯ РЫНКОМ АВТОНОМНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2019.08.01; ФУРЫ ПОЕДУТ ДНЕМ; С ГРУЗОВИКОВ СНИМУТ ЛЕТНИЕ ЗАПРЕТЫ.....	18
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ # ВОЛОГДА; КЛЮКВИНА ЕЛЕНА; 2019.07.31; УСПЕШНЫЙ ОПЫТ; «ФОСАГРО» И СГУ РАССКАЗАЛИ О ПРИМЕНЕНИИ ФОСФОГИПСА.....	18
РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЛОКАЛИЗОВАТЬ ДАННЫЕ ОБ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ, ПИШУТ СМИ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ КАПРЕМОНТА ДОРОГИ БЛИЗ ГРАНИЦЫ С МОНГОЛИЕЙ ЗА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ	20
ТАСС; 2019.07.31; КАПРЕМОНТ ДОРОГИ ВАНИНО - СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ.....	21
ТАСС; 2019.07.31; УЧАСТОК ТРАССЫ М-5 В ОБХОД ГОРОДА СПАССКА ПОСТРОЯТ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ.....	21
ТАСС; 2019.07.31; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ ПЕТЕРБУРГА ЗАПУСТЯТ В РАБОТУ В 2020 ГОДУ.....	22

АВТОРАДИО; СЕЛЬДЕМИРОВА НАТАЛЬЯ; 2019.07.31; В МОСКВЕ РАЗРАБОТАЮТ ПРАВИЛА ЕЗДЫ НА СЕГВЕЯХ И ГИРОСКУТЕРАХ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ДВИЖЕНИЕ ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ Р-255 «СИБИРЬ» МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ 2 АВГУСТА - УПРДОР.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ СТОЯТ В ОЖИДАНИИ ОТКРЫТИЯ ТРАССЫ «СИБИРЬ», БЛОКИРОВАННОЙ ПАВОДКОМ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ.....	23
ТАСС; 2019.07.31; МУТКО СООБЩИЛ, ЧТО ВТОРАЯ ВОЛНА ПАВОДКА В ПРИАНГАРЬЕ ЗАТРОНУЛА 30 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; БОЛЕЕ ТРЕХ ДЕСЯТКОВ ЭЛЕКТРИЧЕК ПОТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ СТОЛИЧНЫХ «ДИАМЕТРОВ» - РЖД.....	24
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.01; «МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЕ РЫНКИ НЕ ТРЕБУЮТ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН»; ГЛАВА УПРАВЛЕНИЯ ФАС НЕЛЛИ ГАЛИМХАНОВА О РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ВАЛАГИН; 2019.07.31; БЕЗ ЗАЦЕПЕРОВ; ИЗ ВОРОНЕЖА ПУСТЯТ ЭЛЕКТРИЧКИ КЛАССА «ЛЮКС».....	27
ТАСС; 2019.08.01; ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЖД ПОКА ОТСТАЕТ ОТ МОЩНОСТЕЙ ПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	28
РЖД ПОДГОТОВИЛИ ПРОГРАММУ ВТОРОГО ЭТАПА МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА.....	28
РИА НОВОСТИ; РЖД ВЕРНУЛИ К РАБОТЕ ОКОЛО 100 ЛОКОМОТИВОВ В СВЯЗИ С РОСТОМ ПОГРУЗКИ.....	28
РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ, КОГДА ПОЯВЯТСЯ ПЕРВЫЕ ЖЕНЩИНЫ-МАШИНИСТЫ.....	29
ТАСС; 2019.07.31; СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ФИНЛЯНДИЕЙ ОТМЕНЯТ 3 АВГУСТА.....	29
ТАСС; 2019.07.31; НА КРУГОВАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВОССТАНОВИЛИ НАРУШЕННОЕ КАМНЕПАДОМ ДВИЖЕНИЕ.....	30
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.01; БИЗНЕС ПОЛОЖИЛИ НА СТАПЕЛЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАСТАВИТ КОМПАНИИ СТРОИТЬ СУДА В РФ.....	30
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.31; ПРЕЗИДЕНТ АПСРТ: ОЩУТИМЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В МИНУВШИЕ ПЯТЬ НЕ ДОСТИГНУТО.....	31
РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; ГРУЗИНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ НАШЛА СПОСОБ ЛЕТАТЬ В РОССИЮ ВОПРОКИ ЗАПРЕТУ.....	32
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.01; В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ВПЕРВЫЕ ЗА 50 ЛЕТ ПОЯВЯТСЯ РЕГУЛЯРНЫЕ ВЕРТОЛЕТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ; РЕЙСЫ БУДУТ ОРГАНИЗОВАНЫ К АВИАСАЛОНУ МАКС В АВГУСТЕ.....	32
КОММЕРСАНТЬ # САРАТОВ; ПЕТУНИН СЕРГЕЙ; 2019.07.31; «ГАГАРИН» ВЫРУЛИЛ НА ПОЛОСУ; ПОДПИСАНО РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ НОВОГО САРАТОВСКОГО АЭРОПОРТА.....	33
EASTRUSSIA (EASTRUSSIA.RU); 2019.07.31; МАЛУЮ АВИАЦИЮ ИСПЫТАЮТ ДАЛЬНОСТЬЮ.....	35
ТАСС; 2019.08.01; КАБМИН ВВЕЛ МЕХАНИЗМ, КОТОРЫЙ ПОЗВОЛИТ ИЗБЕЖАТЬ РЕЗКОГО РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» 18 СЕНТЯБРЯ ОТКРОЮТ РЕЙС ИЗ ПЕРМИ В ПРАГУ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; «ПОБЕДА» ВПЕРВЫЕ ПЕРЕВЕЗЛА 1 МЛН ПАССАЖИРОВ ЗА МЕСЯЦ НА 30 САМОЛЕТАХ.....	38

Министерство транспорта РФ

ИА ФЕРГАНА; 2019.07.31; МОСКОВСКИЙ СУД ОБЯЗАЛ «ТАДЖИК ЭЙР» ВЫПЛАТИТЬ РОСАВИАЦИИ ПОЛМИЛЛИОНА ДОЛЛАРОВ.....	39
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, ТКАЧЕНКО КОНСТАНТИН, ТРУНИНА АННА; 2019.07.31; ТАСС НАЗВАЛ ПРИЧИНОЙ КРУШЕНИЯ SSJ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ОШИБКУ ПИЛОТОВ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; СУД ОСТАВИЛ ИСК ГТЛК К «БУРЯТСКИМ АВИАЛИНИЯМ» НА \$30 МЛН БЕЗ РАССМОТРЕНИЯ.....	40

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; ДОРОГУ ОРЕНБУРГ-ОРСК ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ВЕДЕНИЕ В КОНЦЕ ГОДА

Автодорогу Оренбург-Орск передадут в федеральное ведение в конце 2019 года, сообщил журналистам по итогам рабочего визита в Оренбург глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

«По дороге Оренбург-Орск мы действительно договорились, эти решения подтверждены. В конце этого года федерация эту дорогу забирает. Это снизит нагрузку на региональный дорожный фонд, даст возможность высвобождающиеся средства направить на другие мероприятия, на другие региональные дороги», - сказал Дитрих.

Он уточнил, что **Росавтодор** уже сейчас начнет формировать планы по будущим работам, которые можно было бы выполнить на этой дороге.

«Она сегодня в неплохом состоянии. Это будут, по всей видимости, ремонтные работы, замена верхних слоев», - добавил министр.

Временно исполняющий обязанности главы Оренбуржья Денис Паслер в ходе совещания с главой Минтранса заявил, что область получит дополнительно более 600 миллионов рублей на проекты по модернизации дорожной инфраструктуры.

«Сегодня мы говорим о том, что и без того беспрецедентное финансирование дорожной отрасли региона увеличено. Области дополнительно выделено более 600 миллионов рублей. Мы активно участвуем в национальных проектах, реализуем региональные программы. Результаты этой работы люди уже видят и чувствуют. Задача на сегодня - сохранять темпы и качество дорожных работ. Что касается других вопросов взаимодействия с **министерством транспорта**, то все они будут решены в ближайшей перспективе», - сказал Паслер

В пресс-службе губернатора и правительства Оренбургской области уточнили, что средства будут направлены на ремонт двух объектов - Нежинского шоссе и дорожного полотна в районе поселка Ростоши. Таким образом, в регионе будет отремонтировано не 22, как планировалось ранее, а 24 объекта дорожной инфраструктуры.

<https://ria.ru/20190731/1557057371.html>

ОТВ # ЕКАТЕРИНБУРГ; АНАСТАСИЯ КОНДРАШОВА; 2019.07.31; СТРОИТЕЛЬСТВО ЕКАД БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО ДО НАЧАЛА УНИВЕРСИАДЫ-2023

Пошли на рекорд свердловские строители: сдать Екатеринбургскую кольцевую автодорогу вместо 2024 года, как указано в контракте, они намерены в 2022-м. Все для того, чтобы успеть к Универсиаде. Воодушевившись Универсиадой, дорожные строители пошли на рекорд.

Этот участок Екатеринбургской кольцевой автодороги со стороны Полевского обещают сдать почти на два года раньше срока. Работы должны выйти на финиш еще до того, как в уральской столице стартуют Студенческие игры, - к 2022 году.

Владимир Оглоблин, первый заместитель начальника Управления автомобильных дорог Свердловской области: «Мы можем видеть начальный этап строительства третьего пускового комплекса Екатеринбургской автомобильной дороги, как строится водопропускная труба, которая будет пропускать воду, - здесь ручей бежит. Труба железобетонная диаметром два на три метра. Выполняются работы по устройству основания под эту железобетонную трубу и отсыпка полотна».

Работы впереди - непаханое поле в прямом смысле: на земле, где прокладывают дорогу, помимо ручья есть еще один камень преткновения - это железнодорожные пути, над ними возведут эстакаду. Протяженность участка - почти десять километров. Это для спортсменов кажется совсем немного. Для дорожников же, чтобы преодолеть такую дистанцию, необходимы усилия сотни человек и тяжелая техника.

Антон Козлов, заместитель начальника Управления автомобильных дорог Свердловской области: «На объекте сейчас больше ста человек работает, около 30 единиц техники на разных участках. Здесь на участке валки леса работы производятся, подготовительные работы на двух искусственных сооружениях, на эстакаде, на третьем пикете, на 28-м пикете выполняются работы по устройству фундамента».

Строительство дорог для Всемирной универсиады, которая пройдет в 2023 году, Екатеринбургу обойдется почти в три миллиарда рублей. Сумма внушительная, но у Свердловской области есть шанс получить федеральную поддержку. Этот вопрос в начале недели губернатор Евгений Куйвашев обсудил с министром транспорта России **Евгением Дитрихом**. На совещании в Москве речь шла и о продолжении строительства Екатеринбургской кольцевой автодороги.

Денис Чегаев, **заместитель министра** транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области: «В рамках этой встречи обсуждались вопросы дополнительного софинансирования из федерального бюджета. На первых обсуждениях были достигнуты определенные договоренности в формате дополнительного финансирования по объектам. Нужно завершить эти объекты до проведения Универсиады».

В том, что установить рекорд получится, строители ЕКАД не сомневаются. Почти олимпийским рвением, которому позавидовали бы и участники Универсиады, они отличились и при возведении предыдущего - второго пускового комплекса кольцевой автодороги. Этот участок практически завершен и тоже с опережением графика. Движение для машин по нему откроют ближе к зиме, что позволит существенно разгрузить город.

<http://www.obltv.ru/news/auto/stroitelstvo-ekad-budet-zaversheno-do-nachala-universiady-2023/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; «АВТОДОР» ОБЪЯВИЛ КОНКУРСЫ НА ПЛАНИРОВКУ ТЕРРИТОРИЙ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ

Госкомпания «Автодор» объявила конкурсы на планировку территорий для новой автомобильной дороги Москва - Казань, подготовку строительства которой ранее одобрил вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

Согласно материалам на портале госзакупок, четыре тендера общей стоимостью 1,58 млрд руб. предполагают разработку проектов планировки территории и межевание земли под строительство новой трассы. Прием заявок по всем конкурсам начат с 30 июля.

Первый конкурс, максимальная цена которого 326 млн руб., предполагает разработку документации по планировке территории 1 этапа строительства дороги (0-80 км) в Московской и Владимирской областях и выполнение инженерных изысканий. Речь идет об участке от пересечения с автодорогой федерального значения А-108 «Московское большое кольцо». Заявки принимаются до 20 августа. Подведение итогов - 19 сентября.

В рамках второго тендера, максимальная стоимость которого - 477 млн руб., будут разрабатываться проекты межевания земли для трех последующих этапов дороги. В частности, участков во Владимирской области от пересечения с дорогой федерального значения М-7 «Волга» до пересечения с региональной автодорогой 17Р-2 «Владимир - Гусь-Хрустальный - Тума» (80-116 км и далее - до пересечения с региональной дорогой 17К-2 «Муром - М-7 «Волга» (116-224 км). Также контракт предусматривает межевание участка, проходящего через Владимирскую и Нижегородскую области, до пересечения с федеральной дорогой Р-158 «Нижний Новгород - Арзамас - Саранск - Исса - Пенза -

Саратов» (224-347 км). Срок приема заявок - до 19 августа. Итоги торгов будут подведены 18 сентября.

В аналогичные сроки будет проведен еще один тендер максимальной ценой 627 млн руб. Он предполагает работы по межеванию участков дороги с 347 км по 663 км для 5-7 этапов строительства. В частности, участка в Нижегородской области до пересечения с региональной 22К-0162 «Работки - Порецкое» (347-454 км) и далее - в Чувашии, до пересечения с трассой А-151 «Цивильск - Ульяновск» (454-586 км). Также предполагается межевание земли в Чувашии и Татарстане, до пересечения с Р-241 «Казань - Буинск - Ульяновск» (586-663 км).

Наконец, межевание территорий для строительства 8 этапа дороги Москва-Казань предусмотрено в отдельном контракте максимальной ценой 149 млн руб. Речь идет об участке до пересечения с автодорогой регионального значения «Сорочьи Горы - Шали» (663-729 км). Заявки на конкурс принимаются до 20 августа. Итоги торгов подведут 18 сентября.

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

В начале июня министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщал журналистам, что Акимов разрешил госкомпаниям «Автодор» начать подготовку документов по планировке территории под строительство дороги Москва - Казань. При этом Дитрих отмечал, что проект «не только актуальный, но и очень перспективный», добавляя, что он обсуждался на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора Европа - Западный Китай «было заложено в наших межправительственных соглашениях».

Первый замглавы Минтранса Иннокентий Алафинов говорил, что в правительстве продолжают обсуждать, что выбрать - строительство новой платной автодороги или реконструкцию трассы «Волга». По его словам, строительство новой дороги обеспечено 260 млрд рублей частных инвестиций, в то время как реконструкция М-7 будет стоить столько же или дороже, содержать ее придется за счет бюджета и плотность дорог на этой территории в результате не увеличится.

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

Ранее также сообщалось, что независимый оценщик АЕСОМ оценил проект реконструкции автотрассы общего пользования М-7 «Волга», которая считается альтернативой новой платной скоростной трассы Москва - Казань, в пределах 139 млрд рублей. Такие выводы в середине июля были направлены в профильные ведомства, сообщил «Интерфаксу» источник, видевший документ с оценкой стоимости проекта.

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ДОРОФЕЕВА СВЕТЛАНА; 2019.07.31; БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ? ОДНОЗНАЧНО!

Водители, пассажиры, пешеходы - все будут вовлечены в новую социальную кампанию «Однозначно» - социальная кампания, которая стартует одновременно во всех регионах страны - от Москвы до Забайкалья, - в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

60 КМ/Ч - И НИКАКИХ ПЛЮСОВ

Если коротко, главная задача кампании, равно как и самого федерального проекта, состоит в том, чтобы снизить количество дорожно-транспортных происшествий и жертв среди участников дорожного движения - водителей, пассажиров, пешеходов.

Статистика показывает, что большая часть ДТП с тяжелыми последствиями происходит по причине несоблюдения скоростного режима и нежелания или попросту неумения

водителей соотносить выбранную скорость с конкретными дорожными условиями. В минувшем году это спровоцировало 10 035 ДТП, в которых пострадали 13 833 человека, а 1368 погибли. Судите сами: важна ли эта проблема для всех нас? Да, однозначно.

Логотип кампании со словом «однозначно» и центральной буквой «О» в виде дорожного знака с цифрой « 60 », понимается как призыв к водителям соблюдать разрешенный в городе скоростной режим и одновременно обращает внимание на однозначное прочтение дорожных знаков. То есть 60 км/ч - это именно 60, а никак не плюс еще 19.

Но водители - далеко не единственный адресат обращения. Для того чтобы ситуация на дорогах изменилась к лучшему, нужно, чтобы изменилось поведение всех участников дорожного движения. Потому что мы все, без исключения, задействованы в этом процессе: водители опытные и начинающие, пассажиры и пешеходы всех возрастов, родители и педагоги, в чьи обязанности входит не только надзор за жизнью и здоровьем детей, но и привитие им навыков социальной культуры, в частности, воспитание сознательных пешеходов и будущих ответственных водителей.

ЗОМБИ-ПЕШЕХОДЫ

Каждому свой подход и свои, максимально эффективные, способы донесения информации.

Так, в ближайшее время рядом с пешеходными переходами появятся стенды с интригующим призывом: « Не становись в один ряд с зомби!» Зомби-пешеходы - это те, кто не дает себе труда осмотреться перед тем, как перейти дорогу, взять ребенка за руку. Они продолжают движение машинально, погруженные в свои мысли или телефоны, отгороженные от внешнего мира капюшонами, наушниками...

По замыслу организаторов проекта «Однозначно», им надо дать возможность увидеть себя со стороны. Например, в виде силуэта зомби, изображенного на стенде с гаджетами, наушниками, детьми без надзора и прочими характерными деталями. А так как зомби обычно смотрят только в себя или на экран телефона, то привлекать их внимание будут дежурящие возле стендов консультанты. Уж они-то найдут способы.

В ДЕТСАДАХ И ШКОЛАХ

Кроме того, в парках и городских зонах отдыха установят занимательный интерактивный аттракцион «Съемка в мыльном пузыре ». Рассказывать, что и как там устроено, не будем, обойдемся без спойлеров, но скажем, что придумано здорово. А главное - наглядно демонстрирует простую в общем-то мысль: пешеходам не следует легкомысленно относиться к собственной безопасности на переходе.

В детских оздоровительных лагерях, а позже в детских садах и школах предусмотрены свои мероприятия, формы которых выбираются так, чтобы дети получили важную информацию в том виде, в каком она доступна и интересна для их возрастной группы. Ну и конечно, максимально ее усвоили. Одновременно ведется обучение педагогов. А просветительская работа среди родителей необходима, чтобы повысить культуру поведения на дорогах в семьях, а также разъяснить частные вопросы вроде выбора стиля вождения с ребенком пассажиром, необходимости использования детских удерживающих устройств, ремней безопасности и пр.

НАКЛЕЙКИ, СУМКИ, БРЕЛОКИ

Для вузов, учреждений среднего профобразования и автошкол подготовлены свои программы, форматы и формы активности. Лекции, акции, тесты, наглядная агитация - от обучающих фильмов до плакатов с выразительной инфографикой и индивидуальных средств безопасности вроде светоотражающих наклеек, сумок, брелоков.

Словом, это масштабная кампания, участие в которой будут принимать все. Потому что все мы вне зависимости от того, сколько нам лет, пешеходы мы или водители, одновременно зависим и сами влияем на уровень безопасности дорожного движения.

ОДНОЗНАЧНО!

Широкомасштабная социальная кампания «Однозначно» реализуется ГУОБДД МВД России при поддержке экспертного центра «Движение без опасности» в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Она направлена на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения.

Зомби-пешеходы продолжают движение машинально, погруженные в свои мысли или телефоны, отгороженные от внешнего мира капюшонами, наушниками...

ТАСС; 2019.07.31; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ ПОСТРОЯТ ЧЕТЫРЕ ПУНКТА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ

Дорожники Карачаево-Черкесии (КЧР) до конца 2024 года оборудуют четыре автоматических пункта весогабаритного контроля грузовых автомобилей для сохранности покрытия дорог региона. Работы будут проводиться в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, рассказали ТАСС в министерстве строительства и жилищно-коммунального хозяйства КЧР.

«В Карачаево-Черкесской республике в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» будет введено в эксплуатацию четыре пункта весогабаритного контроля для автомобилей. Работы планируется завершить до конца 2024 года», - сказал собеседник агентства.

Ведущий специалист планово-производственного отдела РГКУ управления «Карачаевочеркесавтодор» Алибек Берегетов отметил, что первый пункт планируется оборудовать до конца текущего года. «В 2019 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** на 47 км трассы Черкесск - Хабез - подъезд к МЦО «Архыз» будет установлен первый пункт весогабаритного контроля. Система представляет из себя рамки со специально установленным оборудованием для считывания веса и габаритов движущихся автомобилей», - сказал он.

Берегетов пояснил, что система дорожного контроля будет автоматической - будет работать автономно, с минимальным количеством задействованных сотрудников. Подобные системы работают круглосуточно, измерения и обработка данных не будут препятствовать движению автомобилей.

Вся информация с оборудования и камер системы будет передаваться на серверы специально созданного контрольного пункта, в случае превышения максимально допустимых параметров, владельцы большегрузов - водители и компании будут оштрафованы. «Создание таких пунктов позволит снизить перегруз, из-за которого наносится большой урон покрытию дорожного полотна», - добавил Берегетов.

Второй автоматический пункт весогабаритного контроля будет установлен в Карачаево-Черкесии в 2020 году на 206 километре автомобильной дороги «Майкоп-Карачаевск». Работы по определению оптимального расположения двух пунктов контроля для большегрузов продолжаются.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/780691>

ТАСС; 2019.07.31; НА КУБАНИ РАЗГРАНИЧАТ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ НА ТРАССАХ, ЧТОБЫ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ

Власти в Краснодарском крае намерены внести поправки в региональный компонент национального проекта «Безопасные и качественные дороги», чтобы до 2023 года оборудовать все трассы в регионе бордюрами, разграничивающими встречные транспортные потоки. Такое поручение дал глава региона Вениамин Кондратьев на совещании о реализации **нацпроекта** на Кубани.

«До 2023 года мы должны максимально разделить транспортные потоки на всех дорогах Краснодарского края, на муниципальных, региональных, федеральных. Транспортные потоки должны быть разграничены разделительными бордюрами, чтобы не допускать выезд автомобилей на встречную полосу. Я уверен, что как минимум в два раза мы сможем понизить смертность на дорогах даже при одном таком действенном шаге», - сказал Кондратьев, поручив представить поправки в региональный компонент **нацпроекта** на ближайшую сессию законодательного собрания.

Глава региона предложил рассмотреть возможность оборудования разделителей трех видов: бетонных, металлических и канатных. Он подчеркнул, что ответственность за происходящие на дорогах аварии лежит не только на самих участниках дорожного движения, но и на уполномоченных ведомствах, которые отвечают за условия безопасного движения и качество дорог. По словам Кондратьева, из 10 тыс. км региональных дорог, первой (высшей) категории соответствуют только 56 км. Из 30 тыс. км муниципальных дорог 60% не отвечают нормативным требованиям по состоянию покрытия.

Начальник управления ГИБДД кубанского главка МВД Александр Капустин на совещании сообщил, что в регионе остро стоит проблема смертности на дорогах в результате лобовых столкновений встречных транспортных средств. За первое полугодие 2019 количество ДТП на трассах в Краснодарском крае увеличилось на 6,6% и превысило 3 тыс. аварий. Количество погибших в ДТП увеличилось на 2,1%, аварии унесли жизни 382 человек. Число пострадавших в ДТП выросло почти на 10% - до 4 тыс. человек. В 70% случаев причиной ДТП является несоблюдение правил дорожного движения водителями, велик процент лобовых столкновений из-за выездов водителей на полосу встречного движения.

Состояние дорог на Кубани

Министр транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края Алексей Переверзев отметил, что в регионе в 2017 году были выявлены 88 «очагов аварийности». В соответствии с **нацпроектом** «Безопасные и качественные дороги» в 2019 году планируется сократить количество таких мест на 5%. Работы на всех объектах планируют завершить до сентября.

Ранее сообщалось, что власти Краснодарского края за счет реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» намерены в течение шести лет увеличить долю региональных дорог, соответствующих нормативам, до 70%. В 2019 году ведется ремонт дорог на 134 объектах общей протяженностью 242,8 км, на эти цели выделено 3,9 млрд рублей, из них из федерального бюджета - 2,7 млрд рублей, из краевого - 1 миллиард рублей, остальное - средства местных бюджетов. На эти деньги ремонтируют девять участков регионального значения, 51 объект в Краснодарской агломерации, 64 объекта в Сочинской и еще 10 в Новороссийской.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/781301>

ТАСС; 2019.07.31; ДОРОЖНЫЕ ЛАБОРАТОРИИ ПРОВЕРЯТ ТРАССЫ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ НА СООТВЕТСТВИЕ НОРМАТИВАМ

Передвижные дорожные лаборатории в Самарской области начали проверять региональные трассы на соответствие нормативам. До конца дорожного сезона планируется обследовать более 7 тыс. км областных автодорог, сообщила в среду пресс-служба правительства региона.

«Передвижные дорожные лаборатории министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области приступили к диагностике региональных трасс на соответствие нормативным требованиям. До конца дорожного сезона планируется обследовать более 7 тыс. км автомобильных дорог Самарской области. Ежегодное подтверждение норматива

является одним из обязательных условий реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», - говорится в сообщении.

С 2019 по 2024 годы в Самарской области в результате реализации **нацпроекта** показатель нормативного состояния региональных трасс должен возрасти с 28,4% до 42,7%, дорожной сети Самарско-Тольяттинской агломерации - с 54,6% до 85%. К концу текущего года доля региональных дорог в нормативном состоянии должна составить 30,9%, путей Самарско-Тольяттинской агломерации - 60,2%. В 2019 году по **нацпроекту** планируется отремонтировать 247 км автодорог (180 км - регионального значения, 50 км в Самаре и 17 км в Тольятти).

«Данные диагностики учитываются при составлении перечня ремонта, а также могут быть использованы проектными организациями для выбора наиболее оптимальных проектных решений. Кроме того, передвижные дорожные лаборатории будут использоваться в процессе приемки автомобильных дорог после ремонта», - цитирует пресс-служба руководителя управления контрольно-разрешительной деятельности в сфере автомобильных дорог и объектов дорожного сервиса Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области Сергея Бурцева.

<https://tass.ru/ekonomika/6719512>

ТАСС; 2019.07.31; САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ ГОРОД САХАЛИНА ПОЛУЧИТ ОБНОВЛЕННЫЙ АЭРОДРОМ БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ

Комплексная реконструкция аэродрома началась в городе Охе на севере Сахалина в соответствии с национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом в среду сообщили журналистам в пресс-службе правительства Сахалинской области.

«Реконструкция охинского аэродрома будет вестись в два этапа. На первом - построят объекты, необходимые исключительно для обеспечения полетов. Это взлетно-посадочная полоса, рулежная дорожка, патрульная дорога по периметру аэродрома, ограждение, водосточно-дренажная система, очистные сооружения, объекты энергетики, аэро- и метеонавигации, светосистема. Второй этап - реконструкция перрона с устройством четырех универсальных мест стоянок воздушных судов, площадки для противообледенительной обработки самолетов, возведение модульной газовой котельной и аварийно-спасательной станции», - говорится в распространенном сообщении.

Сейчас строители приступили к разбивке оси аэродрома. Идет привязка к местности сопутствующих объектов, необходимых для обеспечения полетов и работы транспортного предприятия. В здании аэропорта энергетики ведут ревизию сетей, прокладывают новые линии, чтобы исключить перебои во время строительства и подключить новые объекты по мере ввода в строй. Идет обустройство патрульной дороги.

В правительстве региона ТАСС сообщили, что реконструкция ведется в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» несмотря на то, что проект касается автомобильных объектов.

Как рассказал ТАСС руководитель аэропортов Сахалина Никита Полонский, комплексная реконструкция аэродрома в Охе началась во многом благодаря Восточному экономическому форуму (ВЭФ). «После активной работы на площадке ВЭФ в прошлом году было получено госфинансирование и с июля 2019 года ведется работа по реализации проекта по комплексной реконструкции аэропорта Оха», - сообщил собеседник агентства. Точная сумма, необходимая для обновления аэродрома, пока не уточняется.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/782693>

КОММЕРСАНТЪ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.08.01; У БИЗНЕСА НАСТУПАЕТ САНИТАРНАЯ ПОЛОСА; РОСПОТРЕБНАДЗОР РАЗРАБОТАЛ НОВЫЕ ПРАВИЛА УСТАНОВЛЕНИЯ САНИТАРНО-ЗАЩИТНЫХ ЗОН. БИЗНЕС КРАЙНЕ ОБЕСПОКОЕН

В распоряжении «Ъ» оказался разработанный Роспотребнадзором проект правительственного постановления, который впервые вводит в России санитарно-защитные зоны для автомобильных дорог и железнодорожных линий. В таких зонах, где допускается превышение ПДК вредных веществ, устанавливаются жесткие ограничения на размещение строений, в частности, жилых домов. Глава ОАО РЖД уже пожаловался вице-премьеру Дмитрию Козаку, что на разработку проектов таких зон для объектов компании потребуется около 103 млрд руб., а общие расходы госмонополии могут «исчисляться триллионами рублей». На «непропорциональные расходы» жалуются и представители других отраслей. В РСПП настаивают на полной переработке документа, который из-за избыточных и неопределенных требований приведет к «коррупциогенным рискам и ухудшению инвестклимата в стране».

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) пожаловался (письмо есть у «Ъ») вице-премьеру Дмитрию Козаку на доработанный проект положения, регламентирующий, в частности, правила установления санитарно-защитных зон (СЗЗ). Этот документ в середине июля Роспотребнадзор направил для согласования ведомствам. Отметим, СЗЗ реализуют принцип «защиты расстоянием» и устанавливаются вокруг объектов, являющихся источниками воздействия на здоровье людей. Их размер определяется таким образом, чтобы за их пределами не было превышения санитарно-эпидемиологических требований. Ранее такой порядок регламентировали СанПиНы.

В своем письме промышленники заявляют, что новый документ, в частности, усложнит процедуры установления СЗЗ, а также повлечет за собой непропорциональные расходы для компаний и ухудшение инвестклимата в стране. Так, промышленники жалуются на отсутствие критериев для принятия решения о необходимости таких зон. В документе санитарного ведомства говорится, что СЗЗ устанавливаются в отношении «действующих, планируемых и реконструируемых объектов капитального и некапитального строительства, сооружений и групп производственных объектов», которые являются источниками «химического, физического и биологического воздействия на среду обитания человека». «Если исходить из того, что под этим подразумевается сумма вклада выбросов загрязняющих веществ за границами земельного участка, отведенного под объект, то такой подход нельзя назвать обоснованным», - говорится в письме РСПП. Авторы отмечают, что в ряде случаев фоновое загрязнение воздуха «само по себе превышает гигиенические нормативы», например, из-за наличия вблизи других промышленных источников загрязнения, а также автомобильных дорог, в то время как «вклад предприятия в загрязнение минимален».

Собеседник в РСПП говорит, что документ приведет к значительным убыткам для компаний из-за возможного отселения жителей домов: «Есть предприятия, у которых сейчас нет таких зон, а у кого-то жилые дома уже попадают в СЗЗ. Это может быть неизвестно компании, ведь разрешение на строительство выдавали власти поселения. А возмещать убытки будет бизнес». Другой собеседник указывает на коррупциогенные риски: «Есть шанс, что к вам придет прокурор или санитар и скажет, что в вашей зоне есть объекты, которых там быть не должно, и заставит разрабатывать новый проект, проводить все расчеты». Список объектов, которые запрещено размещать в подобных зонах, пополнили воинские казармы, исправительные учреждения и изоляторы временного содержания. Близкий к крупной компании собеседник «Ъ» обращает внимание, что подобные объекты строились преимущественно в советское время и многие располагаются близко к предприятиям.

Собеседник «Ъ» среди промышленников указывает, что уже сейчас у многих предприятий, находящихся в секторе жилой застройки, СЗЗ определены «по забору». При этом он сомневается в отсутствии превышения выбросов за пределы участка. Завкафедрой института химии и инженерной экологии Тольяттинского госуниверситета Марианна Кравцова объясняет, что СанПиНы, которые ранее устанавливали требования для размеров СЗЗ, предполагали в исключительных случаях возможность их уменьшения, «но не до контура предприятия». «Не нужно испытывать иллюзий - это опасные промышленные объекты. Сейчас предприятия, которые сократили такие зоны вокруг своих объектов, не несут ответственности за восстановление нарушенных территорий».

Также промышленники считают избыточным требование установления подобных зон в отношении объектов, удаленных на значительное расстояние от населенных пунктов: «В тайге стоит, допустим, ГОК - он на кого влияние оказывает? Но компаниям придется регулярно замерять выбросы за пределами этих зон, а проверяющим органам прилетать на вертолете в тайгу и контролировать». Ранее в ЛУКОЙЛе заявляли «Ъ», что установление таких зон на объектах компании (АЗС, скважины и т. д.) оценивают в 1 млрд руб. Доцент кафедры «Экология и химическая технология» ЮУрГУ Светлана Ницкая соглашается: «Надо помнить, что основное назначение СЗЗ - ограждение жилых районов от влияния предприятий».

Однако главное новшество заключается в том, что документ впервые вводит необходимость установления СЗЗ в отношении автомобильных дорог и железнодорожных линий. В проекте уточняется: в случае превышения санитарно-эпидемиологических требований за границами полосы отвода таких объектов. Это вызвало негодование бизнеса. Глава ОАО РЖД Олег Белозеров в письме Дмитрию Козаку жалуется на необходимость проведения ряда обязательных исследований и процедур, поскольку «79% линейных и 82% стационарных объектов инфраструктуры ж/д транспорта находятся в границах городских и сельских поселений». Так, в ОАО РЖД заявляют, что на разработку проектов потребуется около 103 млрд руб.

«Одновременно с этим принятие указанного проекта постановления в предлагаемой редакции повлечет за собой необходимость выкупа компанией жилых и иных объектов недвижимости, а также возмещение затрат на прекращение прав на земельные участки, расположенные в границах СЗЗ», - говорится в письме. При этом расходы ОАО РЖД «могут исчисляться триллионами рублей». В аппарате вице-преьера не смогли оперативно ответить на вопросы «Ъ». В ОАО РЖД отказались от комментариев.

«Ъ» отправил запрос в **Минтранс** с просьбой оценить объем аналогичных расходов для автомобильных дорог. Там лишь ответили, что «документ Роспотребнадзора находится на рассмотрении». Проведенное год назад исследование «Гринписа России» показало, что в городах-миллионниках воздух вблизи автодорог с интенсивным движением загрязнен диоксидом азота (см. «Ъ» от 16 октября 2018 года). Так, в Москве 21 из 78 измерительных трубок показали концентрацию диоксида азота выше ПДК (11 из них находились на расстоянии менее 20 м от автодорог). В «Гринписе» приветствуют подобные новшества, однако обращают внимание на трудности. «Города уже застроены, и вряд ли речь идет об их глобальной реконструкции, - говорит эксперт «Гринписа» Василий Яблоков. - Из возможных способов реализации - сужение дорог до размера, когда поток машин не оказывает влияния на ближайшие жилые застройки, а также создание зон с пониженными разрешенными выбросами». «Когда прокладывалось Третье транспортное кольцо в Москве, были выполнены работы по минимизации рисков для населения, - сообщил «Ъ» заведующий лабораторией прогнозирования качества окружающей среды и здоровья населения Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Борис Ревич. - Тогда были установлены шумозащитные экраны, сделано озеленение, других мер пока не придумали. Риски остались, но стали намного меньше». Впрочем, эксперт считает, что

требование установить зоны в отношении автодорог требует дополнительного обоснования, поскольку такая практика вводится впервые.

В Роспотребнадзоре ответили лишь, что «вопросы находятся на рассмотрении и в процессе согласования».

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.07.31; ВСЕ В СЕТЬ

ВЕДУЩИЙ: Получить свидетельство о рождении ребенка, оформить мелкое ДТП или поступить в вуз скоро можно будет по интернету, не выходя из дома. Прототипы первых суперсервисов по оказанию Госуслуг появились в открытом доступе. Новый формат, призванный сэкономить гражданам массу времени и нервов, пока существует в тестовом режиме. Разработчики уверяют: замечания и пожелания пользователей будут учтены. Всего же к запуску готовятся 25 суперсервисов, как говорится, на все случаи жизни. Ольга Князева расскажет больше.

КОР.: Презентацию новых цифровых сервисов для удобной жизни заместитель председателя правительства **Максим Акимов** начал с очень важных слов.

Максим АКИМОВ, зампред правительства РФ: В этот раз мы очень хотим сделать не так, как удобно нам, а так, как удобно людям. Поэтому самое главное, чего мы хотим, получить назад ответ - хорош ли тот продукт, который мы предлагаем?

КОР.: Нам с вами дан целый месяц, чтобы оценить этот продукт, и чтобы понять, как в ближайшем будущем мы, не вставая с дивана, будем оформлять и получать все то, из-за чего раньше часами стояли в очередях с кучей бумажек подмышкой.

Максим АКИМОВ, зампред правительства РФ: Очень часто поход за цифровыми госуслугами начинается в цифровом виде, а, к сожалению, заканчивается в обычном, бумажном. Мы сегодня с вами будем смотреть прототип нашего сервиса, который мы хотели бы дать всем российским семьям в случае появления прибавления семейства.

КОР.: Теперь родители могут оформить все документы и выплаты на новорожденного, не выходя из дома. Родовой сертификат и лист нетрудоспособности появляются прямо в профиле будущей мамы. Тут же сообщают обо всех возможных пособиях, заявления на них заполняются автоматически. Родителям остается самое приятное - указать реквизиты счета. Этот же сервис за несколько месяцев до родов напомнит вам, что пора записаться в родильный дом и поможет сделать это так же, онлайн. Оценить этот и другие 4 пока пробных сервиса, россиянам предлагают уже в ближайшие дни зайти на сайт Госуслуги и посмотреть дизайн, логику, удобство. Ничего ли не забыто?

Максим ПАРШИН, заместитель министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций: Мы разместили опросник и призываем всех, кому это интересно, пройти соответствующий опрос; это действительно занимает не более пяти минут.

КОР.: Бесконечные пробки, нервы, ненавистный Европротокол, посреди дороги можно застрять минут на 40 минимум. Теперь если попал в аварию, главное, чтобы мобильный не разбился.

Европротокол теперь тоже оформляется онлайн. Один из участников создает извещение о ДТП. Водитель тут же фотографирует аварию, загружает в профиль и пишет, является ли он виновником. В итоге вся информация прячется вот в такой QR-код, который фотографирует уже второй участник аварии и тут же заполняет свое извещение о ДТП. Сервис Европротокол заработает примерно через два месяца. В данном случае можно будет не просто оценить дизайн, но и получить эту услугу. Позже запустятся остальные: с помощью приложения будем гасить долги или, наоборот, взыскивать; оформлять поступление в вуз или даже переезд в другой регион. Бумага перейдет в цифру, а очереди и походы по разным кабинетам - в клики. Станет меньше бюрократии и больше самого важного для всех от домохозяйки до чиновника - свободного времени.

Ольга Князева, Дмитрий Попков, Алина Сопова и Ольга Карпова, Первый канал.

ТАСС; 2019.07.31; ВЦИОМ НАЗВАЛ ЛУЧШИХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ РОССИИ

Россияне при выборе работы главными критериями называют хорошую зарплату и своевременное выполнение обязательств работодателем. В тройку лучших работодателей вошли компании «Газпром», «Российские железные дороги» (РЖД) и «Роснефть», свидетельствуют результаты опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), имеющиеся в распоряжении ТАСС.

«В целом за последние шесть лет значимость каждого из критериев, которыми руководствовались бы россияне при выборе потенциального работодателя, снизилась. При этом главными остаются хорошая зарплата (4,69 баллов из 5 возможных) и своевременность выполнения обязательств компанией (4,66)», - говорится в докладе. Не менее важными респонденты назвали такие критерии, как соблюдение норм безопасности при организации рабочего процесса (4,57), благоприятный психологический климат (4,52) и возможность реализации своих знаний и навыков на рабочем месте (4,50).

Замыкают список наиболее важных критериев удобный график и комфортные условия работы (4,46), наличие социального пакета (4,36), стабильность (4,33) и эффективность управления в компании (4,14). «Если бы россиянам предложили работу в любой из российских компаний, то чаще всего они бы выбрали в качестве работодателя «Газпром» (40%). Еще 23% опрошенных предпочли бы работу в РЖД, 18% - в компании «Роснефть». За ними следуют Сбербанк России (14%), а также «Лукойл» и «Аэрофлот» (по 12%)», - говорится в результатах опроса.

В одной из энергетических компаний (например, «Русгидро» или ФСК ЕЭС) хотели бы работать 9% опрошенных. Столько же в качестве потенциального работодателя выбрали бы «Норильский никель» (9%). «Еще 7% отдали бы предпочтение компаниям ВТБ и «ВТБ 24». Реже респонденты выбирали компании, оказывающие услуги сотовой связи - МТС (3%) и «Билайн» (2%). Как свидетельствуют данные, наряду с этим респонденты отмечали таких работодателей, как «Росгосстрах» (3%), «Вимм-Билль-Данн» (2%) и «Евразхолдинг» (1%).

<https://tass.ru/obschestvo/6721239>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.01; ДИВИЗИЯ КАМЕР ГИБДД РАССЕКРЕЧЕНА; ВСЕ 16 ТЫСЯЧ ТОЧЕК ИХ ДИСЛОКАЦИИ РАСКРЫТЫ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Госавтоинспекция впервые раскрыла полные данные о стационарных и мобильных комплексах фиксации нарушений на российских дорогах. Речь идет о более чем 16 тыс. камер. Сервис был запущен после того, как президент **Владимир Путин** в ходе заседания Госсовета по безопасности дорожного движения призвал не скрывать места установки камер от граждан. Данные будут очень полезны разработчикам приложений и навигаторов, говорят эксперты.

ГИБДД России запустила новый интерактивный сервис, опубликовав на сайте карту с дорожными камерами. Пользователям предлагается выбрать интересующий регион, после чего выпадает список комплексов с адресами и расположение их на карте. Каждой камере дается описание: номер, адрес и виды фиксируемых нарушений. В ряде случаев приводится информация и о модели прибора. Пока сервис работает в режиме тестирования, пояснили в Госавтоинспекции. При смене места дислокации комплекса информация будет обновляться. В данный момент на дорогах России функционирует более 16 тыс. камер, включая 3,8 тыс. мобильных «треног».

Решение о запуске сервиса принято по итогам заседания Госсовета по безопасности движения, которое проходило в конце июня. Тогда президент **Владимир Путин** впервые затронул тему фиксации нарушений с помощью камер. «Цель их установки — снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей,— заявил президент.— Не нужно эти камеры, особенно на опасных участках, специально скрывать и прятать. В

этом случае происходит подмена смысла всех этих мероприятий: вместо того чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф, а это не самоцель, это только средство достижения нужного нам результата». Столичные и подмосковные власти оперативно отреагировали на требование главы государства, опубликовав адреса и координаты региональных комплексов на своих ресурсах (сайты Центра организации дорожного движения Москвы и **минтранса** Московской области). Вслед за регионами полный список камер представила и ГИБДД России.

Водители сегодня уже получают информацию о камерах из приложений («Яндекс.Карты», «Яндекс.Навигатор», Google Maps и т. д.). При этом, как правило, используются неофициальные сведения о комплексах.

Пользователи «Яндекс.Навигатора», например, сами наносят метки на карты, которые потом перепроверяются и превращаются в предупреждения о зонах контроля.

Сейчас в «Яндекс.Навигаторе» имеются данные о более чем 20 тыс. комплексов. «Практическая ценность нового сервиса в том, что теперь есть официальный первоисточник сведений о местах расположения камер, который могли бы использовать открытые сервисы и разработчики приложений,— пояснил “Ъ” координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.— Для удобства работы с сервисом ГИБДД нужно опубликовать перечень камер в машиночитаемом формате». При этом сами водители вряд ли будут пользоваться картой Госавтоинспекции, особенно во время вождения, считает господин Шкуматов. «Опубликованный ГИБДД список изучаем и планируем использовать наряду с другими источниками»,— заявили “Ъ” в пресс-службе «Яндекса».

«Я за любую доступную информацию о камерах, поскольку они должны быть средством профилактики, а не наказания и сбора денег,— говорит первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков.— Как будет работать новый сервис, насколько он будет удобен водителям — покажет время». Публикация списка камер спровоцирует рост числа нарушений, считает первый зампред комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов. «Когда мы не знаем, где стоит камера, мы соблюдаем закон, правила дорожного движения,— заявил он.— А когда нас информируют, что сейчас будет проверка, мы немедленно снижаем скорость до установленного предела, а дальше опять гоним как хотим». Очень важно, чтобы ГИБДД регулярно и оперативно обновляла данные, отмечает эксперт по системе фиксации нарушений Григорий Шухман. Кроме того, говорит он, непонятен правовой статус сервиса: «Означает ли отсутствие обозначения места установки камеры на сервисе то, что она стоит незаконно и доказательства с нее должны считаться полученными с нарушениями закона?»

<https://www.kommersant.ru/doc/4047613>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.08.01; ЧУДО В КАСКО: В РОССИИ МОГУТ СОЗДАТЬ ПОЛИСЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН; СТРАХОВЩИКИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ ФОРМИРУЮЩИМСЯ РЫНКОМ АВТОНОМНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Российские страховщики приступили к разработке специальных продуктов для беспилотных транспортных средств, в том числе автомобилей. Об этом «Известиям» сообщили несколько крупнейших игроков рынка. Цена полиса на первом этапе будет выше стоимости традиционных ОСАГО и каско, но постепенно может снизиться. В Минфине не сомневаются, что предложения появятся в ближайшие годы, однако для введения обязательного страхования потребуются изменения в законодательство. Массовый продукт для беспилотных ТС стоит ждать не раньше 2030 года, отмечают эксперты и участники рынка.

Первый пошел

Крупные российские страховые компании заинтересовались продуктами для владельцев беспилотников, включая автономные автомобили.

— Это направление очень перспективно, мы планируем разработку соответствующих продуктов, — заявил «Известиям» руководитель центра управления страховым портфелем страхового дома ВСК Василий Бусаров.

Сейчас компания собирает статистические данные по эксплуатации беспилотной техники, изучает зарубежный опыт в этой сфере. В ближайшие 3–5 лет, по словам Бусарова, ВСК намерена предложить решения по страхованию всех видов беспилотников — как транспортных средств, так и летательных аппаратов.

Однако наиболее перспективное направление, полагают в компании, — страхование грузов, перевозимых дронами.

Такие проекты в России есть, и многие компании уже сейчас страхуют ответственность за доставку почты и грузов беспилотными летательными аппаратами (БПЛА).

Группа «СОГАЗ» с конца 2015 года страхует гражданскую ответственность юридических лиц — владельцев беспилотных летательных аппаратов.

— По таким договорам покрывается вред жизни, здоровью и имуществу третьих лиц при осуществлении деятельности, связанной с владением и эксплуатацией БПЛА, — сообщили «Известиям» в компании.

В «СОГАЗе» добавили, что «с учетом роста количества проектов, в рамках которых использование БПЛА является востребованным», компания прогнозирует увеличение спроса по этому направлению.

— Будущее беспилотников оптимистично — каждый день мы слышим о том, что та или иная компания занимается их тестированием либо внедряет доставку грузов с их помощью, — отметил в разговоре с «Известиями» директор по связям с общественностью компании «Ингосстрах» Карен Асоян.

Компания с октября 2018 года уже предлагает страховки владельцам дронов.

— Отмечаем рост интереса к этому продукту. Полис покрывает риски, связанные с ущербом здоровью и имуществу третьих лиц. Его стоимость начинается от 1,4 тыс. рублей в год, лимиты возмещения — от 50 тыс. до 300 тыс. рублей, — добавил Карен Асоян.

Ведущий специалист департамента «АльфаСтрахования» Александр Кондрашов назвал перспективы страховых продуктов для беспилотников «очень интересными». Пока здесь, так же как и в «Ингосстрахе», делают ставку на БПЛА.

Сейчас прорабатываются предложения по внесению изменений в законодательство о регистрации дронов и о требованиях к их страхованию, и это может стать прорывным инновационным продуктом, подчеркнул Александр Кондрашов. Он добавил, что компания с 2017 года работает с владельцами БПЛА — покрывает риск нанесения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в результате их эксплуатации.

Управляющий директор по автострахованию «Ренессанс страхования» Сергей Демидов отметил, что компания «внимательно следит за развитием направления, связанного с беспилотными автомобилями».

Создать базу

В мире к 2030 году рынок частных беспилотных автомобилей составит порядка \$60 млрд, при этом около 70% будут занимать машины четвертого уровня автономности — с возможностью для водителя принять управление на себя, следует из недавней презентации национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет». При этом, согласно данным J'son & Partners Consulting, 33% этого рынка придется на Китай, 26% — на США, 21% — на Европу, а на все остальные страны, включая РФ, — оставшиеся 20%.

На первом этапе цена полисов для беспилотников будет выше, чем на продукты в традиционной транспортной сфере — ОСАГО и каско, отметил Василий Бусаров. По его словам, это связано с высокой неопределенностью по вероятной частоте и тяжести страховых событий, скромными объемами рынка и низкой конкуренцией. Но в перспективе 5–7 лет они могут начать снижаться. По данным Российского союза

автостраховщиков (РСА), средняя стоимость полиса ОСАГО в конце первого полугодия 2019-го составляла 5363 рубля. По данным ЦБ, в прошлом году средняя цена каско по договорам с физлицами составляла 28 тыс. рублей, с юрлицами — 70,3 тыс.

За рубежом также еще не выработали единого подхода и готовых страховых продуктов для автономных автомобилей. Для этого необходимо более плотное взаимодействие между производителями таких машин и страховщиками, отмечали в 2018 году аналитики международной страховой группы RSA в своем отчете. Они обращали внимание на пробелы в существующих механизмах распределения ответственности и андеррайтинга (страхования финансовых потерь).

Страховщики также отмечают, что появлению полноценного продукта для беспилотных автомобилей в РФ препятствуют «дыры» в законодательстве.

В частности, в пресс-службе «СОГАЗа» сказали «Известиям», что специальные полисы для беспилотных автомобилей будет целесообразно внедрять только после того, как в стране создадут детальную юридическую основу для их эксплуатации.

Действующие нормы страхования транспорта в стране не предусматривают какого-либо специального регулирования для беспилотных ТС, их нет также в ПДД, пояснили «Известиям» в пресс-службе Минфина. Это создает трудности, связанные как с понятийным аппаратом, так и с требованиями к операторам автономных машин и разработчикам ПО для них. При этом правовая неопределенность и отсутствие статистики, связанной с эксплуатацией беспилотных автомобилей, затрудняет реализацию норм ОСАГО. При этом в министерстве не сомневаются, что новые продукты для страхования таких ТС «несомненно, появятся, являясь неотъемлемой частью конкуренции среди страховщиков». Также в ближайшие годы, полагают в ведомстве, будут внесены соответствующие изменения в закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика». В министерстве подчеркнули, что сейчас владельцы беспилотников могут застраховать ответственность в рамках программ добровольного страхования.

В пресс-службе Банка России сказали «Известиям», что вопросы страхования беспилотного транспорта «должны решаться в увязке с регулированием движения таких ТС по дорогам общего пользования».

Сегодня беспилотные машины уже тестируются на российских дорогах. Их разрабатывают несколько компаний — участников правительственного эксперимента. Постановление кабмина предполагает, что на весь период тестирования должен быть застрахован «риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц <... > на сумму 10 млн рублей в отношении каждого высокоавтоматизированного транспортного средства».

В итоге цена страховки за каждый автомобиль составляет примерно 40–50 тыс. рублей, сказал «Известиям» пресс-секретарь НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

В «Яндексе» сообщили «Известиям», что сейчас на дорогах Москвы тестируется шесть таких машин. На них получены и полисы ОСАГО.

Отдельный массовый продукт по страхованию высокоавтоматизированных ТС стоит ждать в России не ранее 2030 года, полагает Ярослав Федосеев.

Современные автомобили уже берут значительную часть управления на себя благодаря встроенным функциям, сказал «Известиям» партнер коллегии адвокатов «Ковалев, Тугуши и партнеры» Сергей Кислов. Но автолюбители не обвиняют программистов и инженеров в том, что их ошибки привели к аварии. Значит, виновником будет собственник до тех пор, пока не докажет, что причиной стали «баги» в ПО, полагает эксперт.

<https://iz.ru/904836/aleksandr-volobuev-dmitrii-grinkevich/chudo-v-kasko-v-rossii-mogut-sozdat-polisy-dlia-bespilotnykh-mashin>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2019.08.01; ФУРЫ ПОЕДУТ ДНЕМ; С ГРУЗОВИКОВ СНИМУТ ЛЕТНИЕ ЗАПРЕТЫ

На федеральных трассах восстановят движение большегрузов. В конце лета отменяют ограничения, введенные для фур с 20 мая по 31 августа, когда температура воздуха поднимается выше 32 градусов.

Ориентиром для летних правил служили данные Росгидрометцентра. А движение для большегрузного транспорта закрывали на отдельных участках дорог федерального значения с асфальтобетонным покрытием. Перечень участков включен в приказ **Росавтодора**.

Например, фурам нельзя было ездить в жару на участке с 419 по 616 километр в Псковской области или на участке с 593 по 674 километр в Ленинградской области, также по участкам различных дорог на подъезде к крупнейшим транспортным узлам и административным центрам.

Ограничения действовали для транспортных средств, нагрузка на ось которых превышает допустимый уровень. Например, для автодорог, рассчитанных на нагрузку 6 тонн, допустимая нагрузка на одиночную ось составляет 5,5 тонны или 8 тонн для двухосной группы с расстоянием между осями не более метра.

Такие ограничения необходимы для сохранности дорожного покрытия, поскольку при высоких температурах асфальт разжижается, на дорогах образуется колея. А в колею управлять автомобилем становится тяжело из-за разного сопротивления дороги, особенно при больших скоростях.

Впрочем, сейчас при строительстве дорог применяются специальные смеси. Но проблема остается на тех дорогах, которые были построены в 1990-е годы. Именно на таких участках ограничивают движение тяжелых грузовых машин. По оценкам экспертов, они наносят заметный ущерб дорогам. В год он составляет более 2,5 триллиона рублей. В регионе ущерб от разрушения дорог фурами может достигать до 1,6 миллиарда рублей, что сопоставимо с годовыми затратами на строительство и реконструкцию автотрасс.

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ # ВОЛОГДА; КЛЮКВИНА ЕЛЕНА; 2019.07.31; УСПЕШНЫЙ ОПЫТ; «ФОСАГРО» И СГУ РАССКАЗАЛИ О ПРИМЕНЕНИИ ФОСФОГИПСА

Компания «ФосАгро» совместно с Саратовским национальным исследовательским государственным университетом имени Н.Г. Чернышевского (СГУ) представили на V Международном форуме «Инновации в дорожном строительстве» в Сочи результаты многолетнего успешного опыта применения фосфогипса в дорожном строительстве.

Форум собрал около 350 руководителей и специалистов дорожной отрасли. В работе пленарной сессии форума приняли участие **заместитель Министра** промышленности и торговли РФ Александр Морозов, начальник ГУОБДД МВД России Михаил Черников, **директор Департамента** государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Григорий Волков, председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав **Петушенко** и глава города Сочи Анатолий Пахомов.

Доклад «ФосАгро» и СГУ был представлен на сессии «Вторичные ресурсы при строительстве и ремонте автомобильных дорог» заместителем руководителя аппарата генерального директора ПАО «ФосАгро» Борисом Левиным и начальником отдела инжиниринга и промышленного дизайна СГУ Сергеем Коротковским.

Фосфогипс образуется в промышленном масштабе как попутный продукт производства фосфорной кислоты. Одним из перспективных направлений его применения является использование в качестве основания под слоями щебня и асфальта при строительстве автодорог, что позволяет повысить их долговечность на срок от 10-ти до 50-ти лет.

Б. Левин и С. Коротковский рассказали об опыте эксплуатации 170 тыс. кв. м участков на федеральных и региональных автодорогах общего пользования и дорогах населенных

пунктов, построенных в пределах Саратовской области за период с 2008 по 2018 годы с применением фосфогипса производства Балаковского филиала АО «Апатит» (входит в группу «ФосАгро»). Фосфогипс использовался в качестве нижнего слоя дорожной «одежды» и подтвердил свою технологическую надежность и долговечность.

Подтвержденный экономический эффект от применения фосфогипса вместо обычных материалов, прежде всего, щебня, составил около 20% для дорог 1-ой и 2-ой технической категории и 35% для дорог 4-ой и 5-ой категории.

Использование фосфогипса особенно актуально с учетом истощения месторождений щебня, предназначенного для строительства оснований дорог, по прогнозам специалистов ФАУ «РосдорНИИ», его оцениваемый дефицит к 2024 г. составит 60 млн тонн. Без расширения применения фосфогипса в строительстве дорог дефицит щебня может стать одним из существенных препятствий для реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Сотрудничество между «ФосАгро» и СГУ развивается в рамках соглашения об изучении перспектив применения материала в дорожном строительстве, подписанного в 2015 году. В ходе исследований выяснилось, что прочностные характеристики технического гипса до 9 раз выше показателей, заложенных в стандарты требований к основаниям дорог, а по модулю упругости основания его показатели превышают стандартные требования в 2 раза даже в зимний период эксплуатации, причем с течением времени прочностные характеристики основания, как показали исследования, только возрастают.

Как отметил в своем докладе на форуме советник генерального директора РосдорНИИ Станислав Мамулат, это особенно важно, так как согласно требованиям Правительства РФ до 2024 года, при реализации до 30% объемов дорожного строительства должны быть использованы инновационные технологии, увеличивающие срок эксплуатации дорог без ремонта до 12 лет.

Результатом сотрудничества «ФосАгро» и СГУ стала разработка Стандарта организации «Рекомендации по устройству расчетных слоев дорожных одежд из фосфогипса дорожного», который был подписан в Федеральном дорожном агентстве (**Росавтодор**) Министерства транспорта России и позволил расширить практику применения материала производства Балаковского филиала АО «Апатит» в дорожном строительстве. Второй разработанный Стандарт организации «Конструкции многослойные дорожных одежд с применением фосфогипса. Правила строительства, реконструкции и ремонта» был согласован и утвержден Министерством строительства и ЖКХ России.

На настоящий момент «ФосАгро» является единственной в стране компанией-владельцем нормативно-разрешительной документации для применения фосфогипса, внесенного в реестр Росстандарта как дорожно-строительный материал, в строительстве автодорог любой категории технической сложности и реконструкции и ремонте дорог населенных пунктов.

Фосфогипс компании «ФосАгро» не обладает недостатками, свойственным фосфогипсу многих других мировых производителей: у него очень низкая радиоактивность - в три раза ниже требований для дорожно-строительных материалов, в нем отсутствуют токсичные примеси, такие как кадмий, мышьяк и ртуть. Это обеспечивается уникальной чистотой исходного апатитового концентрата, используемого для его изготовления, и жестким производственным контролем за его переработкой, исключая загрязнение. В этом смысле фосфогипс можно отнести к «зеленым» материалам.

Как эффективный и доступный материал для дорожного строительства, фосфогипс производства Балаковского филиала АО «Апатит» был признан победителем конкурса «Дороги России - 2018» в номинации «Инновация года».

РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЛОКАЛИЗОВАТЬ ДАННЫЕ ОБ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ, ПИШУТ СМИ

Минтранс предложил обрабатывать информацию о пассажирах и багаже на регулярных автобусных рейсах в автоматизированных системах учета (АСУ) на территории России, пишет в среду газета «Коммерсант» со ссылкой на проект приказа ведомства и протокол совещания в **Минтрансе**.

На совещании в **Минтрансе** о введении в России электронного билета, где обсуждался проект, присутствовали представители сервисов Busfor, Takebus, «Туту.ру», компаний «Автопасс», «Инновационная мобильность» и разработчик системы мониторинга автобусных перевозок «Технопасс».

Проект предполагает регистрацию операторов АСУ и размещение баз данных и центров, где обрабатывается информация о пассажирах и багаже на территории России. Кроме того, операторы систем будут обязаны передавать данные в базу госпредприятия «ЗащитаИнфоТранс».

Предложения направлены на снижение рисков в связи с переходом на безбумажное оформление перевозок, а не просто на локализацию данных, отметили в **Минтрансе**. Министерство рассчитывает на рост пассажиропотока легальных перевозчиков за счет вымывания «серых» перевозок при переходе на цифровые технологии оформления и мониторинга.

АСУ работают примерно у 75% российских автовокзалов России, подчеркнул президент ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран. Участники рынка обычно устанавливают АСУ собственной разработки либо покупают готовые решения, при этом зачастую обрабатывают данные о рейсах на сервере, установленном прямо на автовокзале. В этой связи предложенные **Минтрансом** требования мало что меняют для автовокзалов, добавил Лоран. По его словам, именно онлайн-сервисы, в том числе BlaBlaCar, «Яндекс.Автобусы», Busfor, «Туту.ру», должны будут обрабатывать данные о билетах только на территории России.

АСУ Busfor не только функционируют в соответствии с текущим законодательством, но и уже соответствуют всем новым требованиям, отметил СЕО компании Илья Екушевский. По его мнению, проблемы могут возникнуть только у непрозрачных операторов, продвигающих нелегальные перевозки. Требование о передаче данных в «ЗащитуИнфоТранс» также уже выполняется, добавляет основатель сервиса «Атлас» Михаил Томшинский.

<https://ria.ru/20190731/1557029908.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ КАПРЕМОНТА ДОРОГИ БЛИЗ ГРАНИЦЫ С МОНГОЛИЕЙ ЗА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ

ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал» Федерального дорожного агентства» (упрдор «Южный Байкал») объявило аукцион на капитальный ремонт автомобильной дороги «Култук - Монды - граница с Монголией» (трасса А-333, Тункинский тракт) в Бурятии.

Как следует из материалов сайта госзакупок, начальная цена контракта - 1 млрд 576,4 млн рублей.

Подрядчику предстоит обновить участок в границах 86 км - 120 км. Работы, согласно условиям договора, должны быть выполнены к 15 декабря 2021 года. До конца текущего года заказчик готов оплатить выполненные работы на сумму 498 млн рублей, в 2020 году - еще 791 млн рублей, в 2021 году - оставшиеся 287 млн рублей.

Прием заявок на участие в аукционе завершится 9 августа, на эту же дату назначены торги.

ТАСС; 2019.07.31; КАПРЕМОНТ ДОРОГИ ВАНИНО - СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НАЧНУТ В 2020 ГОДУ

Капитальный ремонт дороги между поселком Ванино и Советской Гаванью в Хабаровском крае начнется в 2020 году, сообщает в среду пресс-служба губернатора и правительства региона.

«В данный момент за счет средств краевого бюджета на объекте ведется ямочный ремонт, а региональному **Минтрансу** дано поручение начать подготовку к капитальной реконструкции дороги. Проектные работы пройдут зимой, в целом на проектные работы по дорогам на будущий год заложено 150 млн рублей. Капитальный ремонт трассы начнется в 2020 году», - говорится в сообщении на сайте.

Расстояние между Ванино и Советской Гаванью составляет 40 км. Дорога между ними не ремонтировалась последние пять лет, весной в аварийном состоянии находились 42 участка трассы. Покрытие повредили грузовики, которые возят из Ванино лес и уголь.

«Сейчас, чтобы окончательно не разрушить полотно автодороги Монгохто - Ванино - Советская Гавань, вводятся ограничения на движение грузовых автомобилей с нагрузкой, превышающей 10 т на ось», - отмечается в сообщении.

Глава Хабаровского края Сергей Фургал на встрече с руководителями компаний «Ремсталь» и «Бункер-Порт» отметил, что отчислений этих предприятий в бюджет недостаточно для содержания автодороги. Для доставки их грузов, пояснили в пресс-службе, предпочтительнее использовать железную дорогу, и глава региона предложил помочь в переговорах с РЖД относительно развития такой схемы.

«Невозможно никакую дорогу содержать, если по ней будут бесконтрольно в любое время дня и ночи, в дождь и распутицу идти большегрузные машины. Если сегодня это не остановить, на следующий год мы не сможем обеспечить проезд между Советской Гаванью и Ванино ни для машин с продуктами питания, ни для машин скорой помощи, ни для рейсовых автобусов», - приводятся в сообщении слова губернатора.

<https://tass.ru/ekonomika/6717564>

ТАСС; 2019.07.31; УЧАСТОК ТРАССЫ М-5 В ОБХОД ГОРОДА СПАССКА ПОСТРОЯТ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ

Строительство участка трассы М-5 в обход города Спасска в Пензенской области начнутся в 2019 году и продлятся до 2024 года. Об этом в среду сообщила пресс-служба ФКУ «Поволжуправтдор» (подведомственно **Росавтодору**).

«Строительство транспортного обхода Спасска на М-5 «Урал» планируется завершить в конце 2024 года. Общий объем финансирования составляет почти 9,5 млрд рублей. К работам планируется приступить в текущем году. В настоящее время специалисты ведомства проводят подготовительные работы по оформлению в федеральную собственность земельных участков, попадающих в зону работ», - отмечается в сообщении. Проект предусматривает строительство нового четырехполосного участка протяженностью 23 км с тремя транспортными развязками между трассой М-5 и дорогой Спасск-Дерябкино. Также планируется создать пять переездов, ведущих к фермерским хозяйствам, и построить мосты через реки Студенец и Шелдаис.

«Благодаря вводу в эксплуатацию объекта удастся не только запустить движение в обход Спасска, но и вдвое увеличить пропускную способность участка федеральной трассы. В результате сократится время доставки грузов, оптимизируются расходы на их транспортировку, улучшится экологическая обстановка в населенном пункте», - говорится в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/6719062>

ТАСС; 2019.07.31; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ ПЕТЕРБУРГА ЗАПУСТЯТ В РАБОТУ В 2020 ГОДУ

Власти Петербурга планируют в 2020 году запустить интеллектуальную транспортную систему (ИТС), которая является частью проекта «Умный город». Об этом в среду сообщил ТАСС председатель комитета по экономической политике и стратегическому планированию города Валерий Москаленко.

«До конца года ее [ИТС] должны реализовать и в следующем году уже запустить. Основная ее задача - это именно управление движением общественного транспорта, борьба с издержками, дублированием маршрутов», - сказал он.

Как рассказал ТАСС вице-губернатор Санкт-Петербурга Владимир Княгинин, создание такой системы будет крайне перспективно в контексте реализации совместного с РЖД проекта железнодорожного кольца вокруг города с привязкой его к пересадочным транспортным узлам и к станциям метро. «Мне кажется, что большой потенциал имеет реализация проекта с РЖД, когда будут делать полукольцо по территории города. Это означает, что мы должны получить взаимодействие и обмен данных нескольких крупных игроков - РЖД, метрополитен, частные перевозчики. И получится интеллектуальный операционный центр, который свяжет всю транспортную систему города, как единую экосистему. Это будет сильный прорыв, с моей точки зрения», - отметил он.

Проект «Умный город» стартовал в России в 2018 году, с 2019 года он реализуется в рамках **нацпроекта** «Жилье и городская среда». Стандарт «Умного города» является набором инструментов, направлений и технологических решений для цифровизации городской среды. На базе федерального стандарта регионы разрабатывают и утверждают региональные программы реализации проекта.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6719767>

АВТОРАДИО; СЕЛЬДЕМИРОВА НАТАЛЬЯ; 2019.07.31; В МОСКВЕ РАЗРАБОТАЮТ ПРАВИЛА ЕЗДЫ НА СЕГВЕЯХ И ГИРОСКУТЕРАХ

Московская Общественная палата по транспорту планирует разработать правила езды на электросамокатах, сегвеях, гироскутерах и моноколесах - осенью их направят в Госдуму и **министерство транспорта**. По словам представителя палаты Нораира Блудяна, в правилах будут содержаться указания на скоростные ограничения, а также на разрешенные зоны использования того или иного вида микромобильности. Ранее замруководителя ЦОДД Александр Ходаков сообщил, что с апреля по май произошло 32 ДТП с участием самокатов, электросамокатов и сегвеев. Погиб один человек, пострадали - 32, 25 из них - дети. Ходаков подчеркнул, что ЦОДД уже готовит предложения по изменениям в правила дорожного движения о признании самоката видом транспорта и введении административной ответственности для их владельцев.

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/125121>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ДВИЖЕНИЕ ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ Р-255 «СИБИРЬ» МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ 2 АВГУСТА - УПРДОР

Дорожники планируют 2 августа открыть движение по федеральной трассе Р-255 «Сибирь», прерванное из-за паводка в Иркутской области, сообщила пресс-служба Упрдора «Прибайкалье» (структура **Росавтодора**).

«Сейчас федеральные дорожники приступают к расчистке подходов к подтопленным участкам. Когда это будет сделано и вода сойдет с проезжей части, Р-255 «Сибирь» в Тулуне откроют для движения автотранспорта. По предварительной информации запуск движения планируется на утро 2 августа. Точное время зависит от интенсивности снижения уровня воды», - говорится в сообщении.

Как отмечается, проверка транспортно-эксплуатационного состояния дороги и искусственных сооружений разрушений дорожного покрытия не выявила.

«Над проезжей частью сейчас чуть более одного метра воды», - говорится в сообщении. По данным на 12:00 (7:00 мск) уровень воды в реке Ия составляет 1029 см при критической отметке 700 см. Через реку Ия в городе Тулуне проходит мост, который является частью федеральной трассы «Сибирь».

Ранее сообщалось, что движение по федеральной трассе «Сибирь» было перекрыто 30 июля, когда вышедшая из берегов река Ия затопила город Тулун, а заодно и низменные участки дороги, проходящей через город.

Точно также река затопила Тулун и трассу в конце июня, во время первой волны паводка в Иркутской области.

Сообщалось также, что проезд из Красноярска в Братск по трассе Р-255 «Сибирь» в настоящее время осуществляется. Кроме того, есть альтернативный вариант следования: по региональной дороге 25Н-124 Тайшет - Чуна - Братск.

Из Иркутска в Братск и из Красноярска в Иркутск движение по Р-255 в настоящее время невозможно, так как дорога перекрыта.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ СТОЯТ В ОЖИДАНИИ ОТКРЫТИЯ ТРАССЫ «СИБИРЬ», БЛОКИРОВАННОЙ ПАВОДКОМ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Более 1,5 тыс. машин скопилось в Иркутской области в ожидании открытия федеральной трассы Р-255 «Сибирь», перекрытой из-за наводнения в городе Тулуне, сообщает Главное управление МЧС по региону.

«Организовано 33 стоянки транспорта на федеральной трассе. Всего в местах стоянки находится 1543 единицы автотранспорта», - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что движение по федеральной трассе «Сибирь» было перекрыто 30 июля, когда вышедшая из берегов река Ия затопила город Тулун, а заодно и низменные участки дороги, проходящей через город.

Точно также река затопила Тулун и трассу в конце июня, во время первой волны паводка в Иркутской области.

ТАСС; 2019.07.31; МУТКО СООБЩИЛ, ЧТО ВТОРАЯ ВОЛНА ПАВОДКА В ПРИАНГАРЬЕ ЗАТРОНУЛА 30 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Вторая волна паводка в Иркутской области затронула 1,8 тыс. домов в 30 населенных пунктах, сообщил в среду на заседании правительственной комиссии по ликвидации последствий ЧС в Приангарье вице-премьер Виталий Мутко.

«Уже 30 населенных пунктов подтоплено, 1801 дом, жилые дома, в которых проживают 3965 семей, три социально значимых объекта и, к сожалению, ряд объектов, которые уже начали восстанавливать», - сказал он.

Мутко обратил внимание на необходимость корректировки плана восстановления инфраструктуры на пострадавших от паводка территориях. В частности, вице-премьер попросил **Минтранс** и **Росавтодор** во время восстановления дорог после паводка подумать о федеральной трассе. Он предложил либо выводить трассу за пределы зоны затопления, либо поднимать дорожное полотно.

В Иркутской области проходит вторая волна дождевых паводков, подтопления произошли в восьми районах региона, в том числе тех, которые пережили наводнение месяц назад. Первая волна паводков прошла в конце июня - начале июля, из-за сильных дождей реки вышли из берегов, в 109 населенных пунктах было подтоплено 10,9 тыс. домов, в которых проживали 42,7 тыс. человек. Погибли 25 человек, шесть пропали без вести.

<https://tass.ru/proisshestiya/6719547>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; БОЛЕЕ ТРЕХ ДЕСЯТКОВ ЭЛЕКТРИЧЕК ПОТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ СТОЛИЧНЫХ «ДИАМЕТРОВ» - РЖД

Более трех десятков электричек потребуется для их сквозного движения между разными направлениями Московской железной дороги (Московских центральных диаметров, МЦД).

«В IV квартале планируем организовать пассажирское сообщение на маршрутах МЦД-1 Одинцово-Лобня (смоленско-савеловский диаметр) и МЦД-2 Нахабино-Подольск (рижско-курский). (...) На (МЦД-1 - ИФ) будет задействовано 11 составов в обороте, два резервных, на МЦД-2 - 17 электропоездов и два резервных», - заявил замглавы РЖД Олег Тони в интервью корпоративному изданию монополии.

По его словам, «обкатка маршрутов» начнется осенью. После официального запуска движения станции будут открыты для входа пассажиров с 5:30 до 1:00 без дневного перерыва. Предварительное расписание МЦД-1 предусматривает курсирование составов с 15-минутным интервалом (4 раза в час), на МЦД-2 - с интервалом 12 минут.

При этом на обоих участках вместе с поездами «диаметров» сохранятся и курсирующие сейчас электрички, следующие от вокзалов столицы. Останутся и региональные экспрессы, а также аэроэкспрессы - они будут встроены в новое расписание, сказал замглавы монополии. В рамках проекта предусмотрен «единый билет с городским транспортом, обеспечивающий проезд без новой оплаты». Платформы планируется оборудовать навесами во всю длину, построить крытые пешеходные переходы с эскалаторами и лифтами.

«Также сегодня рассматриваются маршруты МЦД-3 Крюково (Зеленоград) - Раменское (октябрьское и казанское направления), МЦД-4 Апрелевка-Железнодорожная (киевское и горьковское направления). Например, движение по МЦД-4 начнется через 2 года. Для этого маршрута строится соединительная ветка с четырьмя остановочными пунктами между киевским и смоленским направлениями», - напомнил Тони.

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.01; «МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЕ РЫНКИ НЕ ТРЕБУЮТ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН»; ГЛАВА УПРАВЛЕНИЯ ФАС НЕЛЛИ ГАЛИМХАНОВА О РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС

За последний месяц на остродефицитном рынке железнодорожных колес произошло несколько крупных событий. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) сняла с Выксунского метзавода ОМК обвинения в завышении цен в 2017–2018 годах, а Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) приостановила действие антидемпинговых пошлин для украинского «Интерпайпа». Что происходит с поставками цельнокатаных колес (ЦКК) и какова позиция регулятора «Б» рассказала начальник управления контроля промышленности ФАС Нелли Галимханова.

— Вы провели расследование ситуации на рынке ЦКК. Как вы полагаете, требует ли ситуация вмешательства антимонопольных органов?

— Ситуация на рынке ЦКК непростая. Со второго квартала 2017 года мы наблюдаем существенный рост цен. Предварительный анализ ситуации показал, что на рынке действуют два крупных производителя, а повышение цен на колеса в период со второго квартала 2017 года по второй квартал 2018 года опережало изменение расходов, необходимых для производства и реализации товара. Эти факты послужили основанием для возбуждения дела по признакам установления монопольно высоких цен.

Недавно мы завершили расследование за 2017–2018 годы. Провели комплексный анализ ситуации и дополнительное исследование состояния конкуренции. Кроме того, оценивали действия производителей на предмет наличия злоупотребления рыночной властью и соотносили их с изменениями общих условий обращения товара на рынке.

Важно отметить, что ФАС России вправе вмешаться в ситуацию и выдать соответствующее предписание о прекращении нарушения закона только в случае, если найдет в действиях монополиста злоупотребление доминирующим положением.

— К каким выводам вы пришли?

— В результате расследования мы установили, что на рынке ЦКК единоличное доминирующее положение занимает один из производителей — Выксунский металлургический завод (АО ВМЗ), а рост цен в 2017–2018 годах вызван ажиотажным спросом, превысившим производственные возможности российских производителей.

Основную роль здесь сыграли регуляторные решения в смежных отраслях, в частности программа ускоренного списания старых вагонов. Так, в 2014–2016 годах было списано около 260 тыс. вагонов, что высвободило 2 млн колес, бывших в употреблении. Это количество сопоставимо с суммарным объемом рынка новых колес в 2017 и 2018 годах. Значительная часть б/у колес использовалась для ремонта вагонов, в связи с чем закупки новых колес сократились. Это привело к формированию отложенного спроса. Кроме того, начиная с 2015 года наблюдается рост железнодорожных перевозок, вследствие чего возрос спрос на новые вагоны и, соответственно, на новые колеса.

Таким образом, в 2018 году произошло наложение трех факторов: объективной потребности в ремонте вагонов, замена колес на которых на новые была произведена семь-восемь лет назад, вынужденной потребности в замене ранее поставленных б/у колес, а также роста производства новых вагонов. Можно сказать, что налицо действие принципа домино, когда небольшое изменение первого элемента вызывает изменения соседних и так далее. Важно это учитывать и оценивать при принятии регуляторных решений.

Помимо оценки ситуации в отрасли, особое внимание мы уделили действиям ВМЗ. Как правило, для установления и поддержания монопольно высоких цен компании выбирают такой объем выпуска продукции, при котором могут получать максимальную прибыль при низких затратах. В итоге рынок может недополучать необходимый товар, образуются потери общественного благосостояния. Однако анализ действий ВМЗ показал, что (обратное): предприятие в 2017–2018 годах работало в условиях максимальной загрузки производственных мощностей, а также проводило мероприятия по их увеличению, а цены ВМЗ в 2018 году были ниже импортной альтернативы «Интерпайпа» и цен, сложившихся на вторичном рынке перепродаж.

То есть на изменение условий обращения товара на рынке повлияла совокупность внешних факторов, а не односторонние действия доминирующей компании по увеличению отпускной цены.

— Однако недавно ФАС возбудила новое дело в отношении ВМЗ, причем причина осталась та же — монопольно высокие цены на ЦКК.

— Тот факт, что предыдущее расследование завершено, не означает, что ситуация стабилизировалась. Мы продолжаем пристально следить за всеми участниками рынка, поскольку в текущей ситуации острого дефицита могут быть как случаи злоупотребления доминирующим положением, так и согласованных действий.

Именно такой мониторинг позволил своевременно обратить внимание на дальнейший рост цен и изменение модели поведения ВМЗ. С апреля 2019 года компания стала продавать определенный объем колес по принципу конкурентных процедур путем проведения одноэтапного запроса предложений цен. Такие процедуры привели к тому, что цены выросли в два раза по сравнению с первым кварталом 2019 года, достигнув уровня 100 тыс. руб. за штуку. Конечно, действия компании привели к еще большей напряженности на рынке, в ФАС стали поступать обращения потребителей с просьбой разобраться в ситуации. Так как существенных изменений в себестоимости мы не обнаружили, было принято решение о возбуждении дела по признакам установления монопольно высокой цены.

— Будет ли ФАС добиваться полной отмены пошлин ЕЭК для «Интерпайпа», чтобы устранить дуополию на российском рынке? И вообще, имеет ли эта дуополия место?

— На сегодняшний день речи о наличии дуополии на российском рынке не идет. Проведенный ФАС анализ показал, что в 2017–2018 годах в условиях дефицита и высоких цен на колеса установленная антидемпинговая пошлина в размере 34,22% не была заградительной. Это подтверждается данными ввоза колес с территории Украины. Иными словами, на российском рынке уже долгое время присутствовали три участника: ВМЗ, «Евраз НТМК» и «Интерпайп». Причем доли последних в определенные периоды были сопоставимы по объемам, а вот доля ВМЗ превышала их и составляла около 50% и более. Кроме того, в перспективе ожидается появление других игроков. Это новый производитель из Казахстана ТОО «Проммашкомплект», который, насколько нам известно, в настоящий момент отлаживает производственный процесс и качество продукции. Также в 2019 году была сертифицирована партия колес из Китая.

Антидемпинговые пошлины на стальные ЦКК действительно создают барьер для поддержания конкуренции на рынке, что идет вразрез с нацпланом. Более того, я считаю, что в условиях дефицита пошлина не имеет экономического смысла и может только усугубить и так непростую ситуацию, вызвав еще больший рост цен. Когда товара на рынке не хватает, потребители готовы платить цену даже с учетом высокой пошлины, что нами и было установлено в ходе расследования. Поэтому ФАС не поддерживает подобные меры.

На днях коллегия ЕЭК временно приостановила действие пошлины на колеса «Интерпайпа». Такое решение не может не радовать, и я надеюсь, что это положительно скажется на ситуации. В то же время мы продолжим работу по вопросу полной отмены пошлины.

— Когда, по вашим расчетам, цены на рынке пойдут вниз?

— Давать прогнозы и производить расчеты цен на будущие периоды не входит в компетенцию антимонопольного органа, мы все-таки контрольно-надзорное ведомство и можем проводить расследования исключительно в отношении свершившихся фактов. В то же время очевидно, что цены стабилизируются и, может быть, пойдут вниз, только когда изменится баланс спроса и предложения на рынке.

Ситуация, которая сложилась на рынке колес в 2017–2018 годах, показала, что среди множества причин роста цен не последнюю роль сыграл фактор цикличности рынка. Рынок ЦКК в России развивается определенными циклами подъема и падения потребления и, соответственно, производства. Полный такой цикл составляет около семи-восьми лет. Ретроспективный анализ показал, что текущему периоду высокого потребления колес предшествовал период очень низкого спроса в 2014–2016 годах. Производственные мощности были недогружены. Сейчас рынок находится в стадии активного роста. Видимо, до момента насыщения цены вряд ли пойдут вниз, если только нами не будут выявлены нарушения антимонопольного законодательства в рамках нового дела.

Чтобы оценить уровень динамики спроса и предложения на российском рынке, а также спрогнозировать их баланс, мы направили запрос в адрес производителей железнодорожных колес, Союза операторов железнодорожного транспорта, Минпромторга, **Минтранса**, а также основных вагоноремонтных и вагоностроительных компаний. Хотя сбор информации продолжается, его первичная оценка показала, что у участников рынка отсутствует единое мнение по этому вопросу.

— Нужен ли ценовой контроль на ЦКК в будущем?

— На мой взгляд, промышленные рынки, включая и рынок металлургической продукции, не требуют государственного регулирования цен.

Установление предельной цены на продукцию монополиста имеет экономический смысл только при определенных условиях. Во-первых, регулируемая цена должна привести к

увеличению объема выпуска товара в результате того, что потребители будут приобретать больше товара по низкой цене. Во-вторых, рынок должен быть действительно монопольным, иначе возникают риски создания дискриминационных условий по отношению к другим участникам рынка (производителям).

Если говорить непосредственно о рынке ЦКК, то ценовой контроль доминирующего производителя ВМЗ просто не имеет смысла. Это не приведет к решению проблемы дефицита и удовлетворению потребностей потребителей, а, наоборот, может его усугубить, создав дестимулирующие условия для расширения мощностей, а также повышения эффективности и производительности текущих производств.

— Какая доля экспорта от общего объема производимых в РФ ЦКК, на ваш взгляд, является оптимальной? Не нарушает ли рост экспорта баланс на российском рынке?

— Как я говорила, рынок ЦКК является циклическим, периоды высокого спроса сменяются низким. Производство колес характеризуется положительным эффектом от масштаба. То есть оптимальный уровень доли экспорта от общего объема производства является динамичным показателем, который определяется самим рынком.

Например, в периоды низкого спроса производители ЦКК наращивают объем экспортных поставок. Это позволяет снижать себестоимость производства колес в условиях положительного эффекта от масштаба и, как следствие, реализовывать продукцию отечественным потребителям по более низким ценам.

В то же время в периоды высокого спроса покупатели на внутреннем рынке готовы приобретать товар по более выгодной для производителя цене. Альтернативные издержки в виде экспортных поставок для них становятся менее привлекательными. При этом выход на экспортные рынки является не таким уж простым делом: производителям необходимо учитывать специфику обращения товара, существующие институты и экономические связи на каждом новом рынке. Нельзя просто принять решение: сегодня я буду поставлять, а завтра — нет. Таким образом, рынок сам регулирует оптимальную долю величины экспортных поставок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4047405>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ВАЛАГИН; 2019.07.31; БЕЗ ЗАЦЕПЕРОВ; ИЗ ВОРОНЕЖА ПУСТЯТ ЭЛЕКТРИЧКИ КЛАССА «ЛЮКС»

На железнодорожном вокзале Воронежа показали новый электропоезд серии ЭПЗД: с автопилотом, мягкими креслами, подъемниками для колясок и защитой от зацеперов.

Четыре новеньких поезда начнут курсировать по Воронежской области с 4 августа. Фото: пресс-служба правительства Воронежской области. Четыре новеньких поезда начнут курсировать по Воронежской области с 4 августа. Фото: пресс-служба правительства Воронежской области. Четыре новеньких поезда начнут курсировать по Воронежской области с 4 августа. Фото: пресс-служба правительства Воронежской области.

На головном вагоне поезда нанесен логотип «100 лучших товаров России». Электричка действительно получилась чудесная: тихая, быстрая, мягкая.

- Здесь есть круиз-контроль, система автоматического ведения поезда. Она позволяет нагнать время, не превышая при этом установленной скорости, - рассказал машинист электропоезда Евгений Корчагин.

Вагоны соединены друг с другом сцепными устройствами новой конструкции - они позволяют поезду трогаться без толчков и лязганья. Тамбуры рассчитаны на посадку как с низких, так и с высоких платформ. В головном вагоне спрятан подъемник для инвалидных колясок. Двери в салон можно открыть одной рукой. Закрываясь, они не хлопают, как раньше. Под багажными полками наподобие самолетных установлены синие мягкие сиденья, по шесть в каждом ряду.

Несмотря на то что габарит вагона остался прежним, выглядит он просторнее предшественников - имеется даже площадка для велосипедов. А в санитарном отсеке есть

где развернуться даже инвалиду в кресле. В вагонах предусмотрены места для крепления колясок и выполненные шрифтом Брайля таблички для слабовидящих. Состав, понятное дело, кондиционирован, снабжен Wi-Fi и розетками для зарядки гаджетов.

Четыре новеньких поезда начнут курсировать по Воронежской области с 4 августа.

<https://rg.ru/2019/07/31/reg-cfo/iz-voronezha-pustiat-elektrichki-klassa-liuks.html>

ТАСС; 2019.08.01; ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЖД ПОКА ОТСТАЕТ ОТ МОЩНОСТЕЙ ПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Провозная способность инфраструктуры "Российских железных дорог" (РЖД) отстает от мощностей российских портов, основные ограничения наблюдаются на Дальнем Востоке. Об этом журналистам сообщил заместитель генерального директора холдинга Павел Иванов.

"Конечно, сегодня это (основное ограничение - прим. ТАСС), в первую очередь, Дальний Восток, сегодня наша инфраструктура <...> по темпам развития отстает от развития инфраструктуры портов", - сказал он.

Иванов отметил, что мощности портовой инфраструктуры позволяют обеспечивать перевалку 17 тыс. вагонов в сутки, но в настоящее время выгружается около 15 тыс. Тем не менее РЖД в реализации программы развития железнодорожной инфраструктуры ориентируются на заявки от грузоотправителей на перевалку грузов в портах - на данный момент они составляют около 300 млн т в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6716395>

РЖД ПОДГОТОВИЛИ ПРОГРАММУ ВТОРОГО ЭТАПА МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА

Российские железные дороги (РЖД) подготовили программу второго этапа модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, первый этап находится в завершающей стадии. Об этом журналистам сообщил заместитель генерального директора холдинга Павел Иванов.

"Мы сейчас заканчиваем первый этап реконструкции Транссиба и БАМа, в перспективе уже подготовили программу второго этапа реконструкции [магистралей]", - сказал он.

По словам Иванова, при реализации первого этапа холдингу удалось выполнить целевые параметры.

В соответствии с майским указом президента РФ, пропускную способность БАМа и Транссиба планируется увеличить в 1,5 раза до 2024 года - до 180 млн тонн. Проект модернизации магистралей входит в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

<https://tass.ru/ekonomika/6716385>

РИА НОВОСТИ; РЖД ВЕРНУЛИ К РАБОТЕ ОКОЛО 100 ЛОКОМОТИВОВ В СВЯЗИ С РОСТОМ ПОГРУЗКИ

Российские железные дороги (РЖД) возвращают к работе отставленные локомотивы в связи с ростом объемов перевозимых грузов. Об этом журналистам сообщил заместитель генерального директора холдинга Павел Иванов.

"Сегодня с ростом объемов мы тот парк локомотивов, который был отставлен от движения, вводим в работу", - сказал он.

Иванов напомнил, что в весенний период РЖД направили в технологический резерв более 500 локомотивов - около 400 единиц поездных и около 150 маневровых. Сейчас в резерве находятся около 300 поездных локомотивов.

<https://tass.ru/ekonomika/6716376>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ, КОГДА ПОЯВЯТСЯ ПЕРВЫЕ ЖЕНЩИНЫ-МАШИНИСТЫ

Первые женщины-машинисты, как планируется, начнут работать на локомотивах РЖД в 2021 году, хотя компания технически готова к их работе и сейчас, сообщил генеральный директор железнодорожной монополии Олег Белозеров.

«Все меньше и меньше мест там, где условия считаются вредными. Мы прикладываем очень много усилий для того, чтобы улучшить дизайн локомотивов и нашего моторвагонного состава. Я могу сказать, что новые марки уже выпускаются очень комфортные. Соответственно, с технической точки зрения мы уже сейчас готовы к тому, чтобы все это внедрить. Дома для отдыха локомотивных бригад и многое иное - уже все построено для того, чтобы женщины комфортно могли себя чувствовать в новой профессии», - сказал Белозеров в среду в эфире корпоративного телевидения РЖД-ТВ.

При этом он отметил, что все решения компания сможет реализовать только после того, как будет принято законодательство.

«Насколько я знаю, пока планы 1 января 2021 года. За этот промежуток времени, возможно, нам еще что-то нужно будет доделать для того, чтобы подготовиться к этой возможности», - добавил Белозеров.

РЖД, писала ранее корпоративная газета «Гудок», предложили упразднить общий перечень запрещенных для женщин профессий и разрешить компаниям самим формировать ограничения по согласованию с профсоюзом. Перечень работ, на которых запрещается применение труда женщин, был утвержден постановлением правительства от 25 февраля 2000 года. Такие ограничения есть во многих отраслях. Один из разделов документа полностью посвящен железнодорожному транспорту и включает такие профессии, как машинист и помощник машиниста локомотива, составитель поездов, аккумуляторщик, осмотрщик вагонов.

Белозеров в интервью РИА Новости в мае 2018 года выражал надежду на то, что женщины в скором времени смогут работать машинистами высокоскоростного поезда «Сапсан». В начале июля текущего года в Минтруде сообщали, что еще не завершили работу над актуализацией списка профессий, в которых ограничивается применение труда женщин.

<https://ria.ru/20190731/1557050080.html>

ТАСС; 2019.07.31; СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ФИНЛЯНДИЕЙ ОТМЕНЯТ 3 АВГУСТА

Все скоростные поезда «Аллегро», которые курсируют между Санкт-Петербургом и Хельсинки, отменены в субботу 3 августа из-за ремонтных работ на железных дорогах в Финляндии, сообщается на сайте Октябрьской железной дороги - филиала ОАО «Российские железные дороги».

«В связи с ремонтными работами на инфраструктуре железных дорог Финляндии, отменяются все скоростные поезда «Аллегро» отправлением 3 августа как из Санкт-Петербурга, так и из Хельсинки», - говорится в сообщении.

По данным сайта РЖД, в день между Петербургом и Хельсинки курсирует четыре электропоезда «Аллегро».

«Аллегро» - международный скоростной поезд, который запущен в 2010 году компанией Oy Karelian Trains - совместным предприятием компании «Российские железные дороги» и финским перевозчиком VR Group. Поезда построены французской машиностроительной компанией Alstom, они могут развивать скорость до 220 км/час.

<https://tass.ru/obschestvo/6718670>

ТАСС; 2019.07.31; НА КРУГОБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВОССТАНОВИЛИ НАРУШЕННОЕ КАМНЕПАДОМ ДВИЖЕНИЕ

Специалисты Российской железной дороги восстановили движение по Кругобайкальской железной дороге (КБЖД), на которой 28 июля из-за обильных дождей произошел камнепад. Об этом сообщается в среду на сайте Восточно-Сибирской железной дороги.

«31 июля движение поездов на Кругобайкальской железной дороге полностью восстановлено. Сегодня утром по расписанию на КБЖД отправились группы туристов по мультимодальному маршруту. Регулярный пригородный поезд отправится в рейс в четверг 1 августа согласно действующего расписания», - говорится в сообщении.

Камнепад на однопутном участке Шарыжалгай - Маритуй произошел 28 июля из-за обильных дождей. В результате происшествия никто не пострадал, но для безопасности пассажиров было принято решение приостановить движение поездов. Решение о возобновлении движения было принято после обследования участка дороги и укрепления скальных участков.

Кругобайкальская железная дорога длиной 94 км проходит вдоль южной оконечности Байкала. Изначально она была частью Транссибирской магистрали, сейчас используется как экскурсионный объект. Дорога является памятником инженерного искусства.

<https://tass.ru/sibir-news/6719226>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.01; БИЗНЕС ПОЛОЖИЛИ НА СТАПЕЛЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАСТАВИТ КОМПАНИИ СТРОИТЬ СУДА В РФ

Правительство собирается загрузить российские верфи, обязав бизнес использовать суда местной постройки для некоторых видов деятельности, в том числе перевозок энергетических грузов по Севморпути и каботажных перевозок. В последнем случае создается угроза обновления речного флота и судов «река-море», поскольку критерии признания такой продукции российской сейчас невыполнимы. При этом правительство получит право и самостоятельно смягчать эти требования для некоторых отраслей и даже отдельных проектов. В результате, считают собеседники «Ъ», в худшем положении окажутся небольшие игроки, которые не смогут добиться для себя исключений.

Правительство может получить право определять отдельные виды работ, выполнять которые можно будет только с помощью построенных в России судов. Речь идет о каботажных перевозках грузов и пассажиров, разведке и разработке минеральных ресурсов в водах и на шельфе РФ, морских перевозках и хранении углеводородов на Севморпути. Соответствующие поправки к Кодексу торгового мореплавания были одобрены 31 июля на заседании правительства.

По словам **премьера Дмитрия Медведева**, изменения нужны для поддержки российских верфей, которые «загружены в лучшем случае наполовину».

Как уточняется в тексте законопроекта (есть у «Ъ»), поправки не имеют обратной силы, и уже заключенные контракты не будут затронуты. При этом, хотя и сейчас неясно, на какие именно виды деятельности будет распространено новое регулирование, правительство дополнительно получит возможность по своему усмотрению разрешать использование иностранных судов.

Поправки разработал Минпромторг, который хотел еще с 2019 года ввести запрет на перевозку нефти, газа и угля по Севморпути иностранными судами (см. «Ъ» от 22 марта 2018 года). В министерстве отметили, что Госдума рассмотрит законопроект в осеннюю сессию. За подобные инициативы всегда выступала Объединенная судостроительная корпорация (ОСК). В прошлом году глава ОСК Алексей Рахманов отмечал, что такие изменения «автоматически означают больше заказов».

Жестким противником прошлой редакции законопроекта был НОВАТЭК (см. «Ъ» от 25 октября 2018 года). Но в итоге компания согласилась строить свои газозаводы для проекта

«Арктик СПГ-2» на дальневосточной «Звезде». В НОВАТЭКе “Ъ” сообщили, что, хотя и поддерживают развитие отечественного судостроения, нужно обратить внимание на «вопрос своевременного исполнения российскими судостроителями взятых на себя обязательств». Так, в начале 2016 года по заказу НОВАТЭКа был подписан контракт на строительство танкера Arc7 «Юрий Кучиев» на верфи ОСК со сроком поставки в 2018 году, однако сроки «неоднократно сдвигались верфью в одностороннем порядке и до настоящего момента судно заказчику не передано». Поэтому, считают в НОВАТЭКе, верфи должны подтвердить возможность надлежащего исполнения обязательств по строительству судов и «только после этого можно рассматривать введение ограничений». Источники “Ъ” уверены, что крупные компании смогут получить разрешения правительства использовать суда иностранной постройки.

При этом способность верфей обеспечить потребности российских проектов на СМП неочевидна, отмечает глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев: «Если у «Газпром нефти» ситуация благополучная, а у НОВАТЭКа близка к разрешению, то своевременное строительство флота для «Восток Ойл», «Востокугля» и «Северной звезды» находится в состоянии неопределенности».

Согласно законопроекту, чтобы судно считалось построенным в РФ, оно должно соответствовать определенным требованиям (они указаны в 719-м постановлении). Эта увязка больше всего беспокоит российские судоходные компании, работающие на речных судах и судах «река-море» (см. “Ъ” от 16 октября 2018 года). Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что смежники российских верфей не производят компоненты, необходимые для признания судна российским по 719-му постановлению. С ним согласен и другой источник “Ъ”: с 1 июня нужно использовать не менее восьми позиций из подготовленного Минпромторгом перечня оборудования, но сейчас таких серийных образцов практически нет. Уже есть прецедент, когда из-за разногласий в трактовке 719-го постановления компания отказалась от заказа на десять судов, хотя под это уже были найдены средства, добавляет собеседник “Ъ”: иностранным компаниям для локализации оборудования в РФ нужны экономические условия и объемы заказа, которые российские верфи не могут обеспечить.

<https://www.kommersant.ru/doc/4047579>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.07.31; ПРЕЗИДЕНТ АПСРТ: ОЩУТИМЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В МИНУВШИЕ ПЯТЬ НЕ ДОСТИГНУТО

На состоявшемся 25 июля в Архангельске выездном отчетно-выборном собрании членов Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта президент Ассоциации Александр Зайцев выступил с докладом, в котором охарактеризовал положение дел в речном секторе водной отрасли.

По словам А. Зайцева, прошедшие пять лет можно охарактеризовать как период стабилизации внутреннего водного транспорта без серьезных отклонений в количественном отношении перевозок грузов и пассажиров, но стабилизация произошла на довольно низких объемах, по перевозкам грузов на уровне 117 - 120 млн тонн, перевозкам пассажиров 13 - 15 миллион чел. В предстоящий период необходимо сосредоточиться на достижении роста этих показателей, подчеркнул докладчик.

«Сегодня проблемами речного транспорта занимаются и Президент страны, и Правительство, и Министерство транспорта, и Росморречфлот и так далее. Но ощутимых результатов мы пока с вами не достигли», - констатирует А. Зайцев. - Деятельность судоходных компаний и речных портов зависит от многих факторов: наличия грузовой базы, от поведения наших смежников - железнодорожных и автомобильных компаний, от путевых условий, которые в свою очередь зависят от водности в том или ином бассейне. В каждую навигацию в каком-либо бассейне из-за

недостаточности глубин перевозки осуществлялись со значительными потерями провозной способности флота. Этой проблеме за последние годы уделяется много внимания на всех уровнях государственного управления и как результат во исполнение поручений Президента начато строительство Багаевского гидроузла на реке Дон и завершено проектирование Нижегородского узла в Волжском бассейне».

Следующим этапом должно быть устранение узких мест и в других бассейнах, включая нерегулируемые речные магистрали в Сибири, отметил глава АПСРТ.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=79857>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; ГРУЗИНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ НАШЛА СПОСОБ ЛЕТАТЬ В РОССИЮ ВОПРЕКИ ЗАПРЕТУ

Грузинская авиакомпания MyWay Airlines планирует начать полеты в Белоруссию с перспективой транзитных рейсов через Минск в Москву, сообщил коммерческий директор авиаперевозчика Игорь Апциаури.

«Мы пару недель назад сдали все необходимые документы в агентство гражданской авиации Беларуси и, надеюсь, к концу сентября начнем полеты в Минск. Мы делаем акцент не только на прямой поток, но и на транзитные рейсы в Москву через Минск», - сказал Апциаури Sputnik Грузия.

Он отметил, что агентству гражданской авиации Белоруссии нужно минимум 45 дней, чтобы рассмотреть запрос, поэтому ответ на него авиакомпания ожидает в конце августа. После получения официального разрешения на полеты в Минск MyWay Airlines начнет переговоры с белорусскими авиакомпаниями о выполнении рейсов в Москву, добавил Апциаури.

Обострение российско-грузинских отношений

Отношения между Россией и Грузией ухудшились после антиправительственных и антироссийских акций в Тбилиси в конце июня. Тогда в Тбилиси начались беспорядки из-за того, что на открытии Генеральной сессии Межпарламентской ассамблеи православия российский депутат Сергей Гаврилов сел в кресло спикера парламента.

Несмотря на то, что это место для него выбрала грузинская сторона, оппозиционеры в знак протеста покинули парламент, а в городе начались беспорядки, митингующие взяли здание штурмом.

Президент страны Салом Зурабишвили обвинила Москву в возникшем кризисе и назвала Россию «врагом и оккупантом». Премьер-министр **Дмитрий Медведев** назвал подобное заявление непрофессиональным и отметил, что столкновения в грузинской столице - результат борьбы оппозиции с провластными силами.

Президент **Владимир Путин** в конце июня подписал указ, запрещающий российским авиакомпаниям осуществлять воздушные перевозки россиян в Грузии с 8 июля, а спустя день **Минтранс** также объявил о приостановке полетов грузинских авиакомпаний в Россию.

Как пояснил пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков, авиасообщение восстановят после нормализации ситуации в Грузии.

<https://ria.ru/20190731/1557053662.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.01; В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ВПЕРВЫЕ ЗА 50 ЛЕТ ПОЯВЯТСЯ РЕГУЛЯРНЫЕ ВЕРТОЛЕТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ; РЕЙСЫ БУДУТ ОРГАНИЗОВАНЫ К АВИАСАЛОНУ МАКС В АВГУСТЕ

Компания «Хелиэкспресс» (входит в «РВС-холдинг») во время авиасалона МАКС организует регулярные пассажирские вертолетные перевозки от своего хелипарка «Подушкино» (Одинцово) до аэропорта «Жуковский», рассказал представитель «РВС-холдинга». Полеты будут выполняться на российском вертолете «Ансат» в конфигурации на семь пассажиров.

Регулярные вертолетные перевозки организуются в Московской зоне впервые почти за 50 лет: в 1960–1971 гг. регулярные рейсы выполнялись с вертолетной станции «Аэрофлота» рядом с Ленинградским шоссе в аэропорты «Внуково» и «Шереметьево», также были регулярные рейсы между этими аэропортами и между «Внуково» и аэропортом «Быково», говорит представитель РВС.

«Нашим рейсам присвоены номера, они заведены в систему бронирования, билеты можно купить на сайте «Хелиэкспресса», – продолжает собеседник.

МАКС-2019 будет проходить с 27 августа по 1 сентября в «Жуковском». По его словам, утром «Хелиэкспресс» будет выполнять по четыре рейса из «Подушкино» в «Жуковский», вечером – по три в обратном направлении, всего за шесть дней авиасалона будет выполнено 42 рейса.

Цена билета в одну сторону составит от 19 000 до 23 000 руб. в зависимости от времени рейса, полет займет 20 минут, с аэродрома до выставочного комплекса авиасалона для пассажиров будет организован трансфер, говорит заместитель гендиректора РВС Наталья Трофимова. Цена складывается из среднеотраслевой стоимости летного часа «Ансата» и с учетом того, что рейсы с пассажирами будут выполняться в одну сторону, возвращаться для следующего рейса вертолет будет пустым, объясняет она.

РВС планирует запустить регулярные перевозки между Москвой и столицами регионов Центрального федерального округа. «Во время перевозок на МАКС мы будем отрабатывать операционные и технологические процессы, прибыль не является главным приоритетом», – добавляет Трофимова. Компания ставит своей целью достичь средней загрузки в пять пассажиров на рейс.

«Мы ориентируемся на бизнес-аудиторию и многочисленных фанатов авиации, которые планируют посетить МАКС-2019, поездка до «Подушкино» из центра Москвы на автомобиле займет до получаса», – говорит представитель РВС.

У РВС есть вертолетные площадки и в Москве – в комплексе «Москва-сити» и рядом с Московским домом музыки. Полеты в Москве доступны только для высших чиновников, для гражданских вертолетов эта зона закрыта, на каждый полет надо получать разрешение, в том числе в ФСО, при этом разрешение может быть отозвано даже в последний момент, говорят сотрудники двух других авиакомпаний.

В парке «РВС-холдинга» 24 вертолета, в том числе 13 «Ансатов» и 8 Ми-8, холдинг занимается санитарной эвакуацией, VIP-перевозками, созданием и управлением вертолетными площадками.

«Регулярные вертолетные рейсы выполняются в труднодоступных регионах страны, они субсидируются, так как себестоимость вертолетных перевозок высока, – говорит ведущий научный сотрудник Высшей школы экономики Федор Борисов. – В Москве и Московской области есть спрос на чартерные VIP-перевозки. Регулярные рейсы были бы востребованы на направлениях с большим входящим и исходящим пассажиропотоком, например между аэропортом «Шереметьево» и «Москва-сити». Но полеты над Москвой запрещены».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/31/807769-vertoletnie-perevozki>

КОММЕРСАНТЪ # САРАТОВ; ПЕТУНИН СЕРГЕЙ; 2019.07.31; «ГАГАРИН» ВЫРУЛИЛ НА ПОЛОСУ; ПОДПИСАНО РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ НОВОГО САРАТОВСКОГО АЭРОПОРТА

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об открытии нового аэропорта «Гагарин» в Саратове. Документ, датированный 20 июля, вчера появился на сайте правительства РФ. Согласно документу, старый аэропорт «Саратов Центральный» прекращает свою деятельность с 21 августа. Кроме того, премьер-министр пояснил, что принято решение о выделении 500 млн руб. на закупку

дополнительного оборудования. Эксперты считают, что открытие аэропорта позволит улучшить авиасообщение Саратовской области с другими регионами.

Правительство РФ опубликовало распоряжение главы кабинета министров РФ Дмитрия **Медведева** об открытии саратовского международного аэропорта «Гагарин». В документе указано также, что в аэропорту устанавливается воздушный грузо-пассажирский постоянный многосторонний **пункт пропуска** через государственную границу РФ. Тем же распоряжением закрывается действующий аэропорт «Саратов Центральный» и находящийся в нем пограничный пропускной пункт. Официально старый аэропорт должен прекратить работу с 21 августа.

«Старый саратовский аэропорт будет закрыт со временем, он не соответствует потребностям региона, расположен в городской черте. Мы рассчитываем, что новый аэропорт сможет стать крупным международным хабом», - сказал господин **Медведев** вчера на заседании правительства (цитата по РИА новости). Глава правительства также добавил, что принято решение о закупке дополнительного оборудования для нового саратовского аэропорта на сумму 500 млн руб.

Напомним, новый аэропортовый комплекс «Гагарин» возводится в 20 км от Саратова в районе села Сабуровка. Проектом предусмотрено строительство искусственной взлетно-посадочной полосы протяженностью 3 тыс. м, пассажирского терминала площадью 23 тыс. кв. м, пропускная способность которого составит 1 млн пассажиров в год. Строительство пассажирского терминала и административно-производственных зданий, необходимых для обслуживания пассажиров и их багажа, авиационных грузов, почты, размещения персонала аэропорта и спецтехники, применяемой в технологических процессах аэропортовой деятельности, обеспечивает АО «СарАэро-Инвест» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов»), генеральным подрядчиком строительства является ООО «Эста Констракшен». Проект строительства аэропортового комплекса включен в Государственную программу «Развитие транспортной системы», в рамках которой на его возведение было выделено 7,22 млрд руб. Объем привлекаемых инвестиций оценивается в 7,7 млрд руб. Из областного бюджета на проектирование и строительство линейных инфраструктурных объектов было привлечено 2,4 млрд руб. Закладка первого камня аэропорта состоялась в октябре 2012 года. Оператором аэропорта станет АО «СарАэро-Инвест».

О необходимости переноса аэропорта за черту города, где он находится с 1931 года, в Сабуровку говорили с 1972 года.

В аэропорту «Гагарин» сообщили, что обслуживание авиарейсов начнется с 20 августа этого года. Такое решение принято 28 июля на координационном совещании, в котором участвовали председатель Государственной думы РФ Вячеслав Володин и **руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**.

Предполагается, что с 20 августа все авиарейсы, выполняемые в Саратов, будут переведены из аэропорта «Центральный» в новый аэропорт «Гагарин». Сейчас в Саратове работают авиакомпании S7, «**Аэрофлот**», PegasFly и UTair, которые выполняют рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Сургут, Симферополь и Анталию.

В департаменте стратегических коммуникаций аэропорта «Гагарин» уточнили, что с 20 августа на маршруте Москва - Саратов начнет работать авиакомпания «Победа».

Генеральный директор холдинга «Аэропорты Регионов» Евгений Чудновский сообщил, что сейчас в Росавиацию направлены документы для получения сертификата оператора аэродрома гражданской авиации и других разрешительных документов. Получение разрешительных документов планируется 1 августа. Тестовый рейс запланирован на 18 августа.

Оператором действующего аэропорта «Саратов Центральный» является АО «Саратовские авиалинии» (бенефициар - Аркадий Евстафьев). В мае компания сообщила о высвобождении 394 сотрудников, часть из них перейдет на работу в АО «СарАэро-

Инвест». После падения самолета «Москва - Орск» 11 февраля прошлого года (в авиакатастрофе погиб 71 человек) комиссия Росавиации выявила ряд нарушений в работе авиакомпании и 30 мая **Федеральное агентство воздушного транспорта** аннулировало сертификат эксплуатанта АО «Саратовские авиалинии». Работая только как оператор аэропорта, в 2018 году «Саратовские авиалинии» получили убыток 707,6 млн руб.

Глава «Авиапорта» Олег Пантелеев считает, что благодаря открытию нового аэропорта авиасообщение Саратовской области с другими регионами улучшится, так как действующий аэропорт не может принимать среднемагистральные и дальнемагистральные лайнеры.

EASTRUSSIA (EASTRUSSIA.RU); 2019.07.31; МАЛУЮ АВИАЦИЮ ИСПЫТАЮТ ДАЛЬНОСТЬЮ

Забайкалье стало одним из первых субъектов России, где на пассажирских авиаперевозках широко используется воздушное судно ТВС-2МС, идущее на смену легендарному биплану малой авиации Ан-2. При этом регион может стать пилотным и для внедрения техники нового поколения - самолета ТВС-2ДТС «Байкал», который будет выпускаться в соседней Бурятии.

С АМЕРИКАНСКИМ «СЕРДЦЕМ»

Ан-2, выпускавшиеся с конца 1940-х, долгое время являлись основой отечественной малой авиации. Сегодня в России в состоянии летной годности находится порядка 300 самолетов этой серии. Сибирским научно-исследовательским институтом авиации им. Чаплыгина (СибНИА) был предложен проект модернизации воздушного судна посредством замены штатной силовой установки на газотурбинный двигатель ТРЕ331-12 производства американской Honeywell Inc. Изменения затронули и другие узлы машины, а также салон вместимостью до 12 человек, который стал более комфортным.

Модернизированный самолет получил обозначение ТВС-2МС. По сравнению с предшественником максимальная дальность полета судна возросла в полтора раза (более 1,2 тыс. км), а максимальная высота увеличилась вдвое - до 4 тыс. м. За счет замены двигателя машина стала более экономичной: как отмечают с СибНИА, у судна расход топлива на 10% меньше, чем у Ан-2. Сегодня эксплуатантами ТВС-2МС является ряд компаний, в том числе забайкальский «Аэросервис».

Справка EastRussia: авиационный комплекс в Забайкальском крае представляют три аэропорта (самый крупный в Чите по итогам 2018 года обслужил 389,5 тыс. пассажиров) и 43 посадочные площадки, в том числе расположенные в отдаленных населенных пунктах региона, куда другим видом транспорта трудно добраться. В настоящее время на местных авиалиниях в Забайкалье действует около десятка социально значимых маршрутов.

В январе 2019 года ТВС-2МС компании «Аэросервис» совершил первый пассажирский рейс. На конец июля общий налет самолета составлял примерно 700-800 часов. Сегодня им закрывается достаточно широкая маршрутная сеть, регулярные рейсы выполняются по направлениям Чита - Красный Чикой, Красный Чикой - Менза, Чита - Усугли, Усугли - Тунгокочен, Тунгокочен - Красный Яр и другим. Помимо перевозок пассажиров, организуются полеты по санитарной авиации, прочим авиационным работам.

«Самолет показывает себя положительно, у экипажа в принципе замечаний нет. Есть, конечно, детские болезни, которые легко устранимы, проблем эта машина нам не приносит», - рассказал EastRussia заместитель гендиректора ООО «Аэросервис» Павел Креницын.

По его словам, кроме ТВС-2МС компания рассматривала другие варианты обновления флота. В частности, за счет приобретения американского легкого одномоторного самолета Cessna Caravan. «Эта машина хорошая, пользуется спросом. Но для наших регионов она не совсем приемлема. Чем хорош Ан-2, он может летать практически на любые площадки. Cessna же избирательна», - говорит Павел Креницын.

Последовать примеру «Аэросервиса» собираются в других регионах Дальневосточного федерального округа. Как сообщил заместитель директора ОГУП «Авиация Колымы» Максим Старцев, в Магаданской области сейчас идет развитие инфраструктуры для малой авиации. Упор делается на создание и обновление посадочных площадок для небольших самолетов в Сусумане, Ягодном и Сеймчане. Для полетов будут приобретены два ТВС-2МС. О планах по покупке этой машины информировали и в правительстве Хабаровского края.

НЕБО В ОЖИДАНИИ «БАЙКАЛА»

Модернизация Ан-2 - перспективное направление, поскольку советские самолеты довольно неприхотливы, их шасси позволяют садиться даже на неподготовленный грунт. В то же время перевозчики ждут появления новой отечественной техники. Тем же СибНИА разработан проект самолета ТВС-2ДТС «Байкал», сборка которого будет осуществляться на Улан-Удэнском авиационном заводе (входит в холдинг «Вертолеты России»). В апреле 2018 года состоялся показ опытного образца. Как продемонстрировали экспериментальные полеты, новинка способна работать в условиях низких температур, осуществлять взлет и посадку на короткие грунтовые взлетно-посадочные полосы с низкой плотностью покрытия. Функционал «Байкала» широкий - его планируется использовать для оказания экстренной медицинской помощи, тушения лесных пожаров, выполнения сельскохозяйственных работ и, конечно, организации пассажирских перевозок (местимость самолета - 14 пассажиров).

«Воздушное судно ТВС-2ДТС возможно рассматривать на перспективу для выполнения полетов внутри муниципальных районов в случае заинтересованности районных администраций», - отмечает начальник Дальневосточного межрегионального территориального управления Росавиации Сергей Тараненко.

При поддержке Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики для малой авиации могут быть приобретены 20 самолетов. Однако процесс создания ТВС-2ДТС затянулся. Первые самолеты Улан-Удэнский завод намерен передать в эксплуатацию в конце 2022 года, тогда как ранее это планировалось сделать в 2021-м. Ситуация с «Байкалом» обсуждалась во время недавнего посещения авиапредприятия вице-премьером РФ Юрием Трутневым. «Мы говорили о том, что необходимо сделать, чтобы как можно быстрее начался промышленный выпуск самолета, и он появился в дальневосточном небе», - прокомментировал он по итогам совещания.

О том, что «Байкал» нужен Дальнему Востоку, сомнений нет. «Я беседовал со всеми губернаторами, чьи регионы входят в территорию ДФО. Они все заинтересованы в том, чтобы появился самолет, чтобы он был экономичным, надежным, современным», - сказал Юрий Трутнев.

Для успешного воплощения проекта самолета ТВС-2ДТС предлагается сформировать дорожную карту, где будут прописаны все мероприятия со сроками их реализации: когда завершится разработка документации, будут получены необходимые сертификаты, пройдут экспертизы. «Нужно сопровождать каждый шаг для того, чтобы проект был успешным. Пока мы двигаемся медленно, нужно ускорить процесс», - заявил вице-премьер.

ПРИУМНОЖИТЬ ТРАДИЦИИ

Тем временем потенциальные эксплуатанты обсуждают с производителем конфигурацию судна. Если заявляемые взлетно-посадочные характеристики устраивают перевозчиков, то по другим параметрам возникают вопросы. К примеру, у «Байкала» рекордная для самолета такого типа максимальная дальность полета - 4 тыс. км. «Нам представляется это излишней характеристикой, это все приведет к утяжелению самолета. Он далеко летит, но нужно ли это? Для наших районов самолет должен быть простым в эксплуатации и в то же время достаточно крепким, с нормальным мощным двигателем, современной авионикой», - рассуждают в «Аэросервисе».

В «Полярных авиалиниях» напоминают, что у ТВС-2ДТС запроектирован американский двигатель Honeywell TRE331-12UAN. Необходимо, подчеркивают в компании, чтобы производство данных агрегатов осуществлялось и в России. В руководстве «Полярных авиалиний» также предлагают принять программу льготного лизинга новых воздушных судов «Байкал» и Ил-114-300 (этот самолет должен прийти на смену устаревшим Ан-24 и Ан-26) за счет предоставления субсидий из федерального бюджета Государственной транспортной лизинговой компании.

Работа по разработке проектной модели самолета «Байкал» продолжается. «ТВС-2МС, который мы сейчас эксплуатируем, - это глубоко модернизированный Ан-2. «Байкал» - это уже другая машина. Но хотелось, чтобы он вобрал в себя все то лучшее и надежное, что было в советском самолете», - резюмировал Павел Криницын.

Требование к надежности техники обусловлено тем, что воздушные сообщения играют большую роль в обеспечении транспортной доступности. «В Забайкальском крае есть труднодоступные населенные пункты, такие как, например, Чара Каларского района, в которых авиатранспорт является единственным оперативным и круглогодичным видом. Внутренние авиамаршруты необходимы и востребованы. В настоящее время их оптимальное количество, все восемь субсидируются из регионального бюджета. На 2019 год на эти цели выделено 32 млн руб. и отдельно 10 млн руб. - на маршрут Чита - Чара. Правительство Забайкальского края намерено развивать региональную авиацию, увеличивая количество маршрутов, исходя из потребностей населения», - рассказал EastRussia глава региона Александр Осипов.

<https://www.eastrussia.ru/material/maluyu-aviatsiyu-ispytayut-dalnostyu/>

ТАСС; 2019.08.01; КАБМИН ВВЕЛ МЕХАНИЗМ, КОТОРЫЙ ПОЗВОЛИТ ИЗБЕЖАТЬ РЕЗКОГО РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Начал работать механизм, который позволит избежать резкого роста цен на авиабилеты в случае удорожания стоимости нефти. Закон, начинающий действовать 1 августа, предусматривает поддержку авиаперевозчиков через выплату им отрицательного акциза в ситуации, когда цена за баррель нефти превышает \$70.

Во время прямой линии с президентом России Владимиром **Путин**ым жители Дальнего Востока пожаловались на высокие цены на авиабилеты. После этого он распорядился, чтобы авиакеросин был включен в соглашение с нефтяниками по стабилизации цен на топливо. В результате правительство решило ввести отрицательный акциз на керосин, который бы компенсировал авиакомпаниям часть расходов на топливо, но не оказывал бы влияния на его стоимость у нефтяных компаний.

Сообщалось, что российские авиакомпании из-за роста цен на керосин в первом полугодии 2018 г. впервые в истории получили убытки на традиционно прибыльных международных направлениях. Позднее общий убыток отрасли удвоился, поскольку компании, несмотря на рост расходов, не повышали цены в конкурентной борьбе. По подсчетам аналитика «Финам» Алексея Калачева, цены производителей авиационного топлива выросли за два года на 43,5%, основной рост пришелся на прошлый год.

По его словам, предлагаемых правительством мер будет достаточно для того, чтобы не допустить роста цен на авиабилеты. «Я полагаю, принятых мер будет достаточно для стабилизации рынка. Правительству удалось, не отказываясь от повышения акцизов на топливо, сдержать рост цен на бензин и дизельное топливо. Должно получиться и с авиакеросином, - сказал Калачев. - Если не будет резких изменений на рынке нефти или нового обвала курса рубля, для нового роста цен на топливо не будет оснований».

Консультант Vygon Consulting Евгений Тыртов заметил, что при сохранении нынешних цен размер компенсаций был бы равен нулю из-за текущей низкой стоимости топлива в Европе, которая сейчас на 25% ниже максимальных уровней сентября - октября 2018 г.

«Если цены вырастут до прошлогодних высоких уровней, то авиакомпании получают до 6-7 тыс. руб. за тонну авиакеросина, или 35-40 млрд руб. в 2019 г.», - подсчитал эксперт. С коллегами согласен и начальник управления инвестиционных стратегий «БКС Брокер» Виктор Бондарович - размер компенсации будет зависеть от того, как сильно будет меняться цена на нефть. «На мой взгляд, наиболее верный путь выбрал «Аэрофлот», захеджировавший большую часть своих расходов на топливо. Это поможет перевозчику оставаться в рамках своего бюджета при резких, кардинальных изменениях цен на нефтепродукты», - рассказал он. Эксперт добавил, что зависимость авиакомпаний от государственных дотаций и льгот не является чисто российским изобретением - господдержку в том или ином виде получают многие европейские и североамериканские компании.

<https://tass.ru/ekonomika/6721178>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» 18 СЕНТЯБРЯ ОТКРОЮТ РЕЙС ИЗ ПЕРМИ В ПРАГУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) 18 сентября начнет полеты из Перми в Прагу (Чехия), сообщила пресс-служба авиаперевозчика.

«Рейсы запланированы как на осенний, так и на зимний периоды. Полеты будут выполняться на воздушных судах А320», - отмечается в сообщении.

Прямой рейс будет выполняться дважды в неделю - по средам и субботам.

Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе «Уральских авиалиний», ранее из Перми в Прагу авиакомпания полеты не осуществляла.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.31; «ПОБЕДА» ВПЕРВЫЕ ПЕРЕВЕЗЛА 1 МЛН ПАССАЖИРОВ ЗА МЕСЯЦ НА 30 САМОЛЕТАХ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа», входящая в Группу «Аэрофлот», впервые перевезла миллион клиентов за месяц, говорится в пресс-релизе «Победы».

Почетный юбилейный клиент вылетел из Москвы в Казань рейсом DP283, где была проведена торжественная встреча: сразу после посадки его поздравили и вручили памятные подарки генеральный директор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков и генеральный директор Международного аэропорта «Казань» Сергей Романцов.

Как отмечается в сообщении, «Победа» стала первой авиакомпанией в истории российской авиации, обслужившей всего на 30 самолетах один миллион клиентов за месяц.

«Достигнутый показатель позволяет говорить о безоговорочном лидерстве «Победы» в части загрузки регулярных рейсов и количестве перевезенных клиентов на один самолет за счет высокого налета и пунктуальности. В июле средняя загрузка рейсов «Победы» составила 96,7%, а на большинстве достигала 100%», - сообщает авиаперевозчик.

С начала 2019 года «Победа» перевезла свыше 5 миллионов клиентов, в 2018 году такой результат был достигнут на два месяца позднее - только в конце сентября. Всего по итогам 2019 года «Победа» планирует перевезти не менее 10 миллионов пассажиров.

Темп роста перевозок позволил «Победе» поставить абсолютный мировой рекорд, следует из рейтинга авторитетного британского издания Airline Business, ведущего международного отраслевого ресурса. Безоговорочное лидерство «Победы» в списке главных игроков мирового авиационного рынка обеспечил прирост пассажиропотока на 56,8% в 2018 году.

Ранее по этому же показателю «Победу» однозначным лидером среди всех европейских лоукостеров признал ведущий мировой аналитический центр CAPA (Centre for Aviation), один из самых надежных в мире источников авиационной и туристической информации, говорится в пресс-релизе.

Авиакомпания «Победа» начала выполнять полеты в 2014 году. В российских рейтингах крупнейших агентств по продаже авиабилетов «Победа» признается ценовым лидером, предлагающим самые низкие цены на авиаперелет. Кроме того, по данным Росавиации, «Победа» - самая пунктуальная авиакомпания России.

Флот «Победы» состоит из 30-ти современных самолетов Boeing 737-800, поставленных в компанию напрямую с завода-производителя. Средний возраст авиапарка всего 2,3 года.

<https://ria.ru/20190731/1557053933.html>

ИА ФЕРГАНА; 2019.07.31; МОСКОВСКИЙ СУД ОБЯЗАЛ «ТАДЖИК ЭЙР» ВЫПЛАТИТЬ РОСАВИАЦИИ ПОЛМИЛЛИОНА ДОЛЛАРОВ

Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) и постановил взыскать с национальной авиакомпании «Таджик Эйр» \$555 тысяч. Именно столько задолжал таджикский авиаперевозчик за аэронавигационное обслуживание, передает Sputnik Таджикистан.

Как пояснил в суде представитель Росавиации, «Таджик Эйр» накопила долг за услуги, оказываемые в соответствии с Чикагской конвенцией, за период с сентября по декабрь 2018 года. До этого перевозчик оплачивал выставленные счета в срок. Представитель таджикской авиакомпании на заседания не приходил.

Ранее стало известно, что в прошлом году литовская компания «Скайроуд Лизинг» отсудила у «Таджик Эйр» \$20 млн компенсации за эксплуатацию взятых в лизинг двух лайнеров Boeing.

Госавиакомпания «Таджик Эйр» многие годы несет убытки и находится в состоянии финансового кризиса. Еще в сентябре 2018 года таджикское правительство заявило о готовности передать акции этой авиакомпании в частные руки, чтобы спасти ее от банкротства. В январе текущего года из-за экономических трудностей авиакомпания прекратила полеты по всем направлениям. До этого самолеты перевозчика совершали рейсы в 13 городов (в том числе Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Сургут, Бишкек, Алматы, Самарканд). Все сотрудники были отправлены в неоплачиваемые отпуска.

26 июля глава Агентства по гражданской авиации при правительстве Таджикистана Икром Субхонзода сообщил, что после семимесячного перерыва «Таджик Эйр» выполнила первый рейс в Джидду в Саудовской Аравии. Субхонзода также заявил, что в соответствии с программой господдержки перевозчика до 2023 года ведется работа по выводу авиакомпании из кризиса.

<https://fergana.agency/news/109499/>

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, ТКАЧЕНКО КОНСТАНТИН, ТРУНИНА АННА; 2019.07.31; ТАСС НАЗВАЛ ПРИЧИНОЙ КРУШЕНИЯ SSJ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ОШИБКУ ПИЛОТОВ

По словам источника агентства, такой вывод уже можно сделать «с полной уверенностью», несмотря на то что расследование будет продолжаться еще около полутора лет.

Основной причиной крушения пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100 в московском аэропорту Шереметьево в начале мая следователи считают ошибку пилотов. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на источник в следственных органах.

По словам собеседника, само расследование будет продолжаться еще порядка полутора лет. Это связано с необходимостью провести большое количество летных и авиационно-технических экспертиз.

«Однако уже сейчас с полной уверенностью можно сделать вывод, что летное происшествие произошло по вине пилотов», - заключил он.

Представитель Росавиации отказался от комментариев.

В пресс-службе «Аэрофлота» сообщили РБК, что считают заявление источника, опубликованное информагентством ТАСС, неприкрытой попыткой оказать давление на комиссию Межгосударственного авиационного комитета и следственные органы, а также подготовить определенным образом общественное мнение.

«В опубликованном предварительном отчете МАКа 14 июня 2019 года не делается никаких выводов, а только подробно рассказывается о работе самолета и действиях экипажа 5 мая. Объективные результаты расследования еще только предстоит получить полномочным и компетентным следственным органам», - указали в авиакомпании.

«Аэрофлот» призвал воздержаться от распространения преждевременных выводов о причинах катастрофы до завершения официального расследования.

Самолет SSJ100 «Аэрофлота» 5 мая вылетел в Мурманск из Шереметьево, однако затем вернулся в аэропорт из-за попадания молнии. При посадке у лайнера подломились стойки шасси, он ударился о взлетно-посадочную полосу и загорелся. В результате катастрофы погиб 41 человек. В середине июня эксперты МАКа опубликовали предварительные итоги расследования, в которых не называли виновных, но указывали, что двигатели SSJ100 не были повреждены после попадания молнии. В отчете также подробно описывались действия пилотов. Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в ответ заявил, что у компании «много вопросов» к отчету комитета.

<https://www.rbc.ru/society/31/07/2019/5d41e62a9a79472fcdd0da09>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.31; СУД ОСТАВИЛ ИСК ГТЛК К «БУРЯТСКИМ АВИАЛИНИЯМ» НА \$30 МЛН БЕЗ РАССМОТРЕНИЯ

Арбитражный суд Москвы оставил без рассмотрения исковое заявление ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, контролируется Минтрансом России) о взыскании с ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» («Бурал») \$29,4 млн задолженности и \$76,7 тыс. процентов.

По данным картотеки арбитражных дел, задолженность авиакомпании перед ГТЛК образовалась по договору аренды воздушных судов в период с 1 июля по 31 декабря 2016 года. «Бурал» не оплатил аренду и не внес технические резервы.

Рассмотрение заявления ГТЛК началось в июле 2017 году, но по инициативе самого истца в октябре того же года было приостановлено до момента признания должника банкротом или завершения дела о банкротстве последнего.

В феврале 2019 года Арбитражный суд Бурятии признал «Бурал» банкротом и открыл в отношении него конкурсное производство сроком до 22 августа. Как поясняется в судебных материалах, требования о взыскании долгов по арендным платежам подлежат предъявлению в рамках дела о банкротстве.

Требование ГТЛК к «Бурятским авиалиниям» на сумму \$29,5 млн (\$29,4 млн задолженности и \$76,7 тыс. процентов) стало наиболее крупным среди требований лизинговой компании, предъявленных авиакомпании.

Так, в марте 2018 года Арбитражный суд Москвы взыскал с «Бурала» в пользу ГТЛК \$3,5 млн, в декабре того же года - еще 1,2 млрд рублей.

Как сообщалось, Росавиация приказом от 7 февраля 2017 года аннулировала сертификат эксплуатанта «Бурала», который выполнял пассажирские рейсы на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей. Авиакомпания пыталась оспорить это решение, но затем отозвала иск.

В марте 2017 года судебные приставы арестовали весь имущественный комплекс авиакомпании из-за ее долгов. Обеспечительные меры были обращены на 6 самолетов и 4 вертолета (в том числе непригодные к полету), а также 14 объектов недвижимости.

АК «Бурятские авиалинии» базировалась в Улан-Удэ, выполняла регулярные рейсы в Иркутск, Нижнеангарск, Таксимо на самолетах Ан-24.