



Ежедневный мониторинг СМИ

02 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ ДИТРИХ ОСТАЛСЯ ВО ГЛАВЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА»	3
РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.08.02; ВЛАСТИ ЯМАЛА РАСТОРГНУТ ДОГОВОР НА СТРОЙКУ САМОЙ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	3
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ЯНАО РАСТОРГНЕТ СОГЛАШЕНИЯ С ГРУППОЙ «ВИС» О СОЗДАНИИ Ж/Д ЛИНИИ К САБЕТТЕ	4
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.08.01; ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА	5
ТАСС; 2019.08.01; РЖД И «СИНАРА» УЧРЕДИЛИ «ИНЖИНИРИНГОВЫЙ ЦЕНТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»	8
ТАСС; 2019.08.01; НАЗВАНЫ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА С САМЫМИ ПЛОХИМИ ДОРОГАМИ.....	8
ТАСС; 2019.08.01; «УБИТЫЕ ДОРОГИ» В БАРНАУЛЕ, ПОПАВШИЕ В СПИСОК ОНФ, ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ НА 70 МЛН РУБЛЕЙ	9
ТАСС; 2019.08.01; РОСАВТОДОР ОТРЕМОНТИРУЕТ 73 КМ ДОРОГ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА 2019 ГОДА.....	9
РИА НОВОСТИ; 2019.08.01; НА ТАМБОВЩИНЕ В 2019 ГОДУ ПОСТРОЯТ И ОТРЕМОНТИРУЮТ 73 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ	10
МОСПРАВДА; МОНА ПЛАТОНОВА; 2019.08.01; 303 БАЛЛА ИЗ 300 ВОЗМОЖНЫХ	11
ТАСС; 2019.08.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО РАБОТУ ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ ДЛЯ ПОГРАНПЕРЕХОДА «ЗАБАЙКАЛЬСК».....	12
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.08.01; ОКОЛО 400 ДЕЛЕГАТОВ ПРИБЫЛИ В МОСКВУ НА КОНФЕРЕНЦИЮ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА	13
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.08.01; РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА	14
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.08.02; С ДОСТАВКОЙ НА БОРТ: В РОССИИ ХОТЯТ ТОРГОВАТЬ ДАННЫМИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ; ЗА ПЕРЕДАЧУ ИНФОРМАЦИИ ОБЕЩАЮТ СКИДКИ НА ТОВАРЫ И УСЛУГИ.....	17
ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.08.01; СТРЕМЛЕНИЕ К НУЛЮ: КАК ВОДИТЕЛЕЙ ВОСПИТЫВАЮТ СУРОВЫМИ ШТРАФАМИ; И ЧЕМ, ПОМИМО «РУБЛЯ», МОЖНО ДОБИТЬСЯ НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ.....	19
ИЗВЕСТИЯ; 2019.08.02; «МОСКВА ЗАСТАВИЛА НАС СОЗДАТЬ НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА»; ПРЕЗИДЕНТ ГРУППЫ «ГАЗ» ВАДИМ СОРОКИН — О ТОМ, КАК ВЛИЯЕТ НА ОТРАСЛЬ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА СУПЕРСОВРЕМЕННЫХ АВТОБУСОВ.....	22
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.01; ВЫХЛОП, НЕСУЩИЙ СМЕРТЬ	25
ТАСС; 2019.08.01; МЕДВЕДЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО КАЧЕСТВО ГЛАВНОЙ АВТОДОРОГИ САХАЛИНА БУДЕТ УЛУЧШЕНО.....	30
РИА НОВОСТИ; 2019.08.01; КАБМИН ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ	30
ТАСС; 2019.08.01; МИНТРАНС ПОМОЖЕТ В ВОССТАНОВЛЕНИИ ПОСТРАДАВШИХ ОТ ПАВОДКА ДОРОГ В БУРЯТИИ	31

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.02; ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ РАССТАВЛЯТ ПРИОРИТЕТЫ; УЧАСТНИКИ РЫНКА СЧИТАЮТ НОВЫЕ ПРАВИЛА КОРРУПЦИОГЕННЫМИ.....	31
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.08.01; НОВЫЕ ОРИЕНТИРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; РОСТ ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК УСКОРИЛСЯ НА ПИКЕ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ ВЫШЛА ИЗ «МИНУСА» К УРОВНЮ ПРОШЛОГО ГОДА.....	36
ТАСС; 2019.08.01; ВОЕННОСЛУЖАЩИЕ ЦВО ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО КЫЗЫЛА.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; АСЗ СПУСТИЛ НА ВОДУ КОРПУС ПЕРВОГО ПАРОМА ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК.....	38
ТАСС; 2019.08.01; КАПИТАН ТАНКЕРА «ИНДИГО» ПРИВЛЕЧЕН К ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УТЕЧКУ ТОПЛИВА У БАЛТИЙСКОЙ КОСЫ.....	39
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНДРЕЙ РЕПИН, РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.08.02; ГИДРОУЗЕЛ НЕ ВЯЖЕТСЯ; СУДОХОДСТВО НА ВОЛГЕ САДИТСЯ НА МЕЛЬ.....	39
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.02; «КОГДА УМИРАЕТ ФЛОТ, ПЕРЕСТАЕТ ЖИТЬ И РЕКА»; КОНСТАНТИН АНИСИМОВ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА.....	42
КОММЕРСАНТЬ; РОМАН РЫСКАЛЬ; 2019.08.02; «НИКТО НЕ ОЦЕНИВАЛ ВОЗМОЖНЫЙ УЩЕРБ»; АЛЕКСЕЙ ЛЕВКОВИЧ, ГЛАВА АДМИНИСТРАЦИИ БАЛАХНИНСКОГО РАЙОНА.....	44
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.01; ЧТОБЫ ЛЕТАТЬ БЫЛО ВЫГОДНО.....	46
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ЛОКАЛИЗАЦИИ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МЕДВЕДЕВ ОБЕЩАЕТ ОБСУДИТЬ С АЭРОФЛОТОМ ЗАПУСК ДОПРЕЙСА МЕЖДУ МОСКВОЙ И САХАЛИНОМ.....	52
ТАСС; 2019.08.01; СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАБИЛЕТЫ В ЧИТУ ДОСТУПНЫ В 2019 ГОДУ ДЛЯ 50 ТЫС. ПАССАЖИРОВ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРОСИТ УСКОРИТЬ СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА В АЭРОПОРТУ ЧАРА.....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МИНИСТЕРСТВО ПО РАЗВИТИЮ Д.ВОСТОКА И АРКТИКИ ПРОСИТ О ДОПСУБСИДИЯХ ДЛЯ МЕСТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК....	53
ПРАЙМ; 2019.08.01; ЦЕНА НА АВИАКЕРОСИН В РФ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛА НА 0,3%.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТУ «ВНУКОВО» В ИЮЛЕ ПОДРОЖАЛА ВПЕРВЫЕ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ.....	54
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВНОВЬ ОТМЕНЯЕТ РЕЙСЫ НА ШРИ-ЛАНКУ В СЕНТЯБРЕ И ОКТЯБРЕ.....	55
ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; НЕЗАКОННО ПОСТРОЕННЫЕ ВБЛИЗИ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ В НИЖНЕАНГАРСКЕ ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ПРИВЕЛИ К АВИАКАТАСТРОФЕ АН-24 - ПРОКУРАТУРА.....	56

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ ДИТРИХ ОСТАЛСЯ ВО ГЛАВЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА»

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих переизбран председателем совета директоров «Аэрофлота», следует из сообщения компании по итогам заседания совета, состоявшегося 31 июля.

Заместителем председателя стал первый зампред - член правления ВЭБ.РФ Михаил Полубояринов.

О том, что Дитрих останется во главе совета, накануне сообщал источник «Интерфакса», знакомый с содержанием правительственной директивы: в ней указано, что представители государства в совете по вопросу повестки заседания об избрании председателя обязаны голосовать за министра транспорта.

Совет директоров «Аэрофлота» в действующем составе был утвержден на годовом собрании акционеров в конце июня. В него вошли 11 человек. Новыми членами стали заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов и экс-глава Минвостокразвития Александр Галушка. Оба - выдвиженцы от государства, в совет «Аэрофлота» они были номинированы впервые.

Сохранили места в совете, помимо Дитриха и Полубояринова, выдвигавшиеся от государства гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев, глава «Ростеха» Сергей Чемезов, президент ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) Юрий Слюсарь, директор направления «Молодые профессионалы» Агентства стратегических инициатив Дмитрий Песков, экс-глава Минтранса РФ, первый замгендиректора ПАО «Группа ЛСР» (МОЕХ: LSRG) Максим Соколов, управляющий директор ООО «Ренессанс Брокер» Игорь Каменской. Также в совете остался выдвигавшийся от миноритариев гендиректор ООО «Арида», экс-глава МТС Василий Сидоров.

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.08.02; ВЛАСТИ ЯМАЛА РАСТОРГНУТ ДОГОВОР НА СТРОЙКУ САМОЙ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Власти Ямала расторгнут соглашение с группой ВИС о строительстве самой северной железной дороги - Северного широтного хода-2. Они вернут компании затраты на 1 млрд руб. и намерены реализовать проект за 77 млрд руб. как концессию

Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа решило расторгнуть соглашение с компанией «ВИС ТрансСтрой», в рамках которого она выступала инвестором строительства железной дороги Бованенково - Сабетта (Северный широтный ход-2, 170 км). Об этом говорится в проекте постановления правительства от 21 июля. Сейчас документ проходит антикоррупционную экспертизу.

Согласно документу, инициатором расторжения соглашения стала «дочка» группы ВИС, но ее представитель заверил РБК, что решение было принято совместно. По его словам, расходы ВИС по этому проекту составили около 1 млрд руб. Власти Ямала готовы возместить из бюджета все расходы компании, связанные с разработкой проектной и рабочей документации, плату за землю, но не более чем на 937,3 млн руб., говорится в постановлении.

Соглашение с ВИС, предусматривающее государственно-частное партнерство (ГЧП), расторгнуто из-за решения реализовать проект в форме федеральной концессии, сказал РБК представитель губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова. Срок заключения

концессионного соглашения еще не определен и находится в стадии переговоров, добавил он.

ВИС готова рассмотреть дальнейшее участие в проекте уже в новом формате, передал РБК через пресс-службу председатель совета директоров и совладелец группы Игорь Снегуров.

Форма ГЧП дает инвестору высокий уровень защиты вложенных средств, в частности, здесь есть гарантия возврата инвестиций, а также прописывается норма доходности, и если она ниже, местная власть компенсирует недостаток, пояснил РБК управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский. А в случае с концессией «подушек безопасности» не предусмотрено, добавил он. «Концессионер рискует собственными средствами. Чтобы получить их назад, у него есть период действия самой концессии - за счет взимаемой платы с пользователей услуг за этот срок инвестиции окупаются, однако он также обязуется вносить еще и в местный бюджет ежегодный концессионный платеж - обычно это процент от оборота», - подчеркивает эксперт. В случае с железной дорогой смена формы договора логична, в рамках федеральной концессии большие риски будет нести инвестор, заключил он.

Соглашение о партнерстве по строительству железной дороги, связывающей Бованенково, где находится одно из крупнейших месторождений «Газпрома», с портом Сабетта, вблизи которого НОВАТЭК построил СПГ-завод, правительство Ямала и «ВИС Трансстрой» заключили в конце 2015 года. Этот проект предполагал строительство и эксплуатацию железнодорожной линии. СШХ-2 должен стать продолжением первого Северного широтного хода, который предусматривает строительство моста через Обь с железнодорожными подходами, железнодорожной линии Обская - Салехард - Надым и моста через Надым, общая протяженность дороги - более 700 км. Реализация проекта позволит сделать СШХ-2 самой северной железной дорогой в России, а Сабетту - самым восточным портом Северного морского пути с подведенной железной дорогой. По оценке Аналитического центра при правительстве, благодаря строительству СШХ-2 грузоотправители смогут сэкономить 18 млрд руб. в год.

В феврале 2019 года вице-премьер **Максим Акимов** (курирует транспорт) в интервью РБК поставил под сомнение загрузку дороги Бованенково - Сабетта. «Мы изучаем вопрос так называемого Северного широтного хода - 2. Привлекательный проект, но пока груза не видим», - сказал он. Позже он поручил проработать этот проект. Изначально его стоимость оценивалась в 113-115 млрд руб., в марте стало известно, что он подешевел почти на 40 млрд руб. - до 73-77 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/business/01/08/2019/5d4275209a79475a1ad70ff7>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ЯНАО РАСТОРГНЕТ СОГЛАШЕНИЯ С ГРУППОЙ «ВИС» О СОЗДАНИИ Ж/Д ЛИНИИ К САБЕТТЕ

Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) и группа «ВИС» приняли решение о расторжении соглашения о создании железнодорожной линии Бованенково - Сабетта, строительство ветки планируется передать в концессию, сообщает пресс-служба группы.

«Всесторонний анализ показал, что оптимальным форматом дальнейшей реализации проекта создания линии Бованенково - Сабетта является механизм концессии. Для того чтобы важный для развития российской Арктики проект двигался дальше, партнеры приняли решение расторгнуть существующее соглашение о государственно-частном партнерстве. Это позволит приступить к подготовке пакета документов для оформления концессии», - говорится в сообщении.

Пресс-служба отмечает, что к сегодняшнему дню проведен масштабный комплекс работ по подготовке к строительству линии Бованенково - Сабетта. Осуществлен отвод земельных участков, заключены договоры аренды, разработана проектно-сметная

документация, прошедшая государственную экспертизу. Кроме этого выполнены инженерно-геодезические и инженерно-геологические изыскания, началась разработка рабочей документации. Группа «ВИС» направила на финансирование всех работ порядка 1 млрд рублей.

В рамках достигнутого соглашения регион выкупит готовую документацию для дальнейшего использования.

Группа «ВИС» в 2015 году выиграла конкурс на строительство линии Бованенково-Сабетта, но соглашение с ней, как сообщал в апреле глава ЯНАО Дмитрий Артюхов, заморожено в связи с изменением конфигурации проекта. Согласно плану развития инфраструктуры Севморпути, к 2023 году планируется строительство однопутной ветки длиной 170 км, которая, по расчетам авторов документа, даст грузоотправителям эффект от сокращения дистанции перевозки грузов в 18 млрд рублей в год.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.08.01; ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА

О прошлом, настоящем и будущем БАМа.

В этом году Байкало–Амурской магистрали исполнилось 45 лет. Сегодня «стройка века» переживает свое второе рождение. Когда-то при проектировании БАМа советские специалисты рассчитывали, что по нему будут перевозить около 35 млн т грузов ежегодно. Самые смелые ожидания оправдались – в настоящее время магистраль перевозит вдвое больше грузов. А по итогам 2019 года ожидается достижение целевого показателя в 113,6 млн т (рост в 2 раза к 2012 г.).

По словам генерального директора – председателя правления ОАО «Российские железные дороги» Олега Белозерова, на данном этапе развитие БАМа не остановится. В последующие пять лет в полтора раза должна возрасти пропускная способность магистрали. Таким образом, железная дорога даст дополнительный импульс развитию экономики регионов, по которым она проходит.

Как закалялась сталь

Магистраль протянулась от Усть–Кута до Комсомольска–на–Амуре через северное побережье Байкала и через реку Амур – отсюда и название. Это 4300 километров железнодорожных путей, загруженных круглые сутки. И прежде чем говорить о перспективах развития магистрали, хочется вспомнить об истории ее освоения, людях отрасли, чей самоотверженный подвиг и сегодня кажется немыслимым.

Легендарное строительство БАМа началось в 1974 году, когда на Байкал, в Забайкалье и на Дальний Восток отправились комсомольско–молодежные отряды, строительные бригады из всех республик СССР. Они соревновались между собой и имели «свои» объекты: крупнейшую станцию Ургал строила Украинская ССР, станцию Муякан – Белоруссия, Уоян – Литва, Кичеру – Эстония, Таюру – Армения и т. д.

Так всей страной почти десятилетие по глухим местам, где прежде не было никаких путей сообщения, прокладывалась железная дорога. Вечная мерзлота, дремучая тайга, повышенная сейсмическая опасность, стужа и непроходимые болота не помешали первопроходцам достичь заветной цели. В трудных условиях наряду с прокладкой железнодорожных линий строились жилые поселки, культурные центры, учреждения бытового обслуживания, создавались промышленные предприятия. Одним из поселков была Тында, которую построили москвичи. В 1975 году Тында получила статус города и неофициальный статус «столицы БАМа». Здесь разместилось главное управление строительства, были возведены первые многоэтажные дома и промышленные предприятия железнодорожного транспорта.

В торжественных мероприятиях в Тынде в честь 45–летия БАМа приняли участие руководители транспортного комплекса страны. В день официального празднования юбилея одним из наиболее запоминающихся и эмоциональных выступлений с трибуны на

привокзальной площади города был рассказ о строительстве БАМа Героя Социалистического труда Ивана Варшавского.

Ветеран стройки вспоминал, что уехал на строительство БАМа в 1974 году. И проработал там от первого до последнего дня, был начальником той бригады, которая соединяла дорогу, укладывая «золотое звено». Бригада Ивана Варшавского доводила до проектных отметок путевое хозяйство Беленькой, Сети, станций Шахтаум, Сивачкан, Бестужево, трудилась на соединительных линиях Бам – Тында и Тында – Беркакит. Она участвовала в строительстве станции Нерюнгри–Пассажирская, развитии путевого хозяйства станции Тында. Иван Варшавский – один из немногих, кто после завершения всесоюзной стройки остался в столице БАМа. Он и сейчас живет отраслью: курирует музей истории Байкало–Амурской магистрали в Тынде, собирает и передает сюда ценные экспонаты.

В тот же день на привокзальной площади Тынды удалось пообщаться с Александром Дудниковым. Личность яркая, неординарная. Он один из тех, кто участвовал в строительстве железнодорожной линии Беркакит –Томмот – Якутск, тех, кто в 1992 году привел железную дорогу в Алдан, а в 1997 году – в Томмот. Заслуженный строитель РФ, почетный железнодорожник и народный депутат Республики Саха (Якутия) Александр Дудников убежден в том, что в те годы это была не просто стройка, а объединительная идея, в которой сошлись интересы государства и народа.

В 1974 году, когда БАМ только начал строиться, Александр Дудников учился на третьем курсе Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта. В вузе организовали группу подготовки инженеров–строителей для БАМа, которая дополнительно изучала специальные дисциплины по вечной мерзлоте, новейшим технологиям строительства железных дорог. И по окончании института оставалось только подтвердить свое намерение ехать туда. Для Александра Дудникова это было непростое, волевое решение, ведь на тот момент перспективному выпускнику руководство проектно–изыскательского института Уралгипротранс предлагало хорошую должность, обещав предоставить жилье в Свердловске.

– Нас не покидало ощущение участия в выполнении задачи государственной важности, – вспоминает Александр Дудников. – Каждый строитель воочию видел этот огромный строительный конвейер, четко взаимодействующий, не допускающий срывов сроков той или иной целевой задачи. Тогда люди рабочих профессий были заслуженно в почете.

Еще один заслуженный ветеран отрасли, Владимир Грудцын – человек очень скромный (мол, таких, как я, были сотни), и разговорить его удается с трудом. Владимир Грудцын вспоминает, как приехал на строительство центрального участка БАМа из Москвы по комсомольской путевке в марте 1975 года. Из Тынды на запад по зимнику до поселка Хорогочи, удаленного от города почти на 80 км, добирались почти сутки в вагончиках, в которых предстояло жить. Но сначала надо было снять их с колес, установить на фундаменты и восстановить в них отопление, так как в процессе транспортировки по бездорожью система отопления пришла в негодность. А ведь дело было зимой! Во время первых ночевок в таких бытовках волосы крепко примерзали к металлу и покрывались инеем.

И поскольку Владимир Грудцын, окончивший с отличием профессионально–техническое училище, уже имел опыт работы электрогазосварщика, с первых же дней ему и была поручена ответственная работа – наладить систему теплоснабжения в бытовках. Потом он работал лесорубом на просеке – готовил территорию под поселок строителей. В то время стройка была в центре внимания СМИ, о молодом специалисте Владимире Грудцыне в июне 1975 года рассказала газета «Труд».

Впрочем, многих представителей того поколения не волновали ни мимолетная слава, ни высокая зарплата. Основной созидательной силой всесоюзной стройки был энтузиазм. БАМ навсегда спаял судьбы тысяч людей, работавших в самых экстремальных условиях. И, что удивительно, эти невероятные трудности не ожесточали людей, а, наоборот,

делали их сплоченнее, отзывчивее, добрее. Именно на БАМе Владимир Грудцын познакомился с будущей супругой – Татьяной Мокеевой. А когда БАМ построили, эта семья, как и многие другие, вместе с коллективом СМП–574 переехала на новый объект – строительство Амуро–Якутской магистрали.

БАМ сулит перспективы

В последние десятилетия в удаленных, дальневосточных регионах страны обострились негативные тенденции в миграционных и демографических процессах. Время сейчас другое, и трудовой подвиг ветеранов–бамовцев, увы, уже не воодушевляет современную молодежь, у нее иные жизненные ориентиры. В результате численность трудоспособного населения в регионах обслуживания Дальневосточной железной дороги, особенно на участках Байкало–Амурской магистрали, неуклонно снижается. Как следствие, остро стоит вопрос с укомплектованностью штатов монтерами пути в Амгуньской, Беркалитской, Верхнезейской, Дипкунской дистанциях.

Эффективным способом привлечения молодых кадров в отдаленные регионы должны стать решения ОАО «РЖД» по предоставлению корпоративной поддержки молодому специалисту при покупке жилья в виде ипотечного субсидирования с особыми льготами, а также установление стимулирующей надбавки в размере 10% должностного оклада (месячной тарифной ставки) работникам подразделений компании, расположенных на участках Байкало–Амурской магистрали, на полигонах Восточно–Сибирской и Дальневосточной железных дорог.

Эта мера поддержки приобретает особую актуальность в условиях, когда именно эффективное функционирование магистрали способно дать синергетический эффект в смежных отраслях экономики, повлиять на стабилизацию социальных процессов и демографической ситуации.

В настоящий момент развитие БАМа – один из приоритетов ОАО «РЖД». В соответствии с майским указом Президента РФ в части повышения провозной способности БАМа и Транссиба в полтора раза (до 180 млн тонн в 2024 году) ОАО «РЖД» проработало следующий этап программы развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Он включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года.

Предполагается, что ожидаемый значительный рост перевозок будет связан прежде всего с разработкой новых месторождений полезных ископаемых в Республике Саха (Якутия) и в других субъектах РФ Дальневосточного региона. Наибольший прирост объемов грузовых потоков прогнозируется на направлении Комсомольск – Советская Гавань, что связано с намечаемым строительством терминалов в портах Ванино и Советская Гавань для экспорта грузов в страны Азиатско–Тихоокеанского региона, а также со специализацией Транссибирской магистрали на контейнерных и пассажирских перевозках.

Зона БАМа обладает огромными запасами сырьевых ресурсов. До недавнего времени в регионах влияния в промышленных объемах эксплуатировались только отдельные месторождения. Крупнейшими из них являются Нерюнгринское и Ургальское угольные, Коршуновское и Рудногорское железорудные месторождения. Сегодня Байкало–Амурская магистраль востребована не только в качестве транспортной артерии для обеспечения потребностей экономики страны в перевозках, она все больше становится мощным инструментом развития территорий Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

На полигоне БАМа планируется и уже частично начато освоение крупнейших угольных месторождений: Эльгинского, Денисовского, Чульмаканского, Апсатского, планируется разработка Тарыннахского, Таежного, Десовского, Красноярского железорудных месторождений, Чинейского полиметаллического и Удоканского медного месторождений, Селигдарского месторождения апатитов.

В соответствии с протоколом заседания Комиссии при Президенте РФ по вопросам стратегии развития топливно–энергетического комплекса и экологической безопасности от 27 августа 2018 года ОАО «РЖД» за счет собственных средств должно обеспечить выполнение мероприятий по реализации второго этапа программы развития Восточного полигона с целью увеличения ежегодных объемов поставок российского угля в восточном направлении до 195 млн тонн к 2025 году, в том числе не менее 100 млн тонн в направлении портов Приморского края и не менее 85 млн тонн в направлении Ванино–Совгаванского транспортного узла в Хабаровском крае.

В рамках второго этапа предполагается строительство более 1700 км дополнительных главных путей, реконструкция более 50 станций. В 2019 году планируется завершить строительство и ввести в эксплуатацию новый однопутный электрифицированный Байкальский тоннель со вторыми главными путями на семи прилегающих перегонах. Будет введен в эксплуатацию мостовой переход через реку Зея Забайкальской железной дороги, завершена модернизация Владивостокского тоннеля Дальневосточной железной дороги и реконструкция станции Чита Забайкальской железной дороги. Напомним, что недавно уже был открыт второй главный путь на перегоне Лена–Восточная – Предленский Восточно–Сибирской железной дороги с мостом через реку Лена.

<http://transportrussia.ru/item/5076-ot-bajkala-do-amura.html>

ТАСС; 2019.08.01; РЖД И «СИНАРА» УЧРЕДИЛИ «ИНЖИНИРИНГОВЫЙ ЦЕНТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»

Российские железные дороги и холдинг «Синара - Транспортные машины» (входит в группу «Синара») подписали договор об учреждении компании «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта», пилотным проектом компании станет разработка поездов для высокоскоростных магистралей (ВСМ). Об этом говорится в сообщении РЖД.

Со стороны РЖД учредителем выступило дочернее общество «КРП-Инвести». Первый проект инжинирингового центра предполагает разработку и производство в России поездов для ВСМ со скоростью движения до 400 км/ч.

«Цель создания инжинирингового центра - консолидация имеющихся и приобретение новых компетенций в области проектирования и производства инновационного железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры в России», - говорится в пресс-релизе холдинга.

В РЖД считают, что новая компания сможет способствовать снижению импортозависимости и локализации производства инновационных технических и технологических решений.

ВСМ

В середине апреля стало известно, что президент РФ **Владимир Путин** поддержал начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург. Ранее обсуждалось строительство ВСМ Москва - Казань, и, по словам вице-преьера РФ Максима **Акимов**, проект не закрыт, обсуждаются сроки его реализации и очередность относительно дороги до Санкт-Петербурга. Предварительно строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург оценили в 1,5 трлн рублей, говорил журналистам **Акимов**. Проектированием ВСМ занимаются РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/6723517>

ТАСС; 2019.08.01; НАЗВАНЫ РОССИЙСКИЕ ГОРОДА С САМЫМИ ПЛОХИМИ ДОРОГАМИ

Россияне считают, что самые плохие дороги в стране находятся в Челябинске, Махачкале и Омске. Об этом свидетельствуют результаты опроса, проведенного маркетинговым агентством Zoom Market.

Опрос проводился в июле среди жителей 25 крупных городов России. В исследовании приняли участие 3 тыс. человек.

Респондентам было предложено ответить на вопросы, как они оценивают дороги в своем городе, изменилось ли состояние дорожного покрытия за последние три года и ожидают ли они улучшений в будущем.

В первую десятку также вошли Саратов, Брянск, Пермь, Иваново, Уфа, Симферополь и Воронеж.

Места с 11 по 25 распределились следующим образом: Саранск, Красноярск, Чебоксары, Волгоград, Екатеринбург, Владивосток, Нижний Новгород, Новосибирск, Пенза, Самара, Санкт-Петербург, Томск, Казань, Краснодар и Москва.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» направлен, в частности, на увеличение доли дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, а также доли дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/792087>

ТАСС; 2019.08.01; «УБИТЫЕ ДОРОГИ» В БАРНАУЛЕ, ПОПАВШИЕ В СПИСОК ОНФ, ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ НА 70 МЛН РУБЛЕЙ

Первую очередь трасс в Барнауле, попавших в список «Убитых дорог» Общероссийского народного фронта (ОНФ), отремонтировали почти на 70 млн рублей в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Шесть участков были сданы в среду, сообщили журналистам в пресс-службе администрации города.

«Сданы первые шесть объектов, отремонтированных за счет средств **нацпроекта**. Общая стоимость ремонтов составила более 68,4 млн рублей. Отремонтированы четыре улицы в поселке Октябрьский, и две улицы в самом городе. В общей сложности предстоит отремонтировать до конца октября 44 улицы - 33 в Барнауле и 11 в Барнаульской агломерации», - сообщили в ведомстве.

Как пояснила журналистам во время приемки обновленных дорог сопредседатель отделения Общероссийского народного фронта в Алтайском крае Евгения Гущина, всего на карте Барнаульской агломерации 44 участка попали в список «Убитых дорог» - первые шесть из них были сданы в среду. Она подчеркнула, что **нацпроект** «Безопасные и качественные дороги» стимулирует и развитие других **нацпроектов**, так как помогает улучшить инфраструктуру.

«**Нацпроект** в этом году мы завершим в установленные сроки - до 1 октября все работы будут выполнены<...> У нас есть предварительно разработка перечня ремонта до 2024 года, перечень корректируется в связи с обращениями, жизненными условиями. Объем финансирования останется около 960 млн рублей (как и в 2019 году). В ближайшее время будем выходить с обсуждением согласования перечня», - пояснил журналистам председателя комитета по дорожному хозяйству, благоустройству, транспорту и связи Барнаула Антон Шеломенцев.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/790781>

ТАСС; 2019.08.01; РОСАВТОДОР ОТРЕМОНТИРУЕТ 73 КМ ДОРОГ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) отремонтирует 73 км автомобильных дорог в Тамбовской области в 2019 году. Объем финансирования составит 6,22 млрд рублей, рассказал глава ФКУ «Упрдор Москва – Волгоград» Юрий Сорокин.

«В числе наиболее значимых объектов – дорога на Москву Р-22 «Каспий», где к завершению подходит реконструкция участка протяженностью 12 км, его расширят, установят освещение. Это прежде всего развязка в районе Мичуринска, где наиболее

интенсивное движение, там более 20 тыс. автомобилей в сутки», – сказал Сорокин на встрече с губернатором региона Александром Никитиным.

До реконструкции участок имел две полосы движения, которых было недостаточно для существующей транспортной нагрузки в 14 тыс. автомобилей в сутки. После проведения работ на участке будет четыре полосы, а его пропускная способность возрастет в 2,5 раза. Движение по обновленной дороге будет пущено к октябрю 2019 года.

Объект входит в **Комплексный план** магистрального развития и расширения транспортной инфраструктуры, уточнили ТАСС в пресс-службе ФКУ «Упрдор Москва – Волгоград». Трасса Р-22 «Каспий» входит в международный транспортный маршрут «Север – Юг», обеспечивая выход к портам Каспийского бассейна и сопредельным государствам.

Как подчеркнул Александр Никитин, ремонт дорог позволит значительно сократить смертность в результате ДТП. В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в области действует региональная программа «Дорожная сеть», предполагающая уменьшение этого показателя в четыре раза к 2024 году. По данным за 2017 год, на дорогах области погибло 145 человек. В 2024 году эта цифра не должна превышать 41 случая.

Никитин отметил, что для снижения показателей отведено мало времени, однако на реализацию программы выделено достаточное финансирование.

«Наша с вами задача совместными усилиями скорректировать программу безопасности дорог таким образом, чтобы минимизировать число ДТП, определив все аварийные точки на региональных трассах», – сказал губернатор.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/794543>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.01; НА ТАМБОВЩИНЕ В 2019 ГОДУ ПОСТРОЯТ И ОТРЕМОНТИРУЮТ 73 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ

В Тамбовской области в 2019 году запланированы работы по ремонту, реконструкции и строительству 73 километров федеральных автодорог, объем финансирования составляет 6,2 миллиарда рублей, сообщил РИА Новости представитель пресс-службы администрации.

Программу развития сети автодорог федерального значения, которые проходят по территории региона, обсудили на встрече глава администрации Тамбовской области Александр Никитин и начальник ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград» Юрий Сорокин.

«Сорокин проинформировал губернатора о том, что за последние три года было введено в эксплуатацию после ремонта, реконструкции и капитального ремонта свыше 265 километров дорог. Программа работ на 2019 год включает 73 километра дорог. В том числе, почти 44 километра трассы Р-22 «Каспий», 15 километров трассы Р-208 Тамбов-Пенза и 14 километров трассы Р-193 Воронеж-Тамбов. Объем финансирования работ составляет 6,2 миллиарда рублей», - сказал представитель пресс-службы.

По его словам, Никитин отметил на встрече улучшение качества дорог в регионе и большой объем выполненных за последние годы работ, а также обратил внимание на задачу обеспечить их соответствие возрастающим требованиям безопасности.

«Хочу обратить внимание на то, что недавно прошло заседание Госсовета, где на самом высоком уровне перед страной и нашим регионом поставлена задача сократить смертность в четыре с лишним раза к 2024 году. Сегодня очень высокие показатели. Совместными усилиями мы должны ликвидировать точки концентрации ДТП. Только вместе мы сможем добиться результата», - приводит пресс-служба слова главы региона.

В свою очередь, Сорокин подчеркнул, что для повышения безопасности участников дорожного движения в настоящее время **Росавтодором** принята соответствующая программа. В рамках ее реализации уже заключены первые контракты. Работы будут включать обустройство освещения, светоотражающих элементов.

«Дальнейшие темпы дорожных работ мы сохраним. В настоящий момент составляется программа работ на три года. Предусмотрены значительные инвестиции. Один из важнейших объектов - развязка перед железнодорожным переездом на 19-м километре трассы Тамбов-Пенза. Разрабатывается проектно-сметная документация», - приводит пресс-служба слова Сорокина.

Он также сообщил, что в настоящее время формируется программа развития дорожной сети на 2020-2022 годы. Предварительно планируется отремонтировать свыше 182 километров автодорог федерального значения. Кроме того, ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград» до конца 2019 года возьмет в оперативное управление 26 километров трассы «Автодорога А-298 Р-208 «Тамбов-Пенза»-Саратов-Пристанное-Ершов-Озинки-граница с Республикой Казахстан». В планах на 2020 год - взять на баланс еще 106 километров трассы Тамбов-Шацк.

<https://ria.ru/20190801/1557086451.html>

МОСПРАВДА; МОНА ПЛАТОНОВА; 2019.08.01; 303 БАЛЛА ИЗ 300 ВОЗМОЖНЫХ

В российских вузах завершается приемная компания: сегодня последний день, когда абитуриенты должны предоставить оригиналы аттестатов в те вузы и на те факультеты, куда собираются поступать. Как заявил ректор Высшей школы экономики Ярослав Кузьминов, в этом году впервые проходной балл на факультет компьютерных наук по специальности компьютерная инженерия оставил 303 балла из 300 возможных, то есть учитывались дополнительные 10 баллов, которые ребята могут получить за хорошо написанные сочинения в 11-м классе, а также успешные выступления на спортивных и культурных состязаниях, наличие «золотой медали» за отличную учебу, золотой или серебряный значок ГТО.

Традиционно, в этом году абитуриенты имели возможность подать документы в пять вузов и выбрать в каждом из них до трех специальностей. Через несколько дней, точнее 3 августа вузы опубликуют первые списки зачисленных, то есть тех ребят, которые получают право стать студентами. По традиции эти ребята займут примерно 80% бюджетных мест. Шестое августа – последний день, чтобы принести оригиналы документов для тех, кто проходит на оставшиеся бюджетные места, а восьмого августа вузы вывешат приказы о зачислении «второй волны» на бюджет и всех, кто идет на платные отделения.

Как говорят сами ректоры российских вузов, в этом году проходной балл приема вырос на 1 – 1,5 балла по отношению к прошлому году. По словам ректора МГИМО Анатолия Торкунова, средний балл в институте составил 92 балла по каждому предмету при поступлении на бюджет и 82 балла – при поступлении на коммерческие отделения. Если говорить о профильном экзамене – иностранном языке, то средний балл по нему составил 97 баллов на бюджет и 89 баллов на договор.

– Треть поступивших к нам на бюджет – это призеры и победители заключительного этапа Всероссийской олимпиады школьников, – отметил Анатолий Торкунов. – Более половины ребят, подавших документы – это ребята, у которых есть 100 баллов хотя бы по одному предмету Единого государственного экзамена.

В Высшей школе экономики проходной балл на бюджет также должен вырасти примерно на 1-1,5 балла, а конкурс составит около 10 человек на место. При этом, 1250 человек, то есть практически половина поступающих на бюджет – это победители и призеры заключительного этапа Всеросса.

– Количество бюджетных мест в бакалавриате по Москве в этом году выросло на 8% по сравнению с прошлым годом и составило 2180 мест и около тысячи человек в трех наших кампусах – Санкт-Петербурге, Перми и Нижнем Новгороде, – сказал Ярослав Кузьминов.

– На них мы получили около 30 тысяч заявлений абитуриентов. То на 2200 человек

больше, чем годом раньше. Таких цифр по приросту не было никогда. Средний конкурс заявлений в московском кампусе составил 13,6 человек на место.

В Высшей школе экономики в этом году впервые откроется пятилетняя программа бакалавриата по истории. По словам ректора, четыре года институт будет получать на таких студентов деньги из федерального бюджета, а пятый год обучения Высшая школа экономики будет оплачивать за свой счет.

– Мы считаем, что наша обязанность – провести такой эксперимент и доказать, что стране необходим государственный стандарт по пятилетнему бакалавриату по некоторым специальностям, – отметил Ярослав Кузьминов.

В Московском государственном университете технологии и управления им. К.Г. Разумовского (Первый казачий университет) на программы высшего образования поступило 9 134 заявлений, что почти на четверть больше, чем в прошлом году.

– В этом году на программы высшего образования было подано более девяти тысяч заявлений, что почти на четверть больше, чем в прошлом году, – сказала ректор университета Валентина Иванова. – В среднем по университету конкурс составляет 16 человек на место. Мы собираемся принять 2 282 абитуриентов, из которых почти 76% будут учиться на бюджетном отделении. Самые востребованные направления – это прикладная информатика, изготовление продуктов питания из растительного сырья, педагогическое образование. Если в прошлом году средний балл по ЕГЭ составлял для наших абитуриентов 73,4 балла, то в этом году он вырос до 75 баллов.

В **Российском университете транспорта (МИИТ)**, по словам ректора вуза Александра **Климова**, резко вырос интерес абитуриентов к программам подготовки специалистов по информационной безопасности, информационным системам и технологиям, прикладной информатике, то есть тем направлениям, где может создаваться digital продукт на транспорте.

– В этом году мы предложили нашим поступающим интересные программы не только на уровне Университета, но и на уровне среднего профессионального образования. Так, например, правовой колледж предложил в этом году программу «Право и судебное администрирование» и будет готовить специалистов по работе с документами административного характера, по взаимодействию с органами государственной власти», – сказал **Александр Климов**.

<http://mospravda.ru/2019/08/01/120167/>

ТАСС; 2019.08.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО РАБОТУ ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ ДЛЯ ПОГРАНПЕРЕХОДА «ЗАБАЙКАЛЬСК»

Правительство РФ одобрило изменения в федеральный закон, которые распространят упрощенный порядок въезда иностранцев в Россию (по электронной визе), действующий на Дальнем Востоке, на крупнейший **пункт пропуска** на границе России и Китая «Забайкальск». Об этом на совещании по развитию Забайкальского края под председательством премьер-министра Дмитрия **Медведева** в Чите заявил в четверг министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

Он напомнил, что с 3 апреля по электронной визе прибыть в Забайкалье можно через аэропорт Кадала в Чите.

«31 июля 2019 года на заседании правительства РФ одобрены изменения в федеральный закон, который распространит упрощенный порядок въезда в Забайкалье еще и через автомобильный **пункт пропуска** «Забайкальск» на российско-китайской границе», – сказал Козлов.

Ранее начальник краевого управления туризма Валентин Аникьев сообщил ТАСС, что три ключевых **пункта пропуска** в Забайкальском крае – читинский аэропорт Кадала, а также автомобильный (МАПП) и железнодорожный переход возле приграничного поселка Забайкальск – оснащены необходимым оборудованием для приема граждан с

электронными визами. Власти края рассчитывают, что с 1 января 2020 года граждане смогут заезжать в регион по электронным визам и через «Забайкальск».

Федеральный закон, по которому граждане 18 стран получили право на въезд в Россию по электронным визам, начал действовать на Дальнем Востоке в августе 2017 года, почти за два года дальневосточные регионы посетили 54 тыс. туристов, использовавших такие визы.

Трансграничная зона вблизи **пункта пропуска** «Забайкальск»

Врио губернатора Забайкальского края Александр Осипов обратился к **Медведеву** с просьбой разработать преференциальный режим для создания трансграничной зоны вблизи **пункта пропуска** «Забайкальск».

«Возможна организация при въезде в Забайкальск трансграничной зоны, которая бы использовала трансграничный потенциал Забайкальского края. Около 15 млн туристов приезжает ежегодно на приграничную территорию, и там можно разместить туристические объекты, объекты общепита, гостиницы, складские помещения», - сказал Осипов.

Он уточнил, что, по оценке региональных властей, данная мера позволит привлечь до 250 млрд рублей инвестиций и увеличить число туристов. «Но для этого нужно разработать [для Забайкальска] специальный преференционный режим», - добавил Осипов.

Как сообщил на совещании глава Минвостокразвития РФ Александр Козлов, 30 июля власти региона встречались по этому вопросу с двумя вице-премьерами - Юрием Трутневым и Максимом **Акимовым**. Во время встречи представители **Минтранса** РФ заверили, что проект получит приоритет по срокам финансирования и реконструкции.

«Забайкальск» - крупнейший автомобильный **пункт пропуска** на российско-китайской границе. Через него проходит основной поток граждан Китая, следующих в регион и далее, а также поток внешнеторговых грузов для регионов Сибири. Также осуществляются пассажирские перевозки в китайские города Маньчжурия и Хайлар - многие сибиряки ездят туда на отдых и шопинг.

В новость внесены изменения (10:01 мск) - добавлены подробности.

<https://tass.ru/ekonomika/6721952>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.08.01; ОКОЛО 400 ДЕЛЕГАТОВ ПРИБЫЛИ В МОСКВУ НА КОНФЕРЕНЦИЮ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

2 августа в Москве состоится отраслевая конференция «Транспортная безопасность водного транспорта».

Если в прошлом мероприятии приняло участие более 300 делегатов, а в текущем году ожидается увеличение количества делегатов до почти 400. Результатом конференции станет резолюция, которая будет направлена в органы власти для совершенствования законодательства и государственного регулирования в области транспортной безопасности.

Председателем конференции выступит член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов, а в числе сопредседателей значатся член думского Комитета по безопасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный, заместители министра транспорта Николай **Захряпин** и **Юрий Цветков**, а также советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток.

Мероприятие проводится при поддержке Комитета Госдумы по транспорту и строительству, Комитета по безопасности и противодействию коррупции, Министерства транспорта, Генеральной прокуратуры, Следственного комитета, Министерства внутренних дел, Торгово-промышленной палаты, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, ФБУ «Служба морской безопасности», а также профильных ассоциаций и субъектов транспортной

инфраструктуры водного транспорта. Генеральный партнер конференции - подразделение транспортной безопасности «Арктика», которое выполняет задачи по обеспечению защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в том числе в условиях Заполярья.

Около 400 делегатов прибыли в Москву на конференцию по безопасности водного транспорта

<https://www.pnp.ru/economics/okolo-400-delegatov-pribyli-v-moskvu-na-konferenciyu-po-bezopasnosti-vodnogo-transporta.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2019.08.01; РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА

Идут оптимизация, систематизация и актуализация нормативно–правовой базы.

Состоялось очередное заседание коллегии **Ространнадзора**. На повестке дня был один вопрос: «Об актуальных вопросах контроля и надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации о безопасности движения на железнодорожном транспорте России и задачах на второе полугодие 2019 года».

Открывший заседание руководитель службы Виктор **Басаргин** отметил, что в условиях реформирования контрольно–надзорной деятельности и проведения «регуляторной гильотины», когда не только идет системная смена целевых показателей и приоритетов в работе службы, но и меняется вся структура контрольно–надзорной деятельности, включая правовую основу, служба принимает самое активное участие в выработке новых критериев обеспечения безопасности и в выявлении факторов риска с учетом первостепенной задачи – снижения «контрольного бремени» для бизнеса при безусловном обеспечении безопасности перевозочного процесса. Кроме того, глава ведомства подчеркнул, что в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» необходимо пересмотреть около 800 нормативных актов в сфере железнодорожного транспорта – МПС России, СССР. «Мы стремимся сделать так, чтобы вся нормативная база по железнодорожному транспорту была пересмотрена до конца текущего года», – резюмировал Виктор **Басаргин**.

Надо сказать, что **Минтранс**ом России, железнодорожным бизнес–сообществом и представителями отраслевой науки с 2015 года уже ведется активная работа по пересмотру всех обязательных требований в области железнодорожного транспорта. Так, поначалу были отменены 63 нормативно–правовых акта, в 2016–м – уже 246, в 2017–м – 30, в 2018–м – 107. А с учетом задач на второе полугодие 2019–го уже отменен 201 нормативно–правовой акт, согласованы к отмене – 146, обсуждаются позиции по 62, на рассмотрении у экспертов – 473. Об этом проинформировал в своем докладе начальник Управления государственного железнодорожного надзора Александр Косарев.

Весной этого года появился на свет проект федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», разработанный Минэкономразвития. В нем провозглашена цель реформы контрольно–надзорных органов и объявлен ее главный принцип – предвидеть и предупредить возникновение угрозы охраняемым ценностям, а не реагировать на последствия ее проявления.

Для этого законопроектом предписано оцифровать существующие опасности и свое влияние на них, сократить количество обязательных требований для надзора и исключить «палочную систему» оценки деятельности инспекторов. Обеспечить приоритет профилактических мероприятий над контрольно–надзорными, минимизировать взаимодействие с контролируемыми лицами и многое другое.

Законопроектом формализованы и расширены инструменты государственного контроля (надзора), изучение которых позволило осознать еще один важный момент.

В ближайшее время придется без взаимодействия с контролируемым лицом оценивать соответствие объекта контроля обязательным требованиям и только при наличии угрозы идти к контролируемому лицу, а не приходить и искать у него нарушения.

Для лучшего понимания нового подхода построена модель будущей организации контрольно–надзорной деятельности. Ключевым для ее реализации является правильный выбор объектов контроля (кого проверять?) и перечня обязательных требований к ним (что проверять?), несоблюдение которых несет угрозу охраняемым ценностям. А результатом ее работы должно стать снижение риска причинения вреда охраняемым ценностям, который необходимо оцифровать.

Благодаря проведенной работе уже формируется пул обязательных требований, которые в будущем должны стать предметом государственного контроля, так как в соответствии со статьей 19 законопроекта обязательными требованиями для надзора будут считаться только те, которые вступят в силу с 1 января 2021 года.

Пока, правда, не очень понятно, каким документом они будут утверждены... Но есть предложение утвердить их в форме приложения к Положению о виде федерального государственного контроля (надзора) в сфере железнодорожного транспорта, утверждаемого Правительством Российской Федерации, которое должно быть разработано в соответствии со статьей 3 законопроекта.

«Мы внимательно изучили законопроект о госконтроле и надзоре и попробовали применить его положения уже сегодня в своей деятельности, – констатировал Александр Косарев. – Для железнодорожников это не новая парадигма, а осознанный многолетний труд, который позволил нам стать самой безопасной отраслью еще в 2003 году, что и было закреплено в Федеральном законе о железнодорожном транспорте.

С момента образования Рос-

транснадзора риски причинения вреда охраняемым ценностям уже были идентифицированы, классифицированы и формализованы, а полномочия по расследованию причин их проявления в наиболее тяжелых случаях возложены на Госжелдорнадзор. Это позволило накопить многолетнюю статистику о негативных событиях, сохранить знания о тяжести их последствий и причинах возникновения. Сегодня мы знаем, на что смотреть и что делать, если выявлены нарушения, которые с определенной частотой в истории железнодорожного транспорта приводят к транспортному происшествию. Следовательно, эти нарушения должны стать предметом надзора со стороны наших инспекторов.

Как пример, мы научились измерять качество ремонта подвижного состава, которое приносит нам наибольшее количество транспортных происшествий. Организовали мониторинг этого показателя в эксплуатации. Ранжировали все ремонтные предприятия по данному индикатору риска и применили существующую технологию рейдового осмотра, с помощью которой подтвердили фактическое наличие рисков возникновения транспортных происшествий у конкретного контролируемого лица.

Дали нашему инспектору шкалу реагирования, зависящую от доли вагонов, в которых в ходе рейда выявлены нарушения обязательных требований, угрожающих безопасности движения (тормоза, колес, тележки). По итогам первого полугодия увидели результат.

Кажется, нащупали шкалу оценки деятельности не через количество найденных нарушений, а через улучшение наработки на отказ после реализации мер государственного реагирования».

В настоящее время для железнодорожного транспорта уже сформированы укрупненные области обязательных требований, соблюдение которых должно стать предметом государственного контроля. Ведется работа по перечню индикаторов рисков нарушения обязательных требований и источникам информации о них по каждой укрупненной области предмета контроля.

Определены основные процессы, в которых нарушения обязательных требований могут привести к тяжелым транспортным происшествиям, а также производственные объекты контроля, за минимальный из них принята продукция железнодорожного назначения, подлежащая обязательной сертификации в соответствии с требованиями технических регламентов.

Установлены государственные источники информации об объектах контроля и их владельцах.

«Так как статьей 31 законопроекта запрещено запрашивать соответствующие сведения у контролируемых лиц, – сказал начальник управления, – для нас источником такой информации являются **Росжелдор**, Регистр сертификации и Росаккредитация.

В условиях отсутствия методики определения материального ущерба мы попробовали провести экспертную оценку тяжести последствий через количественные показатели, которые зафиксированы в наших значимых юридических документах. Пока не готов доложить окончательный результат, но в любом случае это дает нам возможность идти к решению задач реформы опережающими темпами».

Железнодорожники знают, что такое риск–ориентированный подход, умеют применять его в своей работе. «Но если причастные органы государственной власти не дадут к законопроекту поддерживающих документов, – заявил Александр Косарев, – то нам будет крайне тяжело подготовить проект положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в том объеме, который предусмотрен статьей 3 законопроекта, с соответствующими этому последствиями».

Главный инженер департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Александр Кошкин рассказал, что формирование риск–ориентированной модели позволило применить дифференцированный подход к проведению контрольных мероприятий с учетом ранжирования участников транспортного рынка по группам эксплуатационного риска.

Впервые были использованы методы проверки по чек–листам, что позволило сократить время на проведение проверок и обеспечить устранение нарушений до их проявления. В перспективе до 2021 года запланировано сократить долю плановых мероприятий до 20% от общего числа. На сегодня внедрен и используется перечень обязательных требований в области безопасности для структурных подразделений, проводится корпоративная сертификация системы менедж-

мента безопасности движения. Из 835 заявок предприятий на сегодня 150 будут подтверждены сертификатом соответствия системы менеджмента безопасности корпоративным требованиям ОАО «РЖД».

Проведено категорирование всех структурных подразделений, региональных дирекций на основе требований межгосударственного ГОСТа. Категория риска присваивается в зависимости от тяжести возможных последствий нарушений.

Президент НП «Объединение производителей железнодорожной техники» Валентин Гапанович, рассказывая о стандартизации как инструменте повышения качества и безопасности продукции, не преминул напомнить, что с коллегами из Белоруссии и Казахстана за десять лет разработаны и актуализированы 305 стандартов на железнодорожном транспорте. Приятно, что из 272 технических комитетов РФ их комитет по рейтингу Росстандарта стоит на первой строке по итогам 2018 года. Однако он выразил опасение, как бы под «гильотину» не попали те 10 тыс. стандартов, что были разработаны еще до 1991 года. Они успешно используются сегодня в отечественной промышленности. Поэтому нет необходимости их менять.

Об опыте административных реформ 15–летней давности вспомнил и исполнительный директор СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» Алексей Дружинин. Тогда все функции государственных органов изначально рассматривались как избыточные. И здорово, что удалось отстоять функционал госорганов в области транспорта. Вот и сегодня идет переформатирование системы управления транспортным

комплексом. Некоторые проекты у представителей СРО вызывают массу нареканий. Есть понимание, что уход государства от регулирования совсем не значит его прекращение. Свою озабоченность выразил и директор СРО Ассоциация «Промжелдортранс» Александр Маняхин. Он пояснил, что их организация координирует свои действия с **Ространнадзором**, а не так давно подписала с ним соглашение о взаимодействии с надеждой в разы повысить эффективность мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения и транспортной безопасности. Причем эффективность ожидается не только в достижении определенных показателей, но и в снижении издержек на контроль и надзор. Пока этого не получается. Взять, к примеру, ремонт подвижного состава. Так, стоимость получения разрешительной документации с 2005 года увеличилась более чем в 500 раз. А самой документации стало кратно больше. Это и сертификат соответствия, и свидетельство об аттестации отдельных отделений, и допуск после ремонта. А это все стоит немалых денег. А главное – все процедуры большей частью дублируют друг друга. Хорошо бы убрать избыточные требования. ...Одним словом, болевых точек еще много. Но по ним ведется где масштабная, а где точечная работа.

<http://transportrussia.ru/item/5079-regulyatornaya-gilotina.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.08.02; С ДОСТАВКОЙ НА БОРТ: В РОССИИ ХОТЯТ ТОРГОВАТЬ ДАННЫМИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ; ЗА ПЕРЕДАЧУ ИНФОРМАЦИИ ОБЕЩАЮТ СКИДКИ НА ТОВАРЫ И УСЛУГИ

В России хотят торговать данными владельцев «умных» машин — это около 40% российского автопарка, или более 20 млн штук. Такой сервис для таргетированных рекламных кампаний может заработать уже в 2021 году, рассказали «Известиям» в НП «ГЛОНАСС». Он рассчитан на автодилеров, техцентры и онлайн-магазины. Передача информации о своей машине, а также маршрутах ее передвижения будет добровольной. За это автовладелец может получить скидку на товары или услуги. Создание базы несет риск утечки информации, отмечают эксперты, но для угонщиков новая система не будет представлять интереса. Однако сами владельцы машин неохотно будут давать разрешение на передачу данных, опасаясь навязчивых рекламных кампаний.

Соберут данные

Единая система сбора и обработки данных от бортовых компьютеров автомобилей может заработать в России в 2021 году, рассказал «Известиям» вице-президент по технологиям НП «ГЛОНАСС» (федеральный сетевой оператор в сфере навигационной деятельности) Евгений Белянко. В дальнейшем эту информацию планируют продавать коммерческим структурам для проведения таргетированных рекламных кампаний, рассчитанных на автовладельцев.

— Любые данные от автомобиля можно будет получить только с согласия его владельца. При этом он вправе отказаться от передачи данных либо обменять их на выгодных для себя условиях на сервисы и скидки при оплате товаров и услуг, — отметил Евгений Белянко.

Будет собираться информация о модели и марке автомобиля, его техническом состоянии, маршрутах передвижения, продолжительности остановок вблизи ТЦ, ресторанов и других мест отдыха, а также контактные данные владельцев — телефоны и адреса электронной почты, пояснили «Известиям» в пресс-службе НП «ГЛОНАСС».

Речь идет о продаже так называемых «лидов» — то есть обращений потребителя за услугой или товаром после получения рекламного предложения на электронную почту либо по телефону, пояснил «Известиям» источник, близкий к проекту. Например, для автосервисов можно будет выгрузить базу автомобилей (в конкретном районе), у которых подходит срок очередного ТО. Владельцам таких машин можно предложить техосмотр со значительной скидкой. Цена одного «лида» может составить 4–8 рублей. Срок

окупаемости сервиса пока не рассчитан, затраты на его создание составят 3–5 млн рублей, а вся система сбора и хранения данных обойдется примерно в 3 млрд, добавил собеседник «Известий».

Основными пользователями сервиса должны стать автодилеры, станции техобслуживания и онлайн-магазины товаров для водителей. Чтобы дать согласие на передачу данных от своей машины, нужно будет установить на смартфон специальное приложение, интегрированное с системой. Каким будет пользовательское соглашение — пока не ясно. Но не секрет, что сейчас различные интернет-сервисы (например, соцсети) прописывают в нем массу условий, которые становятся сюрпризом для клиентов, но те вынуждены на них соглашаться.

— Главная цель — уйти от таких бездумных «галочек» в соглашениях, — пояснили в НП «ГЛОНАСС». — Если пользователь соглашается на передачу своих данных, то ему начинают приходить таргетированные рекламные предложения на особых условиях. Механизм донесения этих предложений пока прорабатывается, но это точно будет не спам-рассылка. Вероятнее всего, речь пойдет об уведомлении в специальном приложении на смартфоне.

Кроме того, в российском законодательстве нужно закрепить, кому принадлежат данные об автомобиле — его владельцу, дилеру или производителю. В НП отметили, что сейчас этот вопрос прорабатывается.

Сбор данных с бортовых устройств автомобилей, по словам Евгения Белянко, поможет решать и другие задачи.

— Компании смогут улучшить эффективность своей работы. Городские службы — более качественно планировать развитие дорожной сети и приоритеты ремонта дорог, владельцы АЗС — оптимизировать расположение заправочных станций, а экологические службы — заранее предсказывать повышение концентрации опасных веществ, — отметил он.

В **Минтрансе** вопрос о разработке нормативной базы для сбора данных автовладельцев переадресовали в Минпромторг. Там «Известиям» сообщили, что уже ведется разработка ряда актов международного и национального уровня, направленных на создание нового высокотехнологичного рынка транспортных средств, использующих «большие данные» (Big Data).

Ценный ресурс

На начало нынешнего года в России насчитывалось 51,4 млн машин — легковых, легких коммерческих и грузовых, свидетельствуют данные агентства «Автостат». При этом доля «умных» машин, способных передавать различные данные с бортовых устройств, сейчас достигает 40%, уточнили «Известиям» в пресс-службе НТИ «Автонет» (госструктура, отвечающая за развитие онлайн-технологий для автомобилей). В ближайшие пять лет количество таких машин удвоится.

Современный автомобиль — источник разнообразных данных, которые в случае правильной обработки являются ценным ресурсом, подчеркнул Евгений Белянко. Сейчас их сбор и систематизация, по его словам, «носят хаотичный характер».

— У проекта хорошие перспективы для окупаемости, — считают в НТИ «Автонет». — К концу 2020 года на российских дорогах будет более 6 млн персональных легковых автомобилей, подключенных к системе экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС», и около 3 млн пользователей «умного страхования».

Тревожная кнопка системы «ЭРА-ГЛОНАСС», с помощью которой водитель, попавший в аварию, может вызвать экстренные службы спасения

При этом передавать данные с бортового компьютера, согласно опросам Ernst&Young, готовы порядка 75% автовладельцев, если это уменьшит стоимость владения машиной, в том числе расходы на страховку, сервис и топливо.

Сбор данных с бортовых устройств автомобилей происходит, начиная с конца 1980-х годов. В частности, в США и Японии такие проекты поддерживались на уровне правительств, считающих внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС) стратегической задачей. Второй этап развития ИТС наступил в 1990-е годы с распространением мобильной связи и навигации, а массовое внедрение — в начале 2000 годов, когда активно внедрялась GPRS.

Опасные базы

Создание такой базы данных вряд ли приведет к существенным новым рискам с точки зрения возможности взлома самого автомобиля или угона, сказал «Известиям» антивирусный эксперт «Лаборатории Касперского» Денис Легезо.

Подключиться к современной машине теоретически можно через уже имеющиеся каналы связи, новой точки входа злоумышленники не получают.

При этом хакеры и мошенники, как правило, охотятся за деньгами, поэтому автомобиль станет для них всерьез интересен тогда, когда начнет выполнять функции «кошелька» — как сейчас смартфон, добавил эксперт. Однако в целом, по мнению Дениса Легезо, передача личных данных в некую внешнюю базу несет определенный риск, поскольку «утечки из таких хранилищ происходят постоянно».

Директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин усомнился в том, что проект будет пользоваться большой популярностью у автомобилистов.

— К примеру, у меня недалеко от дома есть проверенный сервис, качество хорошее. Зачем ехать куда-то еще, чтобы получить скидку в 5–10%? — отметил он.

Модель сервиса — вполне логичная, но необходимо продумать все детали, возразил замруководителя Федерации автовладельцев России (ФАР) Дмитрий Клевцов. По его мнению, система должна не только позволять приобретать товары со скидками, но и формировать электронную сервисную книжку в виде приложения, в которое будут заноситься данные о техническом состоянии машины и ремонтных работах. Если такую базу в перспективе интегрировать с онлайн-магазинами, где человек сможет заказать нужную деталь, это будет очень удобно, считает эксперт.

<https://iz.ru/905454/aleksandr-volobuev/s-dostavkoi-na-bort-v-rossii-khotiat-torgovat-dannymi-avtovladelcev>

ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.08.01; СТРЕМЛЕНИЕ К НУЛЮ: КАК ВОДИТЕЛЕЙ ВОСПИТЫВАЮТ СУРОВЫМИ ШТРАФАМИ; И ЧЕМ, ПОМИМО «РУБЛЯ», МОЖНО ДОБИТЬСЯ НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ

В России решили повременить с отменой так называемого нештрафуемого порога превышения скорости в 20 км/ч. Это одно из ключевых отличий от европейской системы наказаний за нарушения правил дорожного движения. По показателям безопасности на дорогах европейские страны в мировых лидерах, и обеспечивается этот результат во многом как раз серьезными мерами для нарушителей - намного жестче тех, к которым привыкли российские водители. О первом пьяном автолюбителе, правилах этики для злостных нарушителей и других принципах безопасности дорожного движения на Западе и в России - в материале «Известий».

За полвека до первого алкотестера

Ежегодно в странах Евросоюза порядка 25 тыс. человеческих жизней уносят дорожные аварии. Абсолютное большинство из них - порядка 95% - происходит по вине человека. И эта ситуация тупиковая, считают в Европарламенте: все возможные меры для того, чтобы свести к минимуму смертность на дорогах, уже приняты. Переломить ее в перспективе, далекой или не очень, сможет внедрение беспилотного транспорта, полагают в Брюсселе. Как будут выглядеть правила дорожного движения с учетом наличия роботов и как это отразится на статистике ДТП, пока остается только гадать.

Правила дорожного движения как в России, так и в большинстве стран Европы соответствуют Венской конвенции «О дорожном движении», разработанной еще в конце 1960-х годов. Она приводит законы в разных странах к общему знаменателю, который они обязаны сохранять. Различаются они во второстепенных деталях и мерах наказания для нарушителей. Достаточно жесткие законы для водителей в странах Западной Европы оправданы.

В Великобритании, по данным ежегодного отчета Европейской комиссии по происшествиям, не самые завидные показатели по безопасности дорожного движения. Если в Дании на 10 тыс. населения приходится пять аварий, то в Соединенном Королевстве - 22 ДТП. Но опыт Великобритании примечателен тем, что именно там появилась система штрафов. Например, в 1861 году там приняли так называемый закон о локомотивах, который разрешал максимально разогнаться в городе только до 16 км/ч, а потом и этот показатель снизили до 6 км/ч. Впервые по этой статье наказали спустя более чем 30 лет. В конце XIX века лондонский полицейский выписал штраф за нетрезвое вождение в размере 25 шиллингов, хотя первая официально зарегистрированная жертва пьяного водителя была зафиксирована в 1949 году в Штатах.

Карать зарплатой

Большинство чешских водителей, оштрафованных за превышение скорости, в течение нескольких месяцев после получения извещения переставали нарушать скоростной режим. И чем быстрее они узнавали о штрафе, тем дольше держали себя в руках. Такие данные приводили в своем исследовании экономисты Либор Душек и Кристиан Тракслер, пришедшие к выводу, что наказание рублем (или евро) несет и профилактический, и терапевтический эффект.

Самые суровые наказания за проступки за рулем, по информации немецкого автомобильного клуба ADAC, применяются в Великобритании, Италии, Нидерландах и Швейцарии. Жестче всего обходятся с водителями, которые позволили себе сесть за руль после употребления алкоголя. Лишиться транспорта за 1,5 промилле можно в Италии, а в Швейцарии - заплатить штрафом в €550. В ряде европейских стран, в частности в Чехии и Эстонии, введен нулевой промилле. В России так называемый сухой закон для водителей отменили в 2013 году.

Один из самых распространенных будничных грехов автолюбителей - разговоры по телефону за рулем. С ними не будет проблем, если есть устройство handsfree («свободные руки»), будь то гарнитура или громкая связь. В обратном случае ждет наказание: в Дании - штраф €220, в Великобритании - от €230. Почти в 10 раз больше можно заплатить по британским правилам из-за превышения скорости. В Австрии, которая, правда, возглавила список самых небезопасных европейских стран с точки зрения дорожной ситуации, штраф может достигать почти €2,2 тыс. Еще одна статья, нарушив которую, можно потерять в среднем €500, - не пристегнутый ремень.

В Швеции суровость наказания зависит от уровня доходов. Так, мужчина, разогнавшийся на автостраде до 300 км/ч при разрешенных 120 км/ч, пять лет назад заплатил €1 млн: такая сумма образовалась из-за закона о дифференцированных штрафах. Швеция в целом показательна с точки зрения жесткости подхода к нарушителям. За водителем, который попался за рулем после употребления алкоголя, с утра могут подойти полицейские, чтобы проводить его до офиса; в том случае, если промах повторится, могут даже поставить на учет, что потребует регулярно отмечаться в полицейском участке.

Не штрафом единым

Несмотря на суровые требования, нарушителей всегда предостаточно. В итальянской деревне между Генуей и французской Ниццей, где проходит загруженная трасса SS28 Nord, поставили видеочамеры, чтобы фиксировать нарушителей: водители после трассы забывали снижать скорость до 50 км/ч, пока проезжали территорию маленькой

деревушки. Всего за две недели было зафиксировано почти 60 тыс. нарушений. Собранные штрафы могут составить бюджет этого населенного пункта.

Денежные взыскания - не единственный и не главный метод борьбы с нарушителями. Ключевым остается и метод пропаганды безопасности дорожного движения. Уже 20 лет по миру распространяется программа по снижению смертности в авариях до нуля Vision Zero (в переводе - «Ноль смертей»), которая была принята парламентом Швеции в 1997 году. Одна из основных ее задач - вовлечь в процесс обеспечения безопасности всех, включая предприятия автопрома, тех, кто строит дороги, правоохранительные органы и работодателей, которые могут брать на себя обучающую часть. Потом ее заимствовали, в частности, в Австралии, Германии и Франции. В американских штатах, где внедрялся Vision Zero, смертность в ДТП в 1997-2014 годах снижалась на 25% быстрее, чем в остальных штатах.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в России также сохраняют высокую социальную значимость и находятся в центре внимания органов государственной власти и общества.

Инструментом для будущего кардинального снижения смертности в ДТП стал национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в состав которого вошел федеральный проект «Безопасность дорожного движения».

Основным целевым показателем проекта является снижение к 2024 году по сравнению с 2017 годом в 3,5 раза смертности от автомобильных аварий - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (так называемый социальный риск). Впервые на государственном уровне провозглашена идеология стремления к нулевой смертности на российских дорогах к 2030 году.

Информационные кампании наподобие тех, которые повсеместно проводят международные организации, в частности, Европейская ассоциация операторов инфраструктуры платных дорог (ASECAP), распространены и в нашей стране. В частности, это такие широкомасштабные социальные проекты как «Пешеход на переход», «Засветись!», «По правилам», проходившие при поддержке Госавтоинспекции МВД России, Российского союза автостраховщиков, министерств транспорта и просвещения. Крупнейший в стране профильный проект - экспертный центр «Движение без опасности» с 2007 года в содействии с федеральными и региональными органами исполнительной власти, ответственными за вопросы дорожной безопасности, ведет работу, направленную на формирование правосознания и повышение культуры поведения всех категорий участников дорожного движения. И эта работа имеет успех: в 2015 году несколько масштабных социальных проектов были признаны лучшими на фестивале фильмов по безопасности в Брюсселе, а в прошлом году сразу две российские команды школьников победили на Европейском образовательном конкурсе по изучению и соблюдению правил дорожного движения.

«Наша гордость - образовательная и пропагандистская программа по детским автокреслам. Была проведена большая разъяснительная работа, по итогам которой в разы повысилось использование детских автокресел», - подчеркивает президент экспертного центра «Движение без опасности», член правительственной комиссии по БДД Наталья Агре. По ее словам, только в области популяризации ремней удалось добиться значительных результатов. Если в 2011 году, согласно исследованиям, пристегивались за рулем порядка 32% водителей, то к 2019 году эта цифра выросла до 74%. Следует отметить также, что после масштабной работы общественников с ведомствами, помимо прочего, были увеличены штрафы за отсутствие детского кресла.

Пара добрых советов

Не исключено, что Россия может почерпнуть несколько приемов организации дорожного движения у Европы, и не в части карающих мер. В прошлом году в Республике Карелия,

Краснодарском крае и Мурманской области попробовали поменять цвет дорожной разметки с белого на желтый. Количество аварий там снизились на 30%.

«На дорогах, которые не имеют внутреннего разделения, проблема разграничения встречных потоков очень актуальна. Особенность аварий при выезде на встречную полосу в том, что в них скорость в два раза выше, а тяжесть аварий намного больше, поэтому высока доля смертельных случаев», - объяснил старший научный сотрудник Института проблем транспорта РАН Петр Бобрик.

Частично разметку уже перекрасили: в прошлом году вступил в силу закон о «вафельницах» на перекрестках. По словам экспертов, это одна из поправок, которые приводят российские ПДД в соответствие с общеевропейскими.

Одно из заметных отличий - максимальный скоростной режим в 50 км/ч на европейских дорогах при привычных россиянам 60 км/ч. Летом 2017 года на подмосковных трассах разрешенную скорость снизили до 50 км/ч. Такие же меры пытались ввести столичные власти, но опрошенные жители были против. Эксперты и общественники, однако, подчеркивали, что этот вопрос с повестки не снят.

Обсуждались также и штрафы: в декабре правительство поручило проработать вопрос о наказании за превышение скорости на 10-20% от установленного режима, который был отменен в 2013 году. В большинстве европейских стран тоже есть такой своеобразный «бесштрафный люфт», обычно в размере 2-3 км/ч. Но пока эти резонансные изменения решили отложить.

Много лет назад в России была утрачена система повышения квалификации водителей. В настоящее время ее сохранившиеся элементы используются только работающими на европейских дорогах водителями, которых туда без этих знаний просто не пустят. И это упущение, подчеркнул консультант автономной некоммерческой организации «Объединенный научно-методический центр» Вячеслав Максимычев. По его мнению, в этой части можно ориентироваться как раз на европейскую практику: «Это должно быть определенное количество часов теории и практики по контраварийной подготовке с последующим приемом экзаменов или зачетов. А без прохождения таких курсов водителей нельзя допускать к перевозкам».

По мнению Натальи Агре, проблема не только в отсутствии системы повышения квалификации, но и в отсутствии профессиональных кадров, которые на этих курсах будут преподавать. Поэтому одна из задач - выстроить институт подготовки водителей-профи.

В начале июля глава российской Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Михаил Черников объявил о необходимости создания рабочей группы, которая проанализирует действующие правила дорожного движения и другие нормативы. После этого эксперты предложат свои варианты систематизации правового поля в области обеспечения безопасности дорожного движения. Самая главная задача, по словам Михаила Черникова, - создание безопасных и комфортных условий для движения на российских дорогах, сохранение жизни и здоровья всех категорий участников дорожного движения, особенно самой незащищенной - детей.

<https://iz.ru/905377/galina-volynetc/stremlenie-k-nuliu-kak-voditelei-vozpityvaiut-surovymi-shtrafami>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.08.02; «МОСКВА ЗАСТАВИЛА НАС СОЗДАТЬ НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА»; ПРЕЗИДЕНТ ГРУППЫ «ГАЗ» ВАДИМ СОРОКИН — О ТОМ, КАК ВЛИЯЕТ НА ОТРАСЛЬ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА СУПЕРСОВРЕМЕННЫХ АВТБУСОВ

Электробусы, разработанные Группой «ГАЗ», появились на столичных маршрутах в прошлом году. Однако останавливаться на этом ведущий российский производитель автобусов не собирается — уже планируется создание индустриального парка для

выпуска электротранспорта и его компонентов. И пока эксперты-урбанисты ломают копья, споря о том, каким должно быть лицо современного большого города, — а это в первую очередь транспортная составляющая — автопроизводитель идет дальше и рассматривает электропривод как неизбежный шаг к внедрению машин с автономной системой вождения. О том, как Москва заставила отрасль заняться электротранспортом и куда это приведет, мы поговорили с президентом Группы «ГАЗ» Вадимом Сорокиным.

— Электробус — совершенно новый продукт и для вашей компании, и вообще для России. Как шла разработка модели?

— В случае с правительством Москвы была уникальная ситуация, когда заказчик изучил тему, сформировал четкие параметры продукта и поставил их перед производителем. Надо сказать, ряд требований опережал мировые стандарты. И мы рады, что у нас есть клиент, который через постановку сложной задачи, через свои высокие ожидания стимулировал создание нового поколения суперсовременных автобусов и подтолкнул автопром к развитию собственных компетенций в этом сегменте.

Электробус сам по себе — не только машина будущего. Это машина, которая принесла философию будущего и в производство. Процесс его наладки и диагностики отличается от обычных автобусов. На Ликинском автобусном заводе мы организовали новые, полностью компьютеризированные рабочие места для тестирования и отладки систем, связанных с IT-технологиями.

— Недавно другой российский производитель — КамАЗ — объявил о планах по организации производства электробусов в Москве, подписав соглашение об этом с мэром Сергеем Собяниным. Не собираетесь ли и вы сделать то же самое?

— А мы уже в Москве. Все наши автобусные подразделения расположены непосредственно рядом с заказчиком. Наша производственная площадка работает в Ликино-Дулево, это ближайшее Подмосковье. И это оптимальный вариант, чтобы, с одной стороны, производство полного цикла со сваркой и окраской, катафорезным грунтованием, всеми сборочными процессами не было дополнительной нагрузкой для инфраструктуры столицы — с учетом фур, которые привозят запчасти и оборудование, и готовых автобусов, которые мы отгружаем во все регионы страны. А с другой стороны, мы в максимальной близости к Москве, всё находится под рукой: сервис, запчасти, обученный персонал. Наш управляющий офис дивизиона «Автобусы», который занимается развитием и сбытом, тоже работает в Москве. Так же как и наш стратегический партнер по электробусам — МГТУ имени Баумана, который вместе с нами анализирует эксплуатацию этих автобусов и совместно с нами разрабатывает направления их совершенствования.

Сегодня Москва стала одним из мировых лидеров по темпам, динамике модернизации инфраструктуры, а мы научились выдерживать этот темп в создании новых технологий. За последние 8–10 лет, когда в Москве идет активное создание современной инфраструктуры, мы поставили городу свыше 5 тыс. автобусов. И внесли более 250 улучшений и дополнений в оснащение автобусов с учетом современных требований Москвы к транспортному обслуживанию. С 2016 года мы впервые в России начали проект, который в корне меняет принятую систему взаимоотношений поставщика и заказчика: построили в Москве современный сервисный парк и сами занимаемся обслуживанием автобусов по контракту жизненного цикла. То есть мы отвечаем не только за поставку транспортного средства, но и за его обслуживание, выход на маршруты. Безусловно, близость к заказчику — ценный фактор для производителя. Поэтому решение КамАЗа, производственные мощности которого расположены далеко от Москвы, мне кажется совершенно логичным с учетом необходимости обеспечить требуемый заказчиком уровень сервиса электробусов.

— Вы сами разрабатывали электробус или размещали заказ у стороннего инженерингового центра?

— По электробусу для Москвы мы работаем с МГТУ имени Баумана, привлекали специалистов Siemens, Wabco, Continental, ZF, НПП Энергия и других партнеров. Но аккумулируются все процессы в нашем инженерном центре. Мы создаем эту компетенцию внутри компании, поскольку понимаем: это не разовый заказ, а начало очень важного направления в нашем развитии. Конечно, это не первые наши шаги по изготовлению электрических автобусов. Мы работали над этой темой с 2012 года. Сегодня мы понимаем, что нужно будет рынку завтра. Уже в сентябре на выставке Comtrans мы покажем электробус 2019 года, работаем над проектом электробуса 2020 года.

Концентрация всех разработок в нашем инженерном центре дает нам возможность решать и более широкие задачи. Мы создаем электроплатформу для всей нашей линейки коммерческого транспорта. У нас есть и платформа «ГАЗели NEXТ» с электроприводом. Создан прототип электробуса среднего класса на базе «Вектора NEXТ», который проходит испытания. А поскольку «Вектор NEXТ» имеет единую платформу со среднетоннажным грузовиком «ГАЗон NEXТ», уже в 2020 году мы сможем предложить рынку полную линейку коммерческой техники в электроисполнении.

— Сегодня существует два типа решений по электробусам — с быстрой и медленной зарядкой. Для Москвы вы создали электробус с быстрой. Это более перспективный вариант?

— Мы создали оба типа решений: экономичное с ночной зарядкой для небольших городов и ультрасовременное с быстрой зарядкой — для мегаполисов. И надо отметить, Москва приняла очень продуманное решение. При быстрой зарядке потребление электроэнергии распределяется равномерно в течение дня — в отличие от варианта, когда все электробусы одновременно заряжаются ночью в парке и возникает проблема пиковой нагрузки. Электробусы с медленной зарядкой подходят для городов, где не будет большого парка. У нас есть и такая модель, мы готовы поставлять ее клиентам.

— Будет ли снижаться стоимость электротранспорта с увеличением объемов производства?

— Основное удорожание происходит за счет батареи и компонентов электрической системы, которые сегодня не производятся в России. То, на чем мы концентрируемся, — создание индустриального парка по производству электротранспорта и компонентов к нему. Мы планируем создать центр компетенций по электрическим системам управления и электронным узлам, центр по пакетированию электробатарей. Этим нужно заниматься, если мы не хотим быть абсолютно импортозависимыми.

Недавно мы встречались с компанией ИТЭЛМА. Это один из ведущих в России инжиниринговых и производственных центров по автокомпонентам, в частности по электронным системам управления. Мы совместно анализируем, какие могут быть подходы в перспективных разработках. Например, обсуждаем концепцию, в соответствии с которой в автомобиле должно быть ограниченное количество электронных систем, а основные «мозги» будут в мобильном телефоне. Потому что гаджет обновляется раз в год, а каждый год обновлять электрический автомобиль дорого и тяжело.

Но вообще электробус — это не самоцель и не конечный пункт. Это первый, очень важный шаг к созданию системы беспилотного транспорта. Мы отчетливо понимаем: если автомобиль будет так или иначе управляться сигналами с компьютера, гаджета, то вся система, учитывая требования по быстродействию, должна быть электрическая. И это не звучит футуристически, это очень близко к реальности. Это то, над чем мы сегодня работаем.

— Возвращаясь к сегодняшнему дню: вы поставили уже 100 электробусов в Москву. Следите за их работой на маршрутах?

— Мы ежедневно мониторим и контролируем работу наших электробусов. В контракте жизненного цикла мы подписались под коэффициентом выхода на маршруты — 0,9. Но

если посмотреть на результат работы, в среднем мы демонстрируем 0,98–0,99. Электробусы отлично справляются с нагрузками во всех климатических сезонах.

— Недавно Минпромторг объявил, что не видит перспектив в электротранспорте и надо сделать ставку на газовую технику. Что вы об этом думаете?

— У нас очень большая страна, и нам нужны разные решения для разных регионов. С точки зрения издержек большие расстояния — это проблема, потому что они ведут к росту стоимости транспортной составляющей в составе любого продукта. А запасы недорогого природного газа, наоборот, наше конкурентное преимущество. Разумеется, логично использовать этот ресурс. Я рад, что правительство работает в этом направлении. Для небольших городов или междугородних маршрутов наиболее эффективным вариантом является газовое топливо. И у нас для этого создана полная линейка газомоторного транспорта — от легких коммерческих автомобилей до автобусов особо большого класса. Мы инвестировали свыше 10 млрд рублей в эту технологию, создали собственный газовый двигатель и поставляем не только транспорт, но в партнерстве с компанией «РМ-КПГ» предоставляем современные запорочные решения.

Но для таких мегаполисов, как Москва, ряда городов-миллионников и туристических зон решение об использовании электробусов наиболее оправдано. В Москве работает одновременно до 6,5 тыс. автобусов. А по Московской области — порядка 6,8 тыс. машин. Это не может не оказывать негативного воздействия на атмосферу. Кроме того, это и шумовое загрязнение городской среды. Поэтому перевод парка на электротранспорт дает огромный эффект для повышения качества жизни десятков миллионов жителей.

<https://iz.ru/905443/oleg-moiseev/vadim-sorokin-moskva-zastavila-nas-sozdat-novyj-vid-transporta>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.01; ВЫХЛОП, НЕСУЩИЙ СМЕРТЬ

Как снизить негативное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду?

По оценкам экспертов, в России «вклад» автомобильного транспорта в загрязнение атмосферного воздуха составляет порядка 45%, а в ряде городов – до 90%. Одна из целей национального проекта «Экология», на реализацию которого до 2024 года будет направлено более 4 трлн руб., предусматривает кардинальное снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в крупных промышленных центрах, в том числе уменьшение не менее чем на 20% совокупного объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух к 2024 году в наиболее загрязненных городах России – Братске, Красноярске, Липецке, Магнитогорске, Медногорске, Нижнем Тагиле, Новокузнецке, Норильске, Омске, Челябинске, Череповце и Чите.

О том, какую роль играет автотранспорт в решении экологических проблем и реализации национального проекта «Экология», шла речь на «круглом столе» в Госдуме, организованном Экспертным советом по инновационному развитию автомобильной промышленности и спецтехники Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству совместно с Комитетом по экологии и охране окружающей среды.

За чистый воздух

По словам заместителя председателя Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Альфии Когогиной, обсуждение проблемы снижения воздействия транспорта на окружающую среду, механизмов государственного регулирования в этой сфере, обеспечивающих мотивацию перевода ТС на экологические виды топлива, а также снижение уровня энергоемкости транспорта, идет в Госдуме не один год. После майского указа Президента РФ № 204 вопросы экологии стали рассматриваться комплексно и полностью интегрированы в национальный проект «Экология», куда вошли 11 федеральных проектов.

Участники «круглого стола» обсудили ряд вопросов: что нужно сделать на законодательном уровне для достижения целей, поставленных в **нацпроекте**, и стимулирования перехода на экологические виды транспорта? Как повысить эффективность государственного управления в этой сфере и какие меры господдержки необходимы для развития этой ниши автомобильного рынка? Применим ли к российским условиям мировой опыт развития и использования экологического транспорта?

Как проинформировал председатель Комитета ГД по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов, на реализацию федерального проекта «Чистый воздух», направленного на улучшение экологической обстановки и снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, в том числе от транспорта, за 6 лет будет выделено 500 млрд руб., из них 102 млрд руб. – из федерального центра, 382 млрд руб. – внебюджетные средства и 16 млрд руб. – средства субъектов РФ.

17 июля 2019 года Госдума приняла Федеральный закон «О проведении эксперимента по квотированию выбросов загрязняющих веществ и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части снижения загрязнения атмосферного воздуха», в котором предлагается проведение до 31 декабря 2024 года эксперимента по квотированию выбросов в вышеуказанных двенадцати городах, на территориях которых предусмотрена реализация комплексных планов мероприятий по снижению выбросов с учетом сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха.

На основе данных сводных расчетов Роспотребнадзором будет произведена оценка риска здоровью человека и определены перечни приоритетных загрязняющих веществ и квотируемых объектов, то есть всех основных источников загрязнения атмосферного воздуха (автотранспорт, ЖКХ, промышленные предприятия). В отношении приоритетных загрязняющих веществ для квотируемых объектов будут определены допустимые вклады концентраций и установлены квоты выбросов.

Надо сказать, что ведение и использование сводных расчетов уже осуществлялись ранее в 15 субъектах РФ. Этот метод показал высокую эффективность и по-прежнему практикуется в таких городах, как Санкт-Петербург, Казань, Калуга, Череповец, Улан-Удэ. «Например, правительство Санкт-Петербурга по результатам сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха инициировало перевод муниципального автобусного парка на газ. Это 6 тыс. автобусов. Мы рассчитываем, что этот опыт будет использован и другими субъектами РФ», – выразил уверенность Владимир Бурматов.

Невидимые убийцы

Еще один закон «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» и Федеральный закон «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» (принят 17.07.19) направлен на совершенствование правового регулирования обращения с отходами I–II классов опасности. Он предусматривает создание федеральной схемы обращения с такими отходами, а также определение федерального оператора по обращению с ними на всех стадиях их жизненного цикла.

Если вспомнить, что всего одна выброшенная пальчиковая батарейка навсегда (!) загрязняет 20 кв. почвы, принятие данного закона очень своевременно, поскольку переход на эксплуатацию электромобилей сопряжен с процессом утилизации аккумуляторных батарей, что само по себе является очень серьезной экологической проблемой и дорогостоящим мероприятием.

Продолжая тему развития экологически чистого электротранспорта, **заместитель министра** промышленности и торговли РФ Александр Морозов также напомнил об «обратной стороне медали» – опасности процесса утилизации аккумуляторных батарей. «Если ты едешь на электромобиле и не загрязняешь атмосферный воздух, то это не значит, что этих отходов нет. При развитии и внедрении электротранспорта нам придется решать проблему производства и утилизации батарей, что наносит колоссальный вред окружающей среде», – отметил он.

Особую тревогу специалистов, занимающихся проблемами загрязнения воздушной среды при эксплуатации автомобилей, вызывают твердые частицы (ТЧ). Еще в 2012 году ВОЗ вышла с предложением запретить в городах Европы использование автомобилей с дизельными двигателями по причине повышенного выброса ими оксидов азота и особенно твердых частиц.

При этом малоизученной остается проблема выбросов ТЧ от износа шин и дорожного полотна. Исследования, выполненные в Москве специалистами ФГУП «НАМИ» и МАДИ, показали, что выбросы ТЧ при постоянных скоростях автомобиля значительно (от 2 до 10 раз) превышают фоновые значения и возрастают с увеличением скорости, а основной выброс ТЧ (более 97%) составляют частицы размером от 0,3 до 0,5 мкм. Эти частицы опасны тем, что содержат полициклические ароматические углеводороды (ПАУ), обладающие канцерогенным действием.

Таким образом, важнейшей задачей является снижение выбросов ТЧ не только с отработавшими газами, но и от износа шин и асфальтового дорожного полотна при движении автотранспорта в мегаполисах. При этом необходимо учитывать тот факт, что производители шин в течение последних 30–40 лет вели интенсивные работы по увеличению срока ходимости шин: в среднем пробег шин увеличился почти в два раза, с 30–40 тыс. км до 60–90 тыс. км, что привело к резкому увеличению выбросов ТЧ размером менее 5 мкм.

Вносит свою лепту в загрязнение атмосферного воздуха и устаревший автотранспорт. В России доля легковых автомобилей, имеющих экологический класс ниже Евро–4, составляет 55%. Самые «грязные» регионы: Иркутская область – 73%, Красноярский край – 67%, Оренбургская область – 62%, Челябинская область – 56%, Свердловская область – 52%, Нижегородская область – 47%.

Тренд набирает силу

По словам генерального директора ЗАО «РЕНО РОССИЯ» Андрея Панкова, в мире существуют 4 основных направления борьбы с негативным воздействием автомобильного транспорта на экологию: запрет на производство и использование автомобилей с двигателями внутреннего сгорания; создание в городах зон с ограниченным доступом для автомобилей с низким экологическим классом; ужесточение требований к автотранспорту за пределами городов; внедрение транспорта на альтернативном топливе.

В течение ближайших 10 лет будет набирать силу тренд по внедрению ограничений на использование автомобилей с традиционным двигателем как в крупных городах, так и в отдельных странах, считает Андрей Панков. Например, в Китае по дорогам ездят уже 2 млн 610 тыс. электромобилей (4% рынка). В Норвегии, где в 2017 году электрическими были 52% вновь регистрируемых автомобилей, для владельцев электромобилей создаются преференции: освобождение от налога на покупку ТС, НДС и налога на импорт, снижение дорожного налога.

В России эксплуатируются 3600 электромобилей, или 0,01% от общего автопарка (52 млн автомобилей), причем большая их часть – бывшие в употреблении, то есть их вклад в улучшение экологии, учитывая общее количество автомобилей в стране, стремится к нулю. «Для повышения спроса на электромобили необходима комбинация электромобилей и средств новой мобильности, – считает Андрей Панков. – Если потребитель использует электромобиль как услугу, то он не думает о том, что потом делать с электробатареями, как он будет продавать электромобиль. Мы активно работаем с каршеринговыми компаниями в Москве, думаю, эта система новой мобильности получит распространение и в других крупных российских городах».

«Двигатели внутреннего сгорания (ДВС) являются одним из основных источников выбросов CO₂ (19%) и загрязняющих веществ, непосредственно влияющих на здоровье населения. Мы ежегодно теряем от загрязнения воздуха больше людей, чем гибнет в ДТП,

– 50–100 тыс. преждевременных смертей», – заявил научный руководитель ОАО «НИИ автомобильного транспорта» Вадим Донченко.

Поэтому во многих развитых странах для кардинального решения экологических проблем создаются условия, ограничивающие использование ДВС вплоть до полного отказа от них через соответствующую политику государства, систему экономических и административных механизмов, ограничивающих производство, продажу и использование автомобилей с ДВС и стимулирующих приобретение и использование автомобилей с электроприводом или работающих на альтернативных топливах, подчеркнул Вадим Донченко.

Со своей стороны крупнейшие автопроизводители заявили о готовности выпуска к 2030 году широкой модельной линейки электромобилей и штепсельных гибридов. При этом к 2025 году средняя цена на электромобили сравняется со средней ценой на дизельные и бензиновые автомобили.

За последние годы в России много сделано для очищения воздушной среды и снижения вредных выбросов за счет улучшения характеристик автомобилей и используемых топлив, сказал Вадим Донченко. «До 2015 года удалось добиться существенного отрыва нашей страны от ведущих стран мира по графику введения экологических требований, – отметил он. – С переходом на регламент Таможенного союза процесс затормозился, например, с внедрением стандартов Евро–6, также наметилось отставание по требованиям к моторным топливам».

Эксперт обратил внимание на то, что в настоящее время при определении количества выбросов используется расчетный метод в граммах на 100 км пробега автомобиля, эти нормы Евро закладываются при сертификационных испытаниях. Однако выбросы, полученные расчетным методом, не соответствуют тому, как ведет себя автомобиль в процессе эксплуатации, очень значительно. Другими словами, расчет по сертификационным нормам существенно занижает количество выбросов. Поэтому нужно проводить испытания автомобилей как с бензиновым, так и с дизельным двигателем в реальном движении, а не на стенде, считает Вадим Донченко.

Кроме того, экологические характеристики могут существенно меняться по ряду причин: низкое качество топлива, естественное старение автомобиля, нарушение регламента эксплуатации, вмешательство в конструкцию автомобиля. «Интернет заполнен предложениями о демонтаже устройств снижения выбросов. Получается парадоксальная ситуация: автопром работает над тем, чтобы создать совершенный автомобиль, а народные умельцы при эксплуатации их разукomплектовывают, проводят тюнинг бортового компьютера. Это беда не только наша, но у нас в стране она уже приобретает массовые масштабы. Снижают экологический класс автомобилей, чтобы повысить их мощность», – негодует эксперт.

Для повышения экологической безопасности автотранспорта эксперт предложил комплекс мер, в частности: определение сроков введения норм стандарта Евро–6 для всех категорий автомобилей; определение сроков введения требований стандарта Евро–5 к топливам; изменение порядка и процедур техосмотра; введение проверки бортового компьютера и наличия функционирующих систем снижения выбросов в техосмотр АТС; ужесточение контроля качества топлива на АЗС; введение изменений в техрегламент «О безопасности колесных транспортных средств», запрещающих демонтаж устройств снижения токсичности и чип–тюнинг, установление ответственности за оказание услуг по демонтажу систем снижения выбросов и чип–тюнинг.

В центральной части крупных городов предлагается введение зон с низкими выбросами и зон успокоения движения; внедрение стандартов качества услуг общественного пассажирского транспорта; совершенствование планирования транспортных систем в увязке с градостроительным планированием и др.

Дальше – больше

Недалек тот день, когда альтернативой электрическому станет современный автомобиль, работающий на водороде, убежден Александр Морозов. «Сегодня существуют технологии получения водорода в том числе и из природного газа, – утверждает он. – Это перспективное направление. А для такого мегаполиса, как Москва, автомобиль, работающий на водороде, гораздо лучше электромобиля, который при движении вызывает изменение электромагнитного фона, что негативно сказывается на жизнедеятельности человека, животных и растений, приводит к иссушению воздуха. Автомобиль с водородным двигателем, проезжая по городу, никаких проблем для экологии не создает, только увлажняет и очищает воздух».

Для нашей страны с ее огромными пространствами развитие транспорта на газомоторном топливе в целом является гораздо более выгодной стратегией. Возможна уникальная комбинация электромобилей для мегаполисов и автомобилей, работающих на компримированном природном газе, на большей территории страны.

«В чем разница между Евро–6 и Евро–5 по бензиновым двигателям? – обратился к присутствующим в зале специалистам Александр Морозов. – Ее нет. Основное отличие в наличии твердых частиц. Газомоторный Евро–5 – это Евро–6 без увеличения стоимости. Сегодня заправка сжатым природным газом позволяет снизить стоимость эксплуатации автомобиля на 35%».

Александр Морозов проинформировал, что осенью участникам рынка будет представлен новый российский автобус, работающий на сжиженном природном газе, с пробегом более 800 км. «Мы планируем с крупнейшими российскими агрохолдингами запустить прямые линии по работе магистральных тягачей на сжиженном природном газе, чтобы показать их экономическую эффективность. Понятно, что для развития электротранспорта и транспорта, работающего на газомоторном топливе, нужна инфраструктура. Сегодня в правительстве находится проект подпрограммы по развитию рынка газомоторного топлива, в которой предусмотрены меры государственной поддержки и целевые показатели по развитию газозаправочной инфраструктуры и механизмов стимулирования перехода на газомоторное топливо. Предложены механизмы субсидирования строительства газовых заправок, переоборудования транспорта на газ, закупок нового газового транспорта для общественных нужд», – заключил Александр Морозов.

По итогам обсуждения участники «круглого стола» рекомендовали установить конкретные сроки введения в РФ требований экологического стандарта Евро–6 к вновь производимым и ввозимым автотранспортным средствам в рамках поправок к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», а также разработать комплекс преференциальных мер экономического характера применительно к ставкам транспортного налога, предоставлению государственных субсидий, поставок по госзаказу для пользователей и производителей автотранспортных средств высокого экологического уровня (Минпромторг, **Минтранс**, Мифин).

Кроме этого, необходимо инициировать программу обращения с вышедшими из эксплуатации батареями для электромобилей, включая вторичное использование, утилизацию и рециклинг.

Минтрансу и Минприроды рекомендовано провести прогнозную оценку объемов выбросов твердых частиц невыхлопного происхождения при эксплуатации дорожного транспорта как канцерогенного источника высокого уровня. Также признано необходимым ввести практику экологической маркировки автотранспортных средств при их продаже и в процессе эксплуатации.

<http://transportrussia.ru/item/5078-vykhlop-nesushchij-smert.html>

ТАСС; 2019.08.01; МЕДВЕДЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО КАЧЕСТВО ГЛАВНОЙ АВТОДОРОГИ САХАЛИНА БУДЕТ УЛУЧШЕНО

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** обещал Сахалину помощь федерального центра с улучшением качества главной автомобильной дороги в регионе Южно-Сахалинск - Оха.

На встрече с председателем правительства врио губернатора Сахалинской области **Валерий Лимаренко** попросил помощи федерального центра - «помочь с главной дорогой, которая ведет на север, почти 1000 км».

«249 км этой дороги в грунтовом исполнении. Мы обратились в **Минтранс** с предложением, чтобы эта дорога была достроена. Просим оказать поддержку», - сказал врио руководителя региона.

«Действительно, это важнейшая артерия, которая идет через весь Сахалин. Я думаю, что правильно сделать эту дорогу нормальной, полноценной, заасфальтированной. Подготовьте, пожалуйста, предложения», - ответил **Медведев**. Он уточнил, что в предложениях необходимо будет указать сроки и средства, которые потребуются на строительство.

Говоря о дорогах на Сахалине, Лимаренко отметил, что «лишь одна треть муниципальных дорог сегодня имеет твердое покрытие, две трети - это дороги грунтовые».

«В этом году мы увеличили на 60 процентов объем дорожного фонда, на 80 процентов увеличили объемы строительства. Строим дороги там, где живут люди. У нас есть план на пятилетку, мы хотели бы достичь среднероссийского уровня [по темпам строительства автодорог]», - сообщил врио губернатора.

<https://tass.ru/ekonomika/6723931>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.01; КАБМИН ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Правительство РФ прорабатывает возможность увеличить бюджетное финансирование дорожной отрасли пропорционально росту стоимости битума, сообщили РИА Новости в пресс-службе кабмина.

«В части вопроса о сглаживании колебаний цен на дорожный битум на внутреннем рынке необходимо отметить, что в настоящее время разрабатывается механизм, позволяющий обеспечить сдерживание их роста в пределах инфляции, а также прорабатывается вопрос о возможности увеличения бюджетных ассигнований на дорожную отрасль пропорционально росту стоимости составляющих строительства дорог в виде дорожного битума», - говорится в сообщении.

Президент России **Владимир Путин** в июне в ходе прямой линии заявил, что необходимо исправлять ситуацию с ценами на битум. По итогам прямой линии он поручил премьер-министру **Дмитрию Медведеву** создать механизм сглаживания колебаний цен на дорожный битум. Первый вице-премьер, министр финансов **Антон Силуанов** сообщал, что этот механизм будет предполагать, что если цены на нефть будут превышать 70 долларов за баррель, правительство будет готовить предложения по увеличению средств дорожных фондов.

Вице-премьер **Максим Акимов** на совещании у президента в июле рассказал, что кабмин прорабатывает вопрос, связанный с закупкой предприятиями битума для строительства дорог. По его словам, центральный вопрос - наличие денежных средств. Он также уточнил, что задача прорабатывается с Минфином, отметив, что это касается создания мощностей по хранению в объеме на 200-250 тысяч тонн в 8 точках в стране, а также механизма финансовой поддержки с точки зрения снижения ставок кредитования.

По словам **Акимова**, такая схема будет предложена на рассмотрение председателя правительства **Дмитрия Медведева**. При этом президент РФ заявил, что если цены на

строительство дорог будут расти, то не будет построено и половины из того, что запланировано в **нацпроектах**.

<https://ria.ru/20190801/1557063246.html>

ТАСС; 2019.08.01; МИНТРАНС ПОМОЖЕТ В ВОССТАНОВЛЕНИИ ПОСТРАДАВШИХ ОТ ПАВОДКА ДОРОГ В БУРЯТИИ

Минтранс РФ поможет Бурятии в восстановлении дорог, которые пострадали во время паводка. Соответствующее сообщение опубликовал в четверг на своей странице в Facebook глава республики Алексей Цыденов.

«Попросил вице-преьера правительства РФ Максима Алексеевича **Акимова** оказать содействие в ликвидации последствий паводков в Бурятии, - написал он. - В итоге зампред поручил **Минтранс**у России помочь республике с восстановлением дорог, пострадавших от наводнения».

На прошлой неделе из-за сильных дождей в Бурятии начался паводок. Вода подтопила дороги, дворы и подвалы в четырех районах республики. Ранее Цыденов заверил, что последствия разгула стихии будут оперативно устраняться за счет средств резервного фонда правительства республики.

<https://tass.ru/ekonomika/6721651>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.02; ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ РАССТАВЯТ ПРИОРИТЕТЫ; УЧАСТНИКИ РЫНКА СЧИТАЮТ НОВЫЕ ПРАВИЛА КОРРУПЦИОГЕННЫМИ

Железные дороги разработали правила пропуска грузов через узкие места сети. В приоритете будет то, что нужно для реализации **нацпроектов**, федеральных и региональных программ развития, а также грузы по договорам с ОАО РЖД на условиях предоплаты. Остальных при дефиците пропускной способности могут отправить альтернативным маршрутом или в другое время. Промышленники и операторы считают, что эти идеи спровоцируют рост коррупции, противоречат Конституции и антимонопольному законодательству.

На прошлой неделе ОАО РЖД направило совету потребителей его услуг серию поправок к транспортному законодательству, следует из письма заместителя гендиректора компании Анатолия Мещерякова главе совета Дмитрию Комиссарову. Речь идет о поправках, предложенных ОАО РЖД **Минтранс**у в марте (см. “Ъ” от 3 апреля) и вызвавших горячую дискуссию. Они допускают пропуск вне очереди некоторых грузов, в том числе тех компаний, которые инвестируют в расширение пропускной способности сети или с кем заключен договор take-or-pay и получена предоплата.

В новом пакете документов монополия конкретизировала понятие «особо значимых грузов», перевозка которых обеспечивается в обязательном порядке.

Условия отнесения к ней должно утверждать правительство, ОАО РЖД предложило считать особо значимыми воинские, перевозимые для ликвидации катастроф или иных госнужд, включая **нацпроекты**, и социально значимые грузы. К последним относятся грузы для оказания коммунальных и иных услуг населению, а также «строительства объектов, включенных в федеральные и региональные программы развития». Запрос на обеспечение таких перевозок вагонами, сопровождаемый обоснованием их отсутствия, подается за месяц и удовлетворяется единой саморегулируемой организацией операторов, создание которой также предписано пакетом документов.

По приоритетности ОАО РЖД предлагает выстроить грузы так: для ликвидации ЧС, затем воинские, затем специальные, для госнужд. После них идут особо значимые грузы, требующие срочных условий доставки, за ними — «перевозки грузов по договору на организацию перевозок в целях инвестирования в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта». И лишь в финале всего этого списка стоит организация

обычных перевозок. В другом документе, проекте правил недискриминационного доступа, упоминается еще один способ получить статус приоритетного груза — «по результатам аукциона». Суть не разъяснена, но источники “Ъ” полагают, что речь идет об уже выдвигавшейся идее торговать некоей долей пропускной способности через аукцион (см. “Ъ” от 12 октября 2018 года).

По сути, проект закрепляет приоритетность перевозки через узкие места грузов тех, кто помогает ОАО РЖД развивать инфраструктуру.

О таком приоритете просил, в частности, владелец «Сибантрацита» Дмитрий Босов, обещая инвестировать в строительство второй очереди Северомуйского тоннеля на БАМе (см. “Ъ” от 27 сентября 2018 года). Остальных отправителей могут направить альтернативным путем или в другие сроки.

Эти и другие поправки обсуждал Союз операторов железнодорожного транспорта, аналитическую записку для него готовил Институт исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД). В документе масса критических замечаний. «Ограниченность инфраструктуры создает предпосылки к коррупционным схемам приоритетного доступа,— пишут, в частности, эксперты ИИЖД.— Возможности крупного бизнеса гораздо выше количества узких мест. У каждого грузоотправителя есть риск, что появится более крупный игрок и перекупит пропускные и провозные способности». В ИИЖД подчеркивают, что законопроект, предложенный ОАО РЖД, входит в противоречие с положениями ч. 1 ст. 8 и ч. 2 ст. 34 Конституции РФ, ч. 1 ст. 10 ФЗ о защите конкуренции и рядом других.

Источник в отрасли, возмущенный всем предложенным пакетом поправок, отдельно иронизирует на счет предложения приоритетно пропускать грузы для реализации федеральных и региональных программ развития. По его мнению, «сложно придумать более коррупциогенную статью».

«Убивается основополагающий принцип равнодоступности железнодорожного транспорта,— добавляет другой собеседник “Ъ”.— В условиях, когда весь рынок уже платит инвестнадбавки к тарифу, для кого-то создаются приоритеты. Непонятно, почему металлы и нефтяные грузы, за которые уже платят в разы больше угля, не должны перевозиться в приоритете». А исходя из идей ОАО РЖД, подчеркивает он, наоборот, угольная компания, инвестирующая в развитие какого-то участка путей, получит приоритет перед нефтяниками и металлургами. Нужно для начала отменить классы грузов и перекрестное субсидирование между ними, полагает источник “Ъ”, убрать инвестнадбавки из тарифа, а после этого «пусть едет, кто больше платит».

<https://www.kommersant.ru/doc/4048113>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.08.01; НОВЫЕ ОРИЕНТИРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

На вопросы корреспондента «ТР» отвечает **директор Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России Александр Федорчук**.

– Александр Александрович, трудно переоценить значение железной дороги для страны с такой огромной территорией, как Россия. С учетом каких факторов выстраивается государственная политика в сфере железнодорожного транспорта?

– Одной из первостепенных задач для **Минтранса России** является совершенствование пассажирских железнодорожных перевозок, обеспечивающих потребности всех категорий граждан, повышение комфорта и удобства проезда в поездах пригородного и дальнего следования. Именно в нормативно–правовую базу, касающуюся пассажирских перевозок, с начала 2019 года при участии нашего департамента был внесен ряд важных изменений. Так, в апреле этого года был издан приказ **Минтранса России**, в соответствии с которым пассажиры могут обменивать билеты в поезда на более дешевые, получая разницу в цене.

Это связано с системой динамического ценообразования на билеты в поезда дальнего следования. Например, пассажир сначала приобрел по высокой цене билет на поезд, отправляющийся на следующий день, а затем принял решение переоформить билет и выехать тем же рейсом позднее, когда будет действовать пониженный тариф. В случае переоформления ранее приобретенного билета на более дешевый вариант важно, чтобы пассажиру возвращалась разница в его стоимости. При разработке данного приказа **Минтранс России** руководствовался стремлением минимизировать возможные риски как для граждан, так и для перевозчика.

Также в целях совершенствования порядка осуществления железнодорожных перевозок закреплено право и предоставлена возможность оформить проездной документ (билет) на поезд дальнего следования пассажирам с новорожденными детьми в возрасте до 1 месяца на основании данных медицинского свидетельства о рождении.

Внесены изменения в приказ **Минтранса России** «О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости движения и расстояния следования». Изменения направлены на снятие ограничений по организации беспересадочного пригородного железнодорожного сообщения вне зависимости от расстояния между населенными пунктами в пределах одного субъекта РФ.

В продолжение темы гармонизации нормативно–правовой базы хочу отметить следующее. На протяжении четырех последних лет в **Минтрансе России** функционирует Межведомственная рабочая группа по рассмотрению актов МПС СССР и МПС России, которые не применяются на практике, дублируют либо противоречат положениям нормативно–правовых актов РФ. В результате работы Межведомственной рабочей группы с 2015 года изданы 42 приказа **Минтранса России** на отмену 891 акта МПС СССР и МПС России. Таким образом, **Минтранс России** проводит планомерную комплексную переработку нормативно–правовой базы, регулирующей вопросы перевозок грузов железнодорожным транспортом. Основная цель этой работы – исключение избыточных (дублирующих) и устаревших норм.

Одним из важнейших актов, утвержденных **Минтрансом России**, являются актуализированные Правила перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов, где отражены структурные изменения, произошедшие в железнодорожной отрасли с 2003 года, а также учтены особенности перевозки отдельных видов продукции. Новые правила перевозок содержат принципиально иной подход к перевозке скоропортящихся грузов, который позволит снять излишние административные барьеры, а также сделать перевозку доступнее для грузоотправителей.

– Новые ориентиры для железнодорожной отрасли обозначены в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Какие инфраструктурные проекты являются для **Минтранса России** приоритетными?

– Развитие железнодорожной инфраструктуры является одной из ключевых задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМРМИ). В его составе реализуются ряд масштабных инвестиционных проектов, направленных на улучшение транспортной доступности, повышение мобильности населения страны, увеличение грузооборота, а также развитие транзитного потенциала Российской Федерации.

Ключевые инициативы КПМРМИ направлены на увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба, железнодорожных подходов к морским портам Азово–Черноморского и Северо–Западного бассейнов. Время перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России сократится до 7 дней, при этом объем транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом увеличится в 4 раза. Будут развиваться транспортные коммуникации между административными центрами субъектов РФ и другими городами – центрами экономического роста.

Целевая задача проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово–Черноморского бассейна» – обеспечить прогнозируемый объем (125,1 млн тонн) перевозок грузов железнодорожным транспортом к портам этого бассейна к 2020 году. Важно и то, что в ближайшей перспективе будет обеспечена связь Крымского полуострова с материковой частью России.

Проект «Модернизация железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо–Западного бассейна» предусматривает увеличение суммарной пропускной способности подходов к портам Северо–Западного бассейна до 122 пар поездов в сутки к 2024 году. Кроме того, его реализация будет способствовать развитию Пермского железнодорожного узла.

Составной частью КППРМИ является проект «Развитие Московского транспортного узла», призванный обеспечить дополнительную провозную способность и сократить время в пути для пассажиров Москвы и области. Спрогнозирован рост пассажиропотока в пригородном сообщении – с 751,5 млн человек в 2017 году до 850 млн к 2025 году.

– Включение модернизации БАМа и Транссиба в федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит» комплексного плана придаст дополнительный импульс реализации этих проектов, так ведь? Как это скажется на пропускной способности магистралей?

– Задача по модернизации БАМа и Транссиба является одной из ключевых в сфере развития железнодорожной инфраструктуры в рамках комплексного плана, что особенно актуально в год 45–летия строительства БАМа. Эффективное функционирование Байкало–Амурской магистрали способно не только дать синергетический эффект в смежных отраслях экономики, но и обеспечить к 2024 году увеличение суммарной провозной способности магистралей до 182 млн тонн и суммарной наличной пропускной способности до 129 пар грузовых поездов в сутки.

Напомню, что только в рамках модернизации Байкало–Амурской магистрали реконструкции подвергнутся в общей сложности более 1450 км пути, предусмотрена модернизация 39 станций, 106 железнодорожных мостов и других объектов.

Модернизация Восточного полигона позволит российским компаниям ежегодно вывозить дополнительный объем грузов с крупнейших месторождений Сибири в направлении Дальнего Востока, а также будет способствовать развитию промышленных предприятий, созданию рабочих мест, формированию необходимых экономических условий для эффективного и устойчивого развития региона.

– Реальные черты обретает проект «Московские центральные диаметры». Какие эффекты можно получить, интегрируя железнодорожный транспорт в городские транспортные системы?

– Развитие МЦД предусматривается в рамках реализации масштабного проекта по развитию Центрального железнодорожного узла. Это решит многие проблемы транспортного обеспечения населения столичного региона в связи с прогнозируемым ростом пассажиропотока. Для пассажиров будет сокращено время в пути, будут созданы комфортные условия перемещения, в том числе за счет снижения загруженности поездов в утренние и вечерние часы пик. Сократится нагрузка и на метрополитен, и на улично–дорожную сеть.

В рамках реализации комплекса мер, направленных на улучшение доступности пассажирских перевозок, издан приказ Минтранса России, который регулирует вопросы продажи проездных билетов посредством мобильных приложений и сайтов перевозчиков. Законодательно расширены способы оплаты проезда с помощью бесконтактных систем, появилась возможность интеграции городских проездных билетов на маршруты пригородного железнодорожного транспорта, имеющие пересадочные пункты на станции метрополитена.

Теперь, если маршрут имеет остановочные пункты, позволяющие осуществить пересадку на станции метро, при использовании всех современных средств оплаты будут фиксироваться начало и окончание поездки. За счет этого полная стоимость поездки может списываться не на входе, а на выходе из транспорта.

В результате удобнее стало пассажирам, изменяющим свои планы в процессе поездки. Они могут, зафиксировав начало поездки, не беспокоиться об оплате до конца маршрута, включающего пересадку на метро. Предусмотрена возможность оплачивать такие поездки бесконтактной смарт-картой, транспортной картой, платежной картой или электронным устройством с использованием автоматизированных систем на всей территории России.

– Повышение уровня безопасности железнодорожных перевозок – важная задача. Как она решается?

– Железнодорожный транспорт является одной из системообразующих отраслей российской экономики, а для некоторых наших регионов единственным средством перемещения на средние и дальние расстояния. Его безопасность – предмет пристального внимания государства и общества, и любые транспортные происшествия носят значительный резонансный характер. Соответственно, одной из важнейших задач **Минтранса** России является повышение уровня безопасности железнодорожных перевозок.

Минтрансом России подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который одобрен Советом Федерации. Документ направлен на законодательное закрепление вопросов выдачи свидетельств на право управления железнодорожным подвижным составом, что создаст единые недискриминационные условия допуска к управлению железнодорожным подвижным составом квалифицированных лиц. Это должно привести к повышению безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Минтрансом России систематически вносятся изменения в правила технической эксплуатации железных дорог, исходя из необходимости формирования современной информационной правовой базы железнодорожного транспорта, новых моделей подвижного состава, применяемых материалов и комплектующих.

<http://transportrussia.ru/item/5075-novye-orientiry-zheleznykh-dorog.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; РОСТ ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК УСКОРИЛСЯ НА ПИКЕ ЛЕТНЕГО СЕЗОНА

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в РФ в июле 2019 года выросли на 5,3% по сравнению с тем же периодом 2018 года, до 14 млн человек, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

Рост ускорился на пике летнего сезона. В июне он составлял 4,8%, хотя и был меньше после майского взлета до 15,3% на фоне более длинных выходных, что компенсировало апрельский провал до «+1,6%».

В марте рост составлял 9,4%, в феврале - 5,8%, в январе - 4,8%, в преддверии новогодних праздников - 4,2%. До декабря темпы увеличения сохранялись на уровне, близком к 7%: в ноябре - 6,7%, в октябре - 7,6%, в сентябре - 6,9%, в августе - 7%.

Пассажирооборот в дальнем следовании в июле, согласно данным РЖД, вырос на 2,5%, до 13,8 млрд пассажиро-километров, за 7 месяцев дальние перевозки увеличились на 5,9%, до 66,5 млн человек, пассажирооборот - на 3%, до 55,6 млрд пассажиро-километров.

В пригородном сообщении в июле было отправлено 94,4 млн человек, что на 2,2% больше, чем в том же месяце 2018 года, с начала года - 615,7 млн (+4,2%). Пассажирооборот вырос на 2,3% (до 3,2 млрд пассажиро-километров) и 4,9% (до 19,5 млрд пассажиро-километров), соответственно.

Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает увеличение перевозок по Московскому центральному кольцу (МЦК). С начала 2019 года перевезено более 81,6 млн человек, что на 15,3% больше, чем за тот же период прошлого года.

В целом ж/д перевозки в июле увеличились на 2,6% (до 108,4 млн человек), пассажирооборот - на 2,5% (до 17 млрд пассажиро-километров), в январе-июле - на 4,3% (до 682,2 млн человек) и на 3,4% (до 75,1 млрд пассажиро-километров), соответственно.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В ИЮЛЕ ВЫШЛА ИЗ «МИНУСА» К УРОВНЮ ПРОШЛОГО ГОДА

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в июле 2019 года вышла на уровень того же периода прошлого года, составив 108 млн тонн, сообщила компания.

В среднесуточном выражении это составляет 3,483 млн тонн. Изначально июльский план работы РЖД был сверстан с символическим «плюсом» (+0,2%, 3,49 млн тонн в среднем в сутки), сообщал ранее источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью монополии. Грузооборот в июле снизился на 3,1%, до 212,9 млрд тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов - также на 3,1%, до 270,1 млрд тонно-километров).

О том, что динамика погрузки стабилизировалась после падения во II квартале, на брифинге во вторник говорил и замглавы «Российских железных дорог» Павел Иванов. «В июле планируем выйти на уровень (того же периода - ИФ) прошлого года. По сути, уже идем в этой динамике. Сейчас есть незначительное отставание, но сегодня-завтра мы (его - ИФ) восполним», - отмечал он.

«(Погрузку - ИФ) мы, по сути, стабилизировали. Если брать третью декаду июля - работаем выше уровня прошлого года на 0,8%. Остаемся в параметрах «минус 1%» или чуть больше в погрузке на внутренний рынок и основной прирост у нас идет в российские порты. (С ростом - ИФ) выше 8% отгружаем в порты Северо-Западного бассейна, выходит «на ноль» динамика погрузки в порты Азово-Черноморского бассейна. И значительный прирост у нас в направлении Дальнего Востока», - уточнял он.

Компания с октября представляет статистику с учетом железных дорог Якутии, где является перевозчиком. При этом до конца прошлого года погрузка в республике считалась как «новый груз», поэтому сравнение шло с данными за тот же период 2018 г. только по сети «Российских железных дорог». С января 2019 г. статистика дается в сопоставимых цифрах (в показателях 2018 г. учитывается отправка грузов из Якутии).

В «старом» формате статистики в октябре РЖД отмечали рост на 0,3%, в ноябре - на 1,5%, в декабре - падение на 1,1%. В «новом» формате в январе вновь был зафиксирован рост - на 1,6% (3,4 млн тонн в среднем в сутки), в феврале он был минимальным - 0,1% (3,571 млн), в марте - 0,5% (3,655 млн).

Зимние «качели» показателя эксперты связывали с «особенностями учета погрузки на рубеже года». Между тем, в начале года «проседание» динамики было очевидно. На апрель «Российские железные дороги» верстали план погрузки с ее ростом на 1,3% (3,686 млн тонн в среднем в сутки), говорил источник «Интерфакса», однако по факту этот показатель составил «минус 1,9%» (3,57 млн тонн).

В мае негативные тренды еще более усилились: отправка сократилась на 3,8% (до 3,565 млн тонн в среднем в сутки) при плане роста на 0,5% (до 3,583 млн тонн). По итогам января-мая показатель ушел в «минус» (упал на 0,7%, до 532,1 млн тонн), хотя еще по итогам 4 месяцев динамика была слабо положительной - +0,1%. В июне динамика провалилась до «минус 5,4%» (3,38 млн тонн) при прогнозе роста на 0,1% (до 3,582 млн тонн), по итогам января-июня падение составило 1,5%.

Как и ранее его коллеги, Иванов на брифинге во вторник объяснил падение во II квартале «конъюнктурой рынка грузовых перевозок», а также ограничениями инфраструктуры в восточном направлении - на Транссибирской и Байкало-Амурской магистралях, где, помимо традиционных летних путевых работ, идет реконструкция. При этом наводнения,

отмечал замглавы РЖД, также не стали определяющим фактором с точки зрения погрузки.

По итогам января-июля падение погрузки замедлилось до 1,3% (741,6 млн тонн). При этом объемы отправки основного груза - каменного угля - по-прежнему на 1% меньше, чем в том же периоде годом ранее (215,8 млн тонн).

Погрузка кокса за 7 месяцев 2019 г. сократилась на 0,4% (до 6,3 млн тонн), нефти и нефтепродуктов - на 1,9% (до 134,8 млн тонн), черных металлов - на 4% (до 44,2 млн тонн), их лома - на 0,1% (до 8,4 млн тонн), лесных грузов - на 5,4% (до 25,8 млн тонн), строительных - на 3,1% (до 72,2 млн тонн), химикатов и соды - на 1,2% (до 15,3 млн тонн), промсырья и формовочных материалов - на 2,7% (до 20,2 млн тонн), цветной руды и серного сырья - на 2,5% (до 11,5 млн тонн), зерна - на 33,4% (до 10,6 млн тонн).

В «плюсе» только отправка железной и марганцевой руды (+3,3%, 69,3 млн тонн), химических и минеральных удобрений (+2,2%, 35,5 млн тонн) и цемента (+5,8%, 15,4 млн тонн). Грузооборот с начала 2019 г. увеличился на 1,3%, до 1,52 трлн тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов - на 1,2%, до 1,934 трлн тонно-километров).

План работы «Российских железных дорог» на август 2019 г. предполагает рост погрузки на 0,2%, (3,515 млн тонн в среднем в сутки), сообщил источник «Интерфакса». Иванов во вторник конкретную цифру не озвучивал, отмечая, что компания «пока ориентируется на уровень прошлого года». «Это наш скромный прогноз. Есть более оптимистичный - от 1% до 2%», - добавлял он при этом.

«С учетом восполнения по объемным показателям в июле, мы ожидаем положительную динамику по погрузке и в последующий период. В том числе и в августе», - также заявил топ-менеджер. Ранее первый замглавы «Российских железных дорог» Анатолий Краснощек в интервью корпоративному изданию монополии заявлял, что с июля и до конца 2019 г. компания ожидает устойчивого роста погрузки с нарастанием объемов до 1,2-2,3% в сентябре-октябре. «С июля и до конца года ожидается устойчивый рост предъявления грузов к перевозке с нарастанием этих объемов в сентябре-октябре от 1,2% до 2,3% к уровню прошлого года», - говорил он.

На 2019 г. РЖД закладывали прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. При этом, как говорил зимой замглавы монополии Алексей Шило, «Российские железные дороги» видят перспективы для роста погрузки в 2019 г. сверх плана. «Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%», - отмечал он.

При этом в июне топ-менеджер говорил, что, несмотря на снижение погрузки в последние месяцы, «Российские железные дороги» пока не пересматривали прогноз погрузки. В частности, по его словам, Минсельхоз считает, что возможен рост отправки зерна. Кроме того, начнется активный завоз угля на ТЭЦ в рамках подготовки к зиме. «Большие ожидания связаны со стройкой в рамках **нацпроектов**. Мы получаем информацию, что финансирование на регионы поступает, там идут сейчас конкурсные процедуры», - также отмечал топ-менеджер.

Иванов на брифинге во вторник также заявил, что «Российские железные дороги» «годовой прогноз пока не пересматривали». В 2018 г., как сообщалось ранее, погрузка выросла на 2,2%, до 1,29 млрд тонн.

ТАСС; 2019.08.01; ВОЕННОСЛУЖАЩИЕ ЦВО ПРИМУТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО КЫЗЫЛА

Военнослужащие Центрального военного округа (ЦВО) будут участвовать в строительстве железнодорожного участка Курагино - Кызыл, который свяжет Республику Тыва с Красноярским краем. Об этом журналистам в четверг сообщил заместитель командующего войсками ЦВО по материально-техническому обеспечению генерал-майор Алексей Лемякин.

«Спланировано привлечение подразделений железнодорожных бригад Центрального военного округа для строительства железнодорожного участка Курагино - Кызыл. С этой целью сформирован батальон механизации отдельной железнодорожной бригады в Хакасии», - сказал Лемякин.

Генерал-майор отметил, что в 2018 году силами железнодорожных войск ЦВО был построен капитальный мост через реку Большой Енисей у города Кызыл. По мосту военные добираются до полигона Кара-Хаак, а также им пользуются местные жители.

«В 2019 году войсками досрочно, с опережением на месяц, завершён ремонт более 9 км железнодорожных путей необщего пользования на 13 объектах Минобороны России. В настоящее время личный состав железнодорожных войск принимает непосредственное участие в ликвидации последствий паводка в городе Тулуне Иркутской области», - пояснил он.

На данный момент в Тыве нет железных дорог, дорога Кызыл - Курагино должна связать республику с Красноярским краем и железнодорожной сетью страны. В апреле РЖД подписали договор с Тувинской энергетической промышленной корпорацией «Кызыл - Курагино» на строительство железнодорожной ветки, которая свяжет эти два населенных пункта.

Инвестиции в проект должны составить около 126,6 млрд рублей, срок строительства - 4,5 года. Строительство будет вестись в гористой местности, что потребует прокладки восьми тоннелей общей длиной 11 км, возведения 127 мостов протяженностью около 16 км. Движение поездов будет осуществляться на тепловозной тяге.

<https://tass.ru/sibir-news/6722361>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; АСЗ СПУСТИЛ НА ВОДУ КОРПУС ПЕРВОГО ПАРОМА ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК

ПАО «Амурский судостроительный завод» (АСЗ, Комсомольск-на-Амуре, входит в «Объединенную судостроительную корпорацию», ОСК) спустило на воду корпус паромов «Александр Деев» - первого из двух паромов, которые строятся для работы на Сахалине на переправе Ванино - Холмск, сообщает пресс-служба губернатора и правительства Хабаровского края.

«Корпус первого паромов для Сахалинской области сегодня спустили на воду в Комсомольске-на-Амуре. Для вывода «Александра Деева» в акваторию Амура и его последующей достройки на Амурском судостроительном заводе подготовили специальный судоподъемный понтон. Он позволил облегчить всплытие корпуса», - говорится в сообщении.

Судно высотой с пятиэтажный дом строилось в разных цехах. Последние три блока были готовы в апреле, в мае все части паромов соединили вместе.

«Параллельно продолжают работы по подготовке наружного корпуса паромов к покраске и испытание балластных цистерн. Осуществляются монтаж и установка донно-бортовой арматуры и кингстонных ящиков. Однако основные силы судостроителей, сконцентрированы на подготовке судна к монтажу линии вала», - рассказал главный строитель АСЗ Юрий Лысенков, слова которого приводятся в сообщении.

Согласно утвержденному графику, в августе 2020 года паром отправится во Владивосток для финальных работ, испытаний и дальнейшей сдачи в эксплуатацию.

Контракт на строительство паромов «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) заключила с АСЗ в декабре 2016 года. Суда предполагалось передать заказчику в декабре 2019 года, однако из-за введенных в отношении завода санкций, ему пришлось менять оборудование, искать других поставщиков, что привело к увеличению сроков контрактов. Завод получил отсрочку до 2020 и 2021 годов. По своим характеристикам паромы будут существенно превосходить уже действующие на линии:

каждый сможет одновременно взять на борт 26 вагонов (или 30 цистерн), 15 автопоездов, а также 150 пассажиров. Общая стоимость проекта составляет 10 млрд рублей.

Паромная переправа Ванино - Холмск обеспечивает более 75% всех грузовых перевозок между островом и материком и около 25% пассажирских перевозок. По прогнозам экспертов, в 2019-2021 годах грузооборот может возрасти на 25%

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6723293>

ТАСС; 2019.08.01; КАПИТАН ТАНКЕРА «ИНДИГО» ПРИВЛЕЧЕН К ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УТЕЧКУ ТОПЛИВА У БАЛТИЙСКОЙ КОСЫ

Капитан танкера «Индиго», с борта которого произошла утечка нефтепродуктов, приведшая к загрязнению части побережья Балтийской косы в Калининградской области, привлечен к административной ответственности. Об этом сообщили ТАСС в четверг в Калининградской транспортной прокуратуре, которая совместно с инспекцией государственного портового контроля провела проверку по факту случившегося.

Инцидент произошел 17 июля. Капитан танкера «Индиго», принадлежащего ЗАО «Бункерная компания», сообщил, что с борта судна произошла утечка 0,4 куб. м топлива. На месте разлива были выставлены боновые заграждения, но из-за усиления ветра нефтяное пятно распространилось за их пределы, последствия утечки горючего были зафиксированы на Балтийской косе.

«Установлено, что сброс загрязняющих веществ с танкера «Индиго» произошел по причине некачественного исполнения обязанностей старшим механиком судна. Прокуратура в связи с этим направила руководителю ЗАО «Бункерная компания» представление, контролирует ход его рассмотрения и устранение нарушений. Капитан танкера «Индиго» привлечен к административной ответственности по ст. 11.16 КоАП РФ («Нарушение требований пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте») и ч. 1 ст. 11.7 КоАП РФ («Нарушение правил плавания»), - говорится в сообщении, предоставленном ТАСС прокуратурой. В отношении же старшего механика судна возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 1 ст. 11.7 КоАП РФ.

Прокуратура отмечает, что по результатам проверки выявлены нарушения экологического законодательства, законодательства, направленного на обеспечение безопасности судоходства, а также нарушения требований пожарной безопасности.

Как сообщалось со ссылкой на пресс-службу администрации города Балтийска, специалисты **Росморречфлота** на 31 июля очистили от топлива 2,5 км прибрежной полосы Балтийской косы - половину загрязненной территории, вывезено 122 кубометра загрязненного песка. Сумма ущерба, нанесенного экологии в результате разлива топлива, пока не названа.

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

<https://tass.ru/obschestvo/6723195>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНДРЕЙ РЕПИН, РОМАН КРЯЖЕВ; 2019.08.02; ГИДРОУЗЕЛ НЕ ВЯЖЕТСЯ; СУДОХОДСТВО НА ВОЛГЕ САДИТСЯ НА МЕЛЬ

Проблемы судоходства по Волге обостряются — пассажирские и грузовые суда сутками не могут пройти участок у Городца из-за низкого уровня воды. Отрасль расплачивается за решение властей отказаться от заполнения Чебоксарского водохранилища до проектной

отметки — оно было принято, чтобы не затоплять почти 1000 кв. км земли. Теперь правительство предлагает построить низконапорную плотину у Нижнего Новгорода за 43,5 млрд руб., чтобы повысить уровень воды в период навигации. Но проект блокирует администрация Балахны. В результате открытие гидроузла, которое планировалось на 2020 год, может задержаться минимум на пять лет.

В июле **Росморречфлот** должен был направить в Главгосэкспертизу (ГГЭ) проект строительства Нижегородского низконапорного гидроузла. Одобрение ГГЭ — ключевой этап, необходимый, чтобы гидроузел, призванный решить многолетние проблемы судоходства на средней Волге, был построен в 2024 году. Но хотя 19 июля замглавы агентства Виктор Вовк говорил PortNews, что разработка проектной документации завершена, в **Росморречфлоте** и **Минтрансе** “Ъ” не смогли подтвердить отправку документов на ГГЭ.

Полвека на мели

Проект строительства Нижегородского гидроузла стал вновь актуален после того, как в 2016 году президент **Владимир Путин** принял окончательное решение не поднимать уровень воды в Чебоксарском водохранилище до исходно заложенной в проекте отметки в 68 м (здесь и далее — от уровня Балтийского моря). Нынешняя отметка в 63 м была установлена в 1981 году, поскольку уже после строительства Чебоксарской ГЭС власти СССР решили отказаться от затопления 925 кв. км территорий Республики Марий Эл и Нижегородской области, и ГЭС в итоге работает только на 60% от установленной мощности в 1,4 ГВт.

В результате не завершилось создание Единой глубоководной системы (ЕГС), которая должна была объединить бассейны Невы, Волги и Дона в сеть с гарантированными глубинами для судоходства 4 м для прохода по внутренним водным путям к Белому, Балтийскому, Каспийскому, Азовскому и Черному морям. В частности, возник участок с малыми глубинами длиной в 54 км от Городца до Нижнего Новгорода — это расстояние суда теперь преодолевают несколько суток, так как гарантированные судоходные глубины в навигацию выдерживаются раз в сутки, а иногда и реже (см. интервью). Из-за этого отрасль несет миллиардные убытки.

Чтобы решить проблему, было решено построить низконапорную плотину со шлюзами на границе Сормовского района Нижнего Новгорода и Балахнинского района Нижегородской области (см. инфографику). В результате возникнет водохранилище площадью 52,6 кв. км, но площадь затопления составит всего 9,6 кв. км — почти в 100 раз меньше, чем при заполнении Чебоксарского водохранилища до отметки в 68 м. Гидроузел будет регулировать уровень воды сезонно и обеспечивать проектный подпорный уровень в 68 м в течение навигации, то есть пять-шесть месяцев в году. После окончания навигации участок реки переводится в бесподпорное состояние.

В бюджете уже заложены деньги на проектирование и строительство Нижегородского гидроузла — 43,5 млрд руб. Заказчиком выступило подведомственное **Росморречфлоту** ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей», проектировщиком — ООО «Техтрансстрой». В ходе заседания Госсовета в августе 2016 года речь шла о том, чтобы построить гидроузел в 2020 году. Сейчас **Росморречфлот** заявляет, что реализует проект до 2024 года. Но реальность срока сомнительна.

Области широкого подтопления

Против проекта активно выступают нижегородские экологи и общественные активисты (см. «Ъ-Приволжье» от 20 марта). Они опасаются, что ухудшится качество питьевой воды и санитарно-эпидемиологическая ситуация, так как в зону подтопления попадут кладбища и скотомогильники, места промышленных отходов, коллекторы очистных сооружений и т. д. Будут уничтожены места обитания редких животных и растений, в том числе памятник природы «Дубрава у города Городца».

Администрация Балахны также против и не согласовала документацию по планировке территорий, на которых должен строиться гидроузел (см. интервью). В министерстве экологии и природных ресурсов Нижегородской области заявляли, что в проекте гидроузла и материалах по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) должны быть обязательно учтены замечания жителей региона и экспертов. С учетом этих дополнений проект и материалы ОВОС должны пройти повторное общественное обсуждение. Как отмечает председатель нижегородского экологического центра «ДронТ» Асхат Каюмов, пока общественные слушания по окончательному варианту ОВОС не состоялись (о них должно быть размещено уведомление за месяц). Без окончательного варианта ОВОС нельзя подать документы на ГГЭ.

Власти области в целом проект поддерживают. «Любой проект обеспечения судоходства, который будет реализован на территории региона, должен в итоге только улучшить сложившуюся гидрологическую ситуацию и, как следствие, качество жизни людей»,— заверил “Ъ” губернатор Глеб Никитин.

Тем не менее администрация Балахны блокирует получение одобрения в ГГЭ (его нельзя получить без документации по планировке территории). Кроме того, без окончательного варианта ОВОС нельзя пройти экологическую экспертизу, без которой ГГЭ также не выдаст разрешение на стройку. Поскольку этот вопрос во многом политический, глава **Минтранса Евгений Дитрих**, выступая на совещании у вице-преьера Максима **Акимова**, предложил вынести его на уровень премьера Дмитрия **Медведева** (см. “Ъ” от 8 июля). По словам источника “Ъ” в одном из профильных ведомств, пока этого не произошло, и запланирован еще ряд совещаний.

«Людей хоронят в воду»

Неофициально все источники “Ъ” признают: сопротивление проекту со стороны муниципалитета вызвано текущими проблемами Балахны с подтоплением и «отчасти объяснимо».

Собеседник “Ъ”, знакомый с деталями проекта, отмечает, что Балахна расположена в пойме и «из 51 кв. км города сегодня 28 кв. км в подтопленном состоянии». Уровень грунтовых вод выше трех метров, город всегда подтапливало, отмечает он. При этом из-за недофинансирования состояние водопровода, канализации и дорог в муниципалитете плохое, подчеркивают источники “Ъ”. «Кладбище подтоплено, людей хоронят фактически в воду»,— говорит один из них, отмечая, что необходимо менять весь градостроительный план. В конце мая научный совет РАН «Водные ресурсы суши» подтвердил, что современное экологическое состояние в Балахне «неблагополучное», что должно быть решено «независимо от того, какой гидротехнический проект и в какие сроки будет реализован».

По мнению нескольких собеседников “Ъ”, администрация Балахны хочет в рамках проекта получить дополнительные федеральные средства для решения этих проблем. Однако сам по себе гидроузел на состояние города мало повлияет, считает собеседник “Ъ”, знакомый с деталями проекта,— общая площадь подтопления увеличится лишь на 5%. В проекте уже заложен комплекс компенсационных мер на 3 млрд руб., говорит источник “Ъ”. Там, где влияние оказывается на берег, он укрепляется, но таких мест немного, уточняет он. Научный совет РАН в мае также признал преувеличенными опасения экологов об ухудшении качества питьевой воды, значительном вреде здоровью и среде обитания населения, и нарушении экосистемы «Дубравы у Городца».

На совещаниях в правительстве, по данным “Ъ”, назывались разные цифры, которые области нужны для улучшения ситуации. Так, говорилось, что для улучшения ситуации во всем Балахнинском районе нужно 15 млрд руб., а только в городе — 8 млрд руб. При этом 20 марта на заседании гордумы Нижнего Новгорода экологи говорили о необходимости компенсаций в 330 млрд руб. (см. «Ъ-Приволжье» от 20 марта). Собеседники “Ъ”

напоминают, что такие же цифры назывались, когда речь шла о подъеме уровня всего Чебоксарского водохранилища.

Сроки поплыли

Все эти споры почти неминуемо повлияют на сроки постройки гидроузла. В середине июля Виктор Вовк говорил, что **Росморречфлот** вышел с предложением в правительство о необходимости продлить их, не уточнив, насколько. Как следует из документов, подготовленных к совещанию у Максима **Акимова**, контракт на строительство гидроузла планируется заключить в августе 2020 года, а на работы потребуется порядка пяти лет. По оценке аналитического центра при правительстве, уже сейчас есть вероятность сдвига проекта на 2025 год.

Более того, на совещании в правительстве **Евгений Дитрих** предлагал вообще заморозить проект, если область не готова его поддержать. В таком случае 43,5 млрд руб. **Минтранс** перекинет на другие проекты — уже сейчас министерству нужно найти почти 100 млрд руб. на терминал **НОВАТЭКа** в Обской губе. Источник “Ъ” в одном из профильных ведомств говорит, что актуальность такой альтернативы сохранилась.

В таком случае судоходные компании продолжают нести убытки. В этом году с третьей декады мая в Городце возникли огромные очереди на шлюзование — в отдельные дни до 70 судов. При прохождении участка Городец—Нижний Новгород судовладельцы вынуждены недогружать флот в среднем на 35%, но даже в этом случае грузовые суда могут пройти только в отдельные дни в течение трех часов, когда осуществляются пуски воды с Рыбинского водохранилища.

Это приводит к значительным простоям и, соответственно, экономическим потерям, и судоходные компании вынуждены максимально сокращать перевозки через данный участок. Кроме того, источники “Ъ” указывают, что решение компаний о строительстве нового флота принималось с расчетом на создание гидроузла. Если проблему не решить, эти планы будут сорваны.

По расчетам Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала Макарова, из-за инфраструктурных ограничений грузопоток через Городецкий гидроузел упал по сравнению с 2005 годом вдвое, до 5 млн тонн. При той загрузке, которую обеспечивают сейчас глубины, флот эксплуатировать неэффективно, полагают в университете. По оценке его специалистов, сейчас из всех грузопотоков в 558 млн тонн, тяготеющих к ЕГС европейской части страны, только 4% проходят по внутренним водным путям. Если же решить проблему малых глубин, то на реку может быть переключено около 60 млн тонн грузов, а грузопоток через Городецкий гидроузел в консервативном сценарии к 2030 году может достичь 21,5 млн тонн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4048090>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.02; «КОГДА УМИРАЕТ ФЛОТ, ПЕРЕСТАЕТ ЖИТЬ И РЕКА»; КОНСТАНТИН АНИСИМОВ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА

О проблемах судоходства по Волге в районе Городца и причинах, по которым необходимо построить Нижегородский гидроузел, “Ъ” рассказал вице-президент Российской палаты судоходства, проректор **Российского университета транспорта** Константин Анисимов.

— В чем суть проблемы на участке Волги от Городца до Нижнего Новгорода?

— Участок создает проблемы для судоходных компаний уже больше 50 лет, когда Чебоксарская ГЭС была построена, но не наполнена до отметки 68 м (от уровня Балтийского моря.— “Ъ”). На участке от Нижнего Новгорода до Городца появилось место, которое в течение многих лет подкапывали, чтобы флот проходил. Но потом подкопали уже сильно, дальше нельзя было.

В годы, когда воды много и Рыбинское водохранилище наполняется на планируемую отметку 102 м, как правило, до июля проблем нет. А с июля и до конца навигации уже делаются попуски: волна идет с Рыбинского водохранилища, и в течение трех-четырех часов на Городецком шлюзе проходят суда с разной осадкой, когда 3,2 м, когда 2,9 м, в зависимости от количества воды, в хорошие годы 3–3,2 м.

Но, например, в 2015 году с 10 мая Городецкий гидроузел вообще не мог пропускать суда с осадкой больше 2,5 м. Фактически вся Волга была перекрыта на навигацию, грузовой флот почти перестал работать. Круизные суда доходили до Городца, и там людей автобусами пересаживали с одного теплохода на другой.

— Как часто возникает такая проблема?

— В начале 1970-х, в 1996 году, в 2014–2015 годах, потом несколько лет была нормальная ситуация.

— Почему проблема обострилась в этом году?

— Рыбинское водохранилище может наполниться только от снеговых запасов, дальше эти запасы надо удерживать. У МЧС и энергетиков задача слить как можно больше воды, чтобы не было паводка и переполнения. Они это делают под прогноз Гидрометцентра, с учетом, сколько воды придет. А Гидрометцентр все-таки не Бог, он точно не знает. В этом году ошибся, то есть слили больше, а воды пришло меньше из-за того, что была сухая осень и весна. В итоге Рыбинское водохранилище недонаполнено на метр, и уже с июня начались попуски. В июле было согласовано всего порядка 15 дней, по которым в первую очередь пропустили круизные суда. На август это около десяти дней предварительно, будет еще комиссия. Остальное время пропускаются суда на 2,2–2,5 м.

— С какой осадкой там должны ходить суда?

— Единая глубоководная система (ЕГС) должна обеспечивать осадку 3,6 м. Судно типа «Волго-Дон», «Волгонефть», танкеры RST 25 при осадке 3,6 м берут 5 тыс. тонн груза. Если осадка 3 м, то они берут 4 тыс. тонн. Если осадка 2,5 м, то они идут вообще на пределе возможностей и работают на грани нулевой рентабельности. Все, что меньше 3 м,— абсолютный минус, перевозки бессмысленны, тариф на перевозку становится больше железнодорожного. Поэтому отсутствие решения проблемы Городецкого гидроузла ведет к тому, что будущего у речного флота на Волге нет.

— Какие это создает последствия для грузопотоков?

— Для грузового флота среднего и нижнего Поволжья отрезан выход в Балтийское море. Грузоперевозки на этом участке до портов Ладожского и Онежского озера, где традиционно добываются большие объемы щебня, тоже отрезаются от мест доставки — крупнейший центр потребления этого щебня Татарстан, Нижний Новгород, Самара и т. д. Из центрального Поволжья идут нефтеналивные грузы, минеральные удобрения на порты Балтики. И минерально-сырьевые грузы: ПГС, песок, известковый щебень. Еще много негабаритных составов, паромные суда для Каспия, как правило, тоже идут с Петербурга через Городецкий шлюз.

— Как в такой ситуации работают круизные суда?

— Фактически отрезаны от Москвы и Петербурга Казань, Самара, Пермь, Астрахань и т. д. Многие туристы — это постоянные клиенты. Когда они видят сообщения о маловодье, то понимают, что могут быть пересадки. Люди просто не покупают туры, а кто купил, заранее сдают путевки. Теплоходы выводятся из эксплуатации. Постепенно компании начинают убирать флот с этих маршрутов и переводить на Москву—Петербург под иностранных туристов. Огромные деньги в последние годы были вложены, например, в Татарстане в причалы, музейные комплексы, пошел поток туристов, а в этом году опять отменяются рейсы.

— Можно ли оценить потери судоходных компаний?

— В 2014–2015 году потери были колоссальные. Только у круизного судоходства речь шла о сотнях миллионов рублей, а если учитывать грузовой флот, это миллиарды. Именно

после этого танкерный рынок пошел на спад. В маловодные годы, когда были проблемы не только в Городце, но и на Дону, там тоже ходили с осадкой 2,5–2,6 м, груз фактически ушел на железную дорогу и в трубу (речь о нефтеналивных грузах. — “Б”). До 2014 года на танкерах перевозилось 11–12 млн тонн, а в 2016–2017 годах осталось всего 5–6 млн тонн.

— Ожидаете ли вы ухода грузов с реки из-за проблем этого года?

— Конечно. У многих судовладельцев были заключены контракты на перевозку через Городецкий гидроузел, а сегодня там пройти невозможно. Кроме того, **Росморречфлот** поставил на реконструкцию один из двух шлюзов, в камере шлюзоваться могут только два судна. Таким образом, когда в течение трех часов идет волна, в одну и в другую сторону могут пройти только десять судов, то есть игольное ушко еще сильнее сжалось. В июне в очереди стояло порядка 70 судов. Часть флота пришлось паузить и разгружать. Ряд контрактов просто расторгли. Например, в контракте прописано: перевозка за \$10–25 за тонну из Нижнего Новгорода в Петербург, а у тебя себестоимость \$30 при такой осадке. Вернуть объемы, ушедшие на железную дорогу и автомобильный транспорт, будет очень сложно. Экспедиторы и грузовладельцы говорят: «А где гарантия, что вы в очередной раз не останетесь без воды?»

— Откуда тогда уверенность, что после строительства гидроузла грузы вернутся на реку?

— При осадке 3,6 м тариф можно будет снизить на 20–30% и побороться за грузы с железной дорогой.

— Может быть, от речных перевозок проще вообще отказаться?

— Когда умирает флот, перестает жить и река, ее не поддерживают, она заливается, заболачивается, погибает. У нас много рек, которые бросили, ушло судоходство на Вятке, Мологе и т. д. Волга — это сеть водохранилищ, она была перекрыта, чтобы судоходство продолжалось через систему шлюзов и каналов. Мы считаем, что оплачивать это должны в первую очередь энергетики и правительство, которое это сделало в целях зарабатывания денег на дешевой электроэнергии. Сейчас судоходство прервалось, скорость на шлюзовании упала, поэтому необходимо отрасль поддерживать инфраструктурно.

— Есть ли вероятность, что Нижегородский гидроузел не устранил проблему обмеления навсегда, и она вновь возникнет спустя пару десятков лет?

— Нет. Строительство Нижегородского гидроузла навсегда решает проблему. Попуски с Рыбинского водохранилища будут не нужны, Горьковское водохранилище будет работать в нормальном состоянии, а проблемный участок в навигацию будет поддерживать низконапорная плотина.

— Тогда почему проект до сих пор не реализован?

— Решение о строительстве Нижегородского гидроузла было принято по итогам Госсовета в августе 2016 года. Но возникла новая проблема: местные жители начали создавать инициативные группы, бастовать, требуя дополнительных берегоукрепительных мероприятий на участке в 40 км. Там всегда был высокий уровень грунтовых вод, и люди опасаются подтопления берегов, что маловероятно. Плотина будет работать в межливневый период и в навигацию поддерживать уровень, необходимый для судоходства. Это самый дешевый способ решения проблемы для судоходного сообщества и для судостроения. Пока не построят гидроузел, судовладельцам будет сложно принимать инвестиционное решение по строительству нового флота.

<https://www.kommersant.ru/doc/4047032>

КОММЕРСАНТЪ; РОМАН РЫСКАЛЬ; 2019.08.02; «НИКТО НЕ ОЦЕНИВАЛ ВОЗМОЖНЫЙ УЩЕРБ»; АЛЕКСЕЙ ЛЕВКОВИЧ, ГЛАВА АДМИНИСТРАЦИИ БАЛАХНИНСКОГО РАЙОНА

Почему местные власти против проекта Нижегородского гидроузла, “Б” рассказал глава администрации Балахнинского района Алексей Левкович.

— Что именно не устраивает вас в проекте гидроузла?

— У нас подготовлены замечания на 13 листах. Основные — отсутствие четких координат подтопления района в соответствии с картой. Поэтому невозможно оценить, какие территории могут оказаться в зоне затопления, какие будут подтоплены, насколько поднимется уровень воды. Проект выполнен так, что мы не понимаем конкретных негативных последствий. Во-вторых, не представлен проект разработанных компенсационных мероприятий. При этом расчеты для водохранилища низконапорного гидроузла выполнены как для линейного объекта, хотя сам объект таковым не является.

— В стоимость плотины заложено 3 млрд руб. на защитные мероприятия, почему местные власти просят увеличить сумму в пять раз?

— Запланированные проектантом средства покрывают лишь часть необходимых затрат на дренажные сооружения и элементы берегоукрепления. Этих денег явно недостаточно, ведь в Балахнинском районе есть и другие проблемы, которые обязательно возникнут после строительства низконапорного гидроузла. Все из-за того, что никто не предоставил нам доказательств необходимости этого проекта. Все защитные мероприятия должны содержаться в проектной документации, и проектировщик сам должен определять, какие меры необходимо принять, чтобы спасти территорию от затопления. То есть должен был определить на основании проведенных экспертиз, геологических и гидрогеологических изысканий.

— Проектант не сделал этого?

— Нет, в том-то все и дело. Список защитных мероприятий почему-то требуют именно от нас. Но это не наша обязанность! Этим должна заниматься проектная организация, которая обязана нам показать, что будет с территорией Балахнинского района после строительства объекта, какие компенсационные и защитные мероприятия должны минимизировать ущерб.

Мы неоднократно направляли возражения генеральному проектировщику — «Техтрансстрой» — относительно его компетенций и просили предоставить расчеты воздействия водохранилища на окружающую среду. Они должны были сами четко и качественно сформировать эти расчеты и предоставить нам на согласование.

— Что они вам ответили?

— Ничего. Проектная организация считает себя правой, а проект — замечательным. С этим мы категорически не согласны.

Замечания возникли и у правительства Нижегородской области. В целом мы с ними оформили все наши замечания в несколько томов. Они учитывали не только позицию властей и населения, но и опасения промышленных предприятий, предпринимателей и всех заинтересованных лиц. Однако ответов на эти замечания тоже пока не поступило.

— Можете ли вы сами оценить размер ущерба?

— Даже примерно мы этого сделать не в состоянии, и, повторюсь, это не наша задача. Однозначно необходимы дополнительные защитные мероприятия. Мы не знаем и того, как поведет себя предполагаемая территория района, попадающая в пятно застройки. Она сложная: есть карстовые провалы, обрушения берегов и территории, которые ежегодно подтапливаются во время паводков и без гидроузла.

При этом затраты на ликвидацию последствий в первую очередь лягут на муниципальный бюджет вплоть до того, что мы будем вынуждены куда-то переселять людей.

Против строительства низконапорного гидроузла выступают 80% населения и многие предприятия Балахнинского района. Они не понимают, как полноценно жить после возведения плотины, поскольку никто ничего конкретного сказать по этому поводу не может, никто не оценивал возможный ущерб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4047031>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.08.01; ЧТОБЫ ЛЕТАТЬ БЫЛО ВЫГОДНО

Коммерческие воздушные перевозки: законодательный аспект.

Парламентские слушания провел Комитет СФ по экономической политике. В мероприятии принимали участие представители федеральных органов исполнительной власти, Счетной палаты Российской Федерации, субъектов РФ, авиакомпаний, аэропортов, экспертного авиационного сообщества.

«В Совет Федерации поступали и поступают обращения от должностных лиц субъектов РФ и от граждан нашей страны, связанные с организацией региональных и местных воздушных перевозок, состоянием парка воздушных судов, стоимостью авиабилетов и тарифами на перевозки с государственной поддержкой региональных авиаперевозок», – сказал, открывая заседание, заместитель председателя комитета Михаил Пономарев. По его словам, крайне актуальным для ряда субъектов РФ – Красноярского края, Республики Саха (Якутия) – является вопрос субсидирования маршрутов между муниципальными образованиями, внутри региона, что относится к полномочиям субъекта РФ.

Сенатор подчеркнул, что верхняя палата парламента неоднократно обращала внимание правительства на отсутствие в государственной программе РФ «Развитие авиационной промышленности» мероприятий по разработке и производству отечественных самолетов для региональных и местных воздушных перевозок, а также на высокую зависимость цен на авиабилеты от стоимости авиационного топлива. В Совете Федерации считают необходимым выработать механизмы, направленные на стабилизацию и снижение стоимости авиабилетов, в том числе за счет уменьшения лизинговых платежей, арендной платы, а также за счет снижения аэропортовых сборов и тарифов.

Как заинтересовать перевозчика

По данным Росавиации, с начала 2017 года наблюдается устойчивая положительная динамика роста объемов воздушных перевозок. В 2018 году российскими авиакомпаниями были перевезены 116 млн пассажиров (рост 10,6%), в том числе на международных линиях – более 47 млн человек (рост 11,5%), на внутренних – порядка 69 млн человек (рост 10%). Пять лидеров – авиакомпании «Аэрофлот», «Сибирь», «Россия», «Уральские авиалинии», «ЮТэйр» – в 2018 году перевезли почти 75 млн 154 тыс. пассажиров, что составляет 64% от общего объема пассажирских перевозок в отрасли.

Как сказал заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Илья Белавинцев, мониторинг объема авиаперевозок, минуя Москву, показал, что в 2018 году они выросли на 15%, а по результатам четырех месяцев 2019 года – на 18%.

Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» преследует две цели: реконструкцию инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов.

Ожидается, что к 2024 году объем регулярных внутренних перевозок по маршрутам, минуя Москву, вырастет до 25,2 млн человек (по итогам 2018 года этот показатель составил 16,5 млн человек), прогноз на 2019 год – 18 млн пассажиров. Доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя Москву, в общем количестве внутренних регулярных маршрутов к 2024 году должна превысить 51% (по итогам 2018 года – 35,8%, целевой показатель 2019 года – 39%). За четыре месяца 2019 года увеличение количества рейсов, осуществляемых на внутренних воздушных маршрутах, составило 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом доля внутренних регулярных перевозок, минуя Москву, в общем объеме внутренних перевозок увеличилась на 1%.

По словам Ильи Белавинцева, в 2018 году в соответствии с постановлением Правительства РФ № 1242 были просубсидированы 195 маршрутов. В 2019 году субсидируются уже 226 маршрутов, из которых 53 – абсолютно новые, что свидетельствует о расширении региональной маршрутной сети.

«Наиболее эффективным инструментом оказалось софинансирование маршрутов: из 226 маршрутов 143 (63%) софинансируются субъектами РФ, – отметил Илья Белавинцев. – Непосредственное участие субъектов РФ в развитии региональной маршрутной сети позволяет дополнительно привлечь в бюджет программы развития региональных перевозок до 2,6 млрд руб., это очень серьезная подпитка, и низкий поклон субъектам за помощь в этой работе».

При этом необходимо отметить, что для региональных властей софинансирование маршрутов – нелегкая ноша. «Все субъекты отмечают, что тяжело тянуть маршруты. Мы со своей стороны ищем инструменты, которые позволят минимизировать затраты субъектов», – заверил представитель **Минтранса**.

В сфере субсидирования региональных пассажирских перевозок произошло увеличение финансирования практически в два раза (с 3,3 млрд руб. в 2018 году до 7,8 млрд руб. в 2019 году), благодаря чему увеличилось не только число субсидируемых маршрутов, но и количество перевезенных пассажиров. «Если за четыре месяца прошлого года мы перевезли 141,5 тыс. пассажиров, то сегодня – практически полмиллиона. В целом мы предполагаем по итогам года перевезти в рамках постановления № 1242 порядка 1,7 млн пассажиров, что составляет 10,5% от всего пассажиропотока на маршрутах, минуя Москву», – сказал Илья Белавинцев.

Для повышения доступности внутренних воздушных перевозок для населения снижена налоговая нагрузка на авиаперевозчиков: установлена ставка 0% на воздушные перевозки, минуя Москву, при этом сохранена ставка 0% НДС на воздушные перевозки с/на Дальний Восток, Крым и г. Калининград (включая перевозки в Москву).

В целях повышения эффективности программы субсидирования региональных перевозок **Минтрансом** России совместно с Минвостокразвития России подготовлен и направлен на утверждение в Правительство РФ проект изменений в постановление №1242. Документ предусматривает расширение перечня труднодоступных и удаленных населенных пунктов, что позволит в приоритетном порядке включать в перечень субсидируемых маршруты в/из таких пунктов, находящихся в Республике Бурятия, Приморском, Хабаровском и Забайкальском краях, Амурской и Оренбургской областях. Ожидается, что объем бюджетных ассигнований, выделяемый на реализацию постановления №1242 в 2020 году, составит 8,3 млрд руб.

Также предлагается увеличить коэффициент удаленности и труднодоступности (с 1,25 до 1,8), применяемый при расчете субсидии авиаперевозчику, что стимулирует привлечение большего количества перевозчиков к участию в программе субсидирования. При этом в отношении аэропортов с низким пассажирооборотом (менее 100 тыс. пассажиров в год) коэффициент повышен до 2,1. «Мы таким образом усиливаем адресность субсидирования, чтобы вытянуть регионы с тяжелой экономикой, где нет альтернативы авиасообщению», – подчеркнул Илья Белавинцев.

В целях синхронизации программ субсидирования авиаперевозок с мероприятиями по реконструкции аэропортов предлагается в перечень субсидируемых маршрутов в приоритетном порядке включать маршруты, которые будут выполняться в/из тех населенных пунктов, где намечена реконструкция аэропортов в рамках федерального проекта. «Таким образом, после окончания реконструкции аэропорты будут загружены транспортной работой, а потраченные федеральные деньги будут приносить людям ощутимую, реальную пользу», – заверил представитель **Минтранса**.

Кроме этого, предлагается установить полномочия субъектов РФ на повышение уровня тарифов на субсидируемые перевозки, осуществляемые с территории такого субъекта. По мнению Ильи Белавинцева, эта мера позволит повысить эффективность программы субсидирования с учетом особенностей удаленных регионов, перевозки в которых являются для перевозчиков низкорентабельными.

Государственная поддержка кластера региональных перевозок осуществляется также в рамках программы субсидирования магистральных перевозок

из европейской части страны на Дальний Восток, в Крым и в г. Калининград (постановление Правительства РФ от 02.03.2018 № 215). В 2018 году воздушные перевозки, минуя Москву, осуществлялись по 80 направлениям. В 2019 году количество таких маршрутов вырастет до 90 (рост 12%). Учитывая, что данные маршруты обеспечивают доступность авиaperезвозок для наименее социально защищенных слоев населения – студентов, пенсионеров, инвалидов и многодетных семей, в целях увеличения удельной доли региональных маршрутов в общем объеме внутренних перевозок **Минтранс России** разрабатывает проект изменений в постановление Правительства РФ № 215, направленных на увеличение размера субсидий на перевозку одного пассажира в отношении маршрутов, минуя Москву.

«В настоящее время авиа-

компании крайне неохотно участвуют в программе субсидирования, так как экономика, которая заложена в этом постановлении, для них непривлекательна. Им гораздо проще реализовывать эти перевозки через свободную рыночную продажу, нежели через программы субсидирования», – пояснил Илья Белавинцев. Кумулятивный эффект от реализации указанных мер позволит компенсировать авиаперевозчикам порядка 31 млрд руб. ежегодно.

В целях стабилизации

Согласно «Отчету о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта» за 2018 год российские авиакомпании получили 53,9 млрд руб. операционного убытка. Основные статьи расходов авиакомпаний, осуществляющих перевозки на международных и внутренних линиях, составили:

– затраты на авиаГСМ – доля в общем объеме расходов 27%, рост к 2017 году составил 45,4%;

– аренда и лизинг воздушных судов – доля в общем объеме расходов 24%, рост к 2017 году – 20,2%;

– затраты на аэропортовое обслуживание – доля в общем объеме расходов 15%, рост к 2017 году – 14,6%;

– затраты на техническое обслуживание и ремонт авиационной техники – доля в общем объеме расходов 9%, рост к 2017 году – 22,6%.

На фоне резкого роста стоимости авиаГСМ средняя провозная плата в 2018 году на внутренних линиях практически не росла по отношению к 2017 году (3,2%) и составила 8615 руб.

Согласно мониторингу, проведенному ФАС, на большинстве маршрутов более половины билетов продаются по цене ниже средней стоимости перевозки на данном маршруте. Это подтверждает и сокращение числа обращений в ФАС России по поводу роста стоимости перевозок. При этом в среднем расходы авиакомпаний превышают их доходы: средняя доходная ставка в 2018 году на международных и внутренних перевозках, включая региональные, составила 4,31 руб. за 1 кресло–км, а средняя расходная ставка составила 4,37 руб. за 1 кресло–км.

В целях стабилизации финансово–экономического состояния авиакомпаний **Минтранс** разрабатывает ряд мер, таких как: единовременная компенсация порядка 20 млрд руб. и повышение уровня возмещения авиакомпаниям суммы акциза, подлежащего вычету в соответствии с п. 21 ст. 200 Налогового кодекса РФ, путем увеличения коэффициента

возмещения с 2,08 до 3,5 для внутренних маршрутов, минуя Москву. Данный механизм приведет к увеличению суммы возмещения акциза с 3024 до 7000 руб. за тонну.

Илья Белавинцев отдал должное авиакомпаниям, которые в условиях резкого роста стоимости авиаГСМ в целом стараются сдерживать рост тарифов: «Понятно, что у авиакомпаний (не только из-за того, что они такие социально направленные) есть определенные сдерживающие факторы – покупательная способность населения, конкуренция, которая не позволяет допускать резких скачков, чтобы не потерять пассажира. В течение 2019 года **Минтранс** должен внести предложения по созданию механизма прогнозирования спроса на перевозки на социально значимых маршрутах. Это позволит исключить дефицит билетов в период летних отпусков и поможет более оперативно и качественно управлять программами субсидирования».

Аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов также обратил внимание на то, что субсидия организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок не выбирается авиакомпаниями. При объеме субсидирования региональных пассажирских перевозок в 2018 году в сумме 3,3 млрд руб. кассовое исполнение составило 2,8 млрд руб. «В 2018 году из 154 субсидируемых маршрутов 65 осуществлялись в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. Полеты осуществляются в 33 населенных пункта, однако правилами предоставления субсидий на осуществление региональных авиаперевозок установлена возможность осуществлять субсидирование маршрутов в 369 населенных пунктах Крайнего Севера, то есть охвачено всего–навсего 9% данной территории. Основной причиной является отсутствие необходимой аэродромной инфраструктуры в населенных пунктах», – заметил Валерий Богомолов.

Выявлена и такая закономерность: как только субсидии перестают выплачивать, авиакомпании–перевозчики прекращают свою работу на маршруте. Валерий Богомолов рекомендовал **Минтрансу** России совместно с Росавиацией в рамках правил субсидирования региональных воздушных перевозок предусмотреть критерии оценки формирования маршрутной сети как результата реализации цели предоставления субсидии.

Аудитор Счетной палаты призвал законодателей подумать над тем, как удешевить модернизацию аэродромной инфраструктуры, расположенной в удаленных населенных пунктах. По его словам, до 2024 года в рамках реализации федерального проекта «Развитие регио-

нальных аэропортов и маршрутов» необходимо привлечь 34 млрд руб. внебюджетных средств. В 2018 году на строительство и реконструкцию объектов аэродромной инфраструктуры в региональных аэропортах были направлены 10,7 млрд руб. Предполагалось завершить работы в 18 региональных аэропортах и разработать проектно–изыскательскую документацию по семи объектам. В итоге не введены в эксплуатацию 12 объектов и не разработана документация по шести. Значительная часть средств (2,6 млрд руб.) была направлена подрядчикам в виде аванса и не отработана.

Валерий Богомолов обратил внимание и на такую проблему, как использование операторами региональных аэропортов объектов федеральной собственности: «Операторы, к сожалению, всеми способами пытаются отсрочить передачу им в аренду построенных или реконструированных объектов инфраструктуры, чтобы подольше безвозмездно использовать взлетно–посадочные полосы, перроны и другие объекты. Росавиации необходимо упорядочить и максимально упростить процедуру заключения договоров аренды и в обязательном порядке взыскивать с операторов штрафы за незаконное использование объектов федеральной собственности».

Где подрядчик? Нет подрядчика!

Заместитель директора Департамента развития человеческого капитала и территориального развития Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего

Востока и Арктики Ирина Маканова обратила внимание на несовершенство действующей программы субсидирования: несмотря на то, что суммы финансирования из года в год увеличиваются, бюджетных ассигнований постоянно не хватает. «Надо честно сказать: программа на территориях Сибири, Дальнего Востока и Арктики не работает. Ни размер тарифа, ни размер субсидий, которые не пересматривались в течение многих лет, не позволяют авиакомпаниям не то что

выйти на уровень безубыточности, а выйти из убытков, которые за собой влекут эти перевозки», – заявила Ирина Маканова. По ее словам, некоторые авиакомпании не выходят на соответствующую программу субсидирования, но при этом продолжают осуществлять полеты по этим маршрутам по коммерческим расценкам.

Схожая ситуация складывается при реконструкции и модернизации аэропортовой и аэродромной инфраструктуры. Напомним: для развития и поддержания аэродромной инфраструктуры региональных аэропортов федеральным проектом Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрена реализация мероприятий по реконструкции аэродромной инфраструктуры в 66 аэропортах на территории РФ с финансированием из средств федерального бюджета в объеме 137,026 млрд руб., в том числе в 40 аэропортах ДВФО объем бюджетных ассигнований составляет 92,24 млрд руб. Однако подрядчиков еще нужно поискать, поскольку организаций, способных осуществлять работы по реконструкции и модернизации аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, не так много.

Красноречивый пример – аэропорт Благовещенск (Игнатьево), по которому ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» уже четыре раза объявляла конкурс для поиска подрядчика для реконструкции аэропорта, однако компаний, желающих принять в нем участие, не нашлось. «Причины очевидны. Проектная документация прошла Главгос-

экспертизу в 2015 году. На дворе у нас 2019 год. Соответственно, стоимость этого объекта и оценка сметной стоимости, проведенная Главгосэкспертизой, по мнению участников рынка, Росавиации, **Минтранса**, Минвостокразвития, не соответствуют действующим реалиям, не позволяют компании реализовать этот проект не в убыток себе, – сказала Ирина Маканова. – Но даже если компании хотят выйти на этот объект, наш пресловутый ФЗ № 44 не позволяет им сделать это качественно, ввиду чего они снимаются с торгов. Либо существуют финансовые проблемы в обеспечении участия в этих торгах, связанные с невозможностью получить банковскую гарантию или высвободить достаточно большую сумму денежных средств, чтобы положить ее на счет организатора торгов».

Наконец, еще одна проблема связана с недобросовестностью участников строительного рынка (не только применительно к аэропортам и аэродромам). «Как только появляется информация – а сейчас она вся доступна, у нас все национальные проекты, собственно говоря, прозрачны и публичны – владельцы карьеров (щебеночных, песчаных) в разы поднимают цены на инертные строительные материалы. Это тоже ни для кого не секрет. И субъекты РФ не всегда могут влиять на недобросовестных участников рынка», – выразила сожаление Ирина Маканова.

Аналогичная ситуация складывается и в ФКП «Аэропорты Севера», куда входит 31 аэропорт: 29 – на территории Республики Саха (Якутия), два – в Магаданской области, из них 14 находятся в Арктической зоне РФ. Как сказал генеральный директор предприятия Вадим Волков, проектная документация по 16 аэропортам, которые попали в программу реконструкции и модернизации до 2024 года, утверждена Главгосэкспертизой в 2016 году, ввиду чего невозможно найти подрядчиков. «Я езжу по всей России, на четыре объекта в этом году нашел подрядчиков, а на один объект до сих пор найти не могу и не знаю, найду ли», – выразил сомнение Вадим Волков. По его словам, субсидий и средств, которые выделяются на содержание аэропортов, абсолютно не хватает, что сказывается на

стоимости тарифов, сборов, выставяемых авиакомпаниям. «За последние восемь лет размер субсидии снизился в разы, – сказал он. – Если раньше в расходах ФКП субсидия составляла 66%, то сейчас – 36%. У нас самые высокие тарифы в России, потому что аэропорты все убыточные. Из 31 аэропорта только три перевозят более 30 тыс. пассажиров в год. Остальные – 5, 10, 15, 20 тыс. Но там живут люди, просто закрыть аэропорты невозможно».

Вадим Волков уже не первый раз поднимает вопрос о снижении нормативных требований по транспортной и авиационной безопасности: «Аэропорты, которые находятся в Арктической зоне, выполняют те же требования, что и аэропорт Внуково. Какой в этом смысл?» Речь идет о сертификации устаревшего оборудования, установке КПП на объектах топливообеспечения, содержании групп быстрого реагирования, строительстве патрульных дорог и других мероприятиях, которые создают излишнюю нагрузку на небольшие северные аэропорты. «Мы посчитали: за пять лет требуется порядка 6–8 млрд руб. на исполнение нормативных требований», – констатировал Вадим Волков и попросил поддержки сенаторов в решении этой проблемы.

По итогам обсуждения приняты рекомендации, в которых, в частности, Правительству РФ предложено рассмотреть возможность выделения из резервного фонда бюджетных ассигнований на предоставление субсидий авиаперевозчикам на цели компенсации части расходов, связанных с ростом цен на авиатопливо в 2018 году, в размере 23,18 млрд руб.

Также предлагается наделить субъекты РФ полномочиями по повышению уровня тарифов на субсидируемые перевозки, осуществляемые с территории такого субъекта, рассмотреть возможность проведения органами исполнительной власти субъектов РФ мониторинга уровня тарифов и сборов на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов в аэропортах, чтобы не допустить их необоснованный рост.

<http://transportrussia.ru/item/5077-chtoby-letat-bylo-vygodno.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ЛОКАЛИЗАЦИИ СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** подписал постановление, обязывающее российские авиакомпании использовать системы бронирования и продаж авиабилетов с серверами, размещенными на территории РФ, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе правительства.

В настоящее время большинство авиакомпаний РФ пользуются услугами иностранных провайдеров систем бронирования: «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) работает с американской Sabre, S7 и «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) - с испанской Amadeus, «Победа» - с американской Navitair. Исключение - «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), работающая с российской «Сирена-трэвел», и авиакомпания «Азимут», провайдером которой является Национальная система бронирования (разработана «Ростехом» совместно со структурами владельцев аэропорта «Внуково»).

Несколько лет назад президент **Владимир Путин** поручил подготовить изменения в законодательство таким образом, чтобы российские перевозчики могли работать только с теми провайдерами, которые хранят персональные данные пассажиров на серверах в РФ. Подразумевалось, что это обеспечит конфиденциальность данных, окажет противодействие актам незаконного вмешательства в области транспортной безопасности. Ответственным за подготовку постановления был **Минтранс**. Ранее в ведомстве заявляли, что локализация будет происходить в три этапа. На первом этапе - в 2019 году - иностранные провайдеры должны создать СП с преимущественным правом владения российскими резидентами. В 2019-2020 гг. нужно обеспечить перемещение и размещение на территории РФ серверов и систем передачи данных. До конца 2021 года должны быть выполнена «миграция персональных баз данных и всех технологий на территорию России».

В мае о ходе подготовки постановления премьеру докладывал замглавы Минтранса РФ Александр **Юрчик**. Он признал тогда, что процесс затянулся: первоначально проект документа должны были внести в правительство в конце 2017 года, однако его согласование сопровождалось спорами. В ходе совещаний «замечания представителей авиационной отрасли входили в противоречие с позицией заинтересованных и компетентных федеральных органов исполнительной власти: Национального антитеррористического комитета, ФСБ, Минкомсвязи, Роскомнадзора и МВД России», объяснял **Юрчик**.

Но **Медведева** тогда такой ответ не устроил. «Я понимаю, могут быть расхождения и с иностранными структурами, которые отвечают за эти вопросы, и у нас могут быть расхождения между позициями ФОИВов, позицией бизнеса. Но три года - это недопустимо долго. Это означает, что никто этим по-серьезному не занимался», - заявил тогда премьер.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МЕДВЕДЕВ ОБЕЩАЕТ ОБСУДИТЬ С АЭРОФЛОТОМ ЗАПУСК ДОПРЕЙСА МЕЖДУ МОСКВОЙ И САХАЛИНОМ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** не исключил, что «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сможет запустить дополнительный авиарейс на Сахалин из Москвы, пообещав обсудить эту тему с руководством авиакомпании.

На встрече с **Медведевым** исполняющий обязанности губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко рассказал премьеру о работе региональных властей по развитию областного и межрегионального авиасообщения.

«В городах области мы пустили три новых маршрута. С 1 июня у нас три дополнительных маршрута появились межрегиональных, но мы не можем пока решить вопросы перелета в Москву. У нас сегодня два рейса, и люди не могут либо вылететь с островов, либо прилететь», - посетовал Лимаренко.

Он пояснил, что для решения этого вопроса «нужен еще один самолет». «Вот у нас сейчас два самолета в день летают, нам нужен третий. Нам нужно, чтобы к нам вернулся «Аэрофлот» - это принципиальная позиция», - заявил врио губернатора.

Премьер-министр в ответ заметил, что у авиакомпании «свои критерии - куда и как летать».

«Но раз вы с такой просьбой обращаетесь, я готов пару слов на эту тему руководству «Аэрофлота» сказать. Подготовьте мне на тему дополнительного рейса записку, я обсужу это с руководством авиакомпании для того, чтобы они постарались восстановить рейс на Сахалин», - сказал **Медведев**.

По его словам, «это требует определенных типов самолетов, и у «Аэрофлота» своя политика на эту тему». «Но я думаю, что какие-то дополнительные возможности изыскать можно», - добавил он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6723792>

<https://rns.online/transport/Medvedev-obsudit-s-aeroflotom-dopolnitelny-reis-na-Sahalin-2019-08-01/>

ТАСС; 2019.08.01; СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАБИЛЕТЫ В ЧИТУ ДОСТУПНЫ В 2019 ГОДУ ДЛЯ 50 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Воспользоваться льготными авиабилетами для перелетов в Забайкальский край и обратно в 2019 году смогут 50 тыс. пассажиров. Об этом на совещании по развитию Забайкальского края под председательством премьер-министра РФ **Дмитрия Медведева** в Чите заявил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

«Увеличилось финансирование [по субсидируемым перелетам в ДФО] в три раза, то есть сегодня на год это 8,2 млрд рублей на магистральные перевозки. Это значит, что 50 тыс.

забайкальцев смогут воспользоваться льготными авиабилетами и улететь в такие города, как Москва, Екатеринбург, Новосибирск. Выделено 177 млн [рублей] на региональные воздушные перевозки, то есть 18 тыс. пассажиров могут воспользоваться этой мерой, что почти в два раза больше, чем было раньше», - сказал Козлов.

Он отметил, что на сегодняшний день остается болезненным и нерешенным вопрос субсидирования местных воздушных перевозок в Забайкальском крае, так как расстояние между городами очень большое - до 600 км. Из-за недостатка денег в местных бюджетах прекращаются полеты в отдаленные населенные пункты.

«Мы прорабатываем связанные с этим меры. Просим вашей поддержки, дать поручение нам, **Минтрансу**, Минфину обсчитать это и предоставить вам доклад для принятия решения. Только для Забайкалья до 2025 года понадобится 265 млн рублей», - сказал министр.

<https://tass.ru/ekonomika/6721928>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРОСИТ УСКОРИТЬ СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА В АЭРОПОРТУ ЧАРА

Минвостокразвития просит главу правительства Дмитрия **Медведева** перенести с 2022 года на 2020 год срок начала строительства взлётной полосы в аэропорту Чара в рамках реализации проекта по строительству Удоканского месторождения меди.

Как сообщил глава ведомства Александр Козлов на совещании по вопросам развития Забайкальского края в четверг в Чите, авиасообщение Удокана с областным центром является оптимальным через аэропорт Чара. На поезде для этого требуется 2,5 суток.

«В период строительства комбината до 2022 года на объекте будет находиться 3,5 тыс. человек, а после стройки - прибудет 2 тыс. новых работников», - сообщил Козлов.

Финансирование этого аэропорта предусмотрено в комплексном плане развития по программе **Минтранса**, но с 2022 года, добавил он.

«Мы хотели бы попросить с 2022 года перенести начало проекта на 2020 год. Коллеги из **Минтранса** нас поддерживают. Проектно-сметная документация будет готова в ноябре. Инвестор эту стройку взял на себя, - заявил Козлов. - Если это будет поддержано, то строительство взлетной полосы на 1 800 метров можно будет начать с 2020 года, и как раз к сдаче комбината она будет готова и позволит завозить туда людей и общаться с областным центром».

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; МИНИСТЕРСТВО ПО РАЗВИТИЮ Д.ВОСТОКА И АРКТИКИ ПРОСИТ О ДОПСУБСИДИЯХ ДЛЯ МЕСТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики просит премьер-министра Дмитрия **Медведева** дать поручение проработать вопрос о дополнительном субсидировании местных воздушных перевозок на Дальнем Востоке. Объем субсидий только для Забайкальского края оценивается в 265 млн рублей до 2025 года.

«Очень болезненный вопрос - это субсидирование местных воздушных перевозок внутри региона, потому что расстояния между городами очень большие - по 500-600 км», - заявил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов на совещании по вопросам развития Забайкальского края в четверг в Чите.

По его словам, министерство прорабатывает связанные с этим меры. «Просим вашей поддержки - дать поручение нам, **Минтрансу**, Минфину обсчитать это все и предоставить вам доклад для последующего принятия решения», - сказал он.

«Как пример, мы посчитали, что только для Забайкалья до 2025 года потребуется 265 млн рублей. Это важно, потому что доступность является очень важной проблемой», - подчеркнул он.

Проблемным остается вопрос и с программой «плоских» тарифов, которые предоставляет «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT), сказал Козлов. «Мы сейчас вместе с губернатором по этому

поводу работаем. «Аэрофлот» нам дал письмо, что готов рассмотреть и вернуть в расписание с 2020 года эту меру», - сообщил он.

В настоящее время в РФ действуют две программы поддержки внутренних авиаперевозок - на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь, которые утверждены одним постановлением, а также межрегиональных рейсов. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи. Согласно бюджету 2019-2021 гг., авиакомпании, участвующие в программе субсидирования межрегиональных перевозок, получают за трехлетний период 25 млрд руб., в том числе в 2019 году - 7,85 млрд руб.

«Плоские», то есть не меняющиеся в течение года тарифы, «Аэрофлот» ввел в 2015 году, в прошлом году к программе присоединилась авиакомпания «Россия». В настоящее время «плоские» тарифы действуют на рейсах из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Симферополь, Калининград. Эти перевозки не субсидируются государством.

ПРАЙМ; 2019.08.01; ЦЕНА НА АВИАКЕРОСИН В РФ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛА НА 0,3%

Средняя стоимость тонны авиационного керосина в РФ в июле 2019 года выросла по сравнению с июнем на 0,3%, до 54,039 тысячи рублей, следует из материалов Росавиации. Стоимость авиакеросина в 2019 году в месячном выражении незначительно снижалась с января по апрель, в мае начался рост.

Цена авиакеросина в московских аэропортах «Шереметьево» и «Домодедово» в июле не изменилась. Во «Внуково» стоимость выросла на 2,5-2,7%.

В конце июня в ходе прямой линии президент РФ **Владимир Путин** заявил, что ситуация с высокими ценами на авиакеросин в России, которая отражается на стоимости авиабилетов, должна быть немедленно исправлена. По итогам прямой линии вышло поручение президента правительству создать механизм сглаживания колебаний цен, обеспечив их рост не выше инфляции.

Для решения проблемы Минфин предложил так называемый демпфирующий механизм, который уже применялся для сдерживания роста цен на бензин и дизтопливо.

Путин 30 июля подписал закон, предполагающий, что с 1 августа 2019 года вводится демпфирующий механизм для авиакеросина, приобретаемого авиакомпаниями. Он будет применяться в зависимости от разницы средней экспортной цены авиакеросина и средней оптовой цены в РФ в 48,3 тысячи рублей за тонну в 2019 году, с ее индексацией на 5% ежегодно до 2024 года включительно. Компенсация для авиакеросина составит 70% от этой разницы цен в 2019 году и 65% с 2020 года.

<https://1prime.ru/energy/20190801/830209280.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТУ «ВНУКОВО» В ИЮЛЕ ПОДРОЖАЛА ВПЕРВЫЕ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ

Топливозаправка в московском аэропорту «Внуково» в июле 2019 года подорожала впервые за 8 месяцев, свидетельствует статистика Росавиации.

В июле стоимость тонны керосина выросла в сравнении с июньским ценником у обеих работающих во «Внуково» ТЗК: у ЗАО «Авиационно-заправочная компания» - на 2,5%, до 48,5 тыс. руб., у ЗАО «Топливо-заправочный сервис» - на 2,7%, до 48,15 тыс. руб.

В последний раз обе компании поднимали цены в ноябре 2018 года, после этого несколько раз сбивали их.

ТЗК, работающие в двух других аэропортах Московского авиаузла - «Шереметьево» и «Домодедово» - вновь воздержались от поднятия цен на керосин в июле относительно предыдущего месяца. ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» сохранило ценник на

уровне 47,272 тыс. руб. за тонну, АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта TPS Avia Holding) - 46,86 тыс. руб., принадлежащее «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) ЗАО «ТЗК Шереметьево» - 46,8 тыс. руб. Тонна топлива ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура DME Ltd, холдинговой компании группы «Домодедово») осталась на уровне 47,2 тыс. руб.

Все цены указаны без НДС.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Средняя стоимость керосина во всех российских аэропортах за отчетный период выросла на 0,22%, до 54,039 тыс. руб. за тонну, отмечает Росавиация. Относительно начала года показатель снизился на 1,07%.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ВНОВЬ ОТМЕНЯЕТ РЕЙСЫ НА ШРИ-ЛАНКУ В СЕНТЯБРЕ И ОКТЯБРЕ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщил своим партнерам-туроператорам об отмене полетной программы авиакомпании «Россия» («дочка» перевозчика) на Шри-Ланку (Коломбо) с начала сентября до конца октября 2019 года, сообщили portalу «Интерфакс-Туризм» в Ассоциации туроператоров России (АТОР).

«Авиакомпания «Аэрофлот» оповестила партнеров об отмене полетной программы в Коломбо (ее выполняет «Россия») с 6 сентября по 26 октября 2019 года, это единственный регулярный прямой перелет на Шри-Ланку в летнее время. О причинах отмены полетной программы в авиакомпании не сообщают. Перевозчик предлагает пассажирам возврат денежных средств, туроператоры ищут альтернативные рейсы», - рассказали в ассоциации.

Как отметили в АТОР, с 27 октября и до конца программы полеты будут выполняться по расписанию.

«Туроператоры узнали об отмене рейсов из системы: в бронях просто вышла ремарка, что рейс отменен. Теперь они предлагают туристам варианты перелета с пересадкой другими авиакомпаниями, замену направления или аннуляцию без фактически понесенных расходов. Большинство россиян согласны лететь на отдых с пересадками, потому что цена перевозки чуть дешевле, и разница в стоимости будет им возвращена», - пояснили в ассоциации.

Авиакомпания уже приостанавливала полетную программу на Шри-Ланку с 11 мая по 5 июля. Тогда причины приостановки также не пояснялись, но эксперты связывали ее с резким снижением турпотока на остров после терактов. 21 апреля, на католическую Пасху, в трех гостиницах Шри-Ланки произошла серия взрывов, в которых погибли более 320 человек. Ответственность взяла на себя террористическая группировка ИГ, запрещенная в РФ. После этого МИДы многих стран рекомендовали своим туристам не летать на Шри-Ланку. С аналогичными рекомендациями выступил МИД РФ, а Ростуризм рекомендовал туроператорам прекратить продажу туров. В результате иностранный турпоток на Шри-Ланку снизился на 70%.

Тем временем россияне и граждане еще 47 стран с 1 августа 2019 года до 1 февраля 2020 года смогут посещать Шри-Ланку по бесплатным визам, сообщает газета The Star.

«Власти Шри-Ланки с 1 августа отменили плату за визы для граждан 48 стран, среди которых Россия, страны Европы, США, Канада, Австралия и другие. Таким образом они хотят привлечь туристов после терактов на католическую Пасху, когда турпоток обвалился на рекордные 70,8%», - пишет издание.

Бесплатные визы будут выдавать в аэропорту по прилету. Ранее россиянам требовалось заплатить \$35-40 за оформление виз на Шри-Ланку.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.01; НЕЗАКОННО ПОСТРОЕННЫЕ ВБЛИЗИ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ В НИЖНЕАНГАРСКЕ ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ПРИВЕЛИ К АВИАКАТАСТРОФЕ АН-24 - ПРОКУРАТУРА

Байкальская транспортная прокуратура направила материалы проверки по факту аварийной посадки самолета Ан-24 в июне 2019 года в аэропорту Нижнеангарск Северобайкальского района Республики Бурятия в правоохранительные органы для решения вопроса об уголовном преследовании, сообщает в пятницу Восточно-Сибирская транспортная прокуратура.

Установлено, что руководитель администрации Северо-Байкальского района выдал разрешение на строительство очистных сооружений и сети наружной канализации на земельных участках, находящимися вблизи аэродрома Нижнеангарска без согласования с собственником аэродрома.

Тем самым были нарушены требования Воздушного кодекса РФ и федеральных правил использования воздушного пространства РФ.

В дальнейшем очистные сооружения и сеть наружной канализации были введены в эксплуатацию также без согласования с органами Росавиации.

«Наличие строений вблизи взлетно-посадочной полосы аэродрома Нижнеангарск, построенных в нарушение закона, явилось препятствием к свободному движению самолета при экстренной посадке и привело к катастрофе», - говорится в сообщении.

Утром в 27 июня в Нижнеангарске самолет Ан-24 авиакомпании «Ангара» с 43 пассажирами на борту выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы, столкнулся с техническим зданием и полностью сгорел. Погибли два человека - командир воздушного судна (пилот-инспектор) Владимир Коломин и бортмеханик Олег Барданов. Всех пассажиров удалось эвакуировать.

По факту жесткой посадки возбуждено уголовное дело по ч.3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц).

МАК установил, что аварии предшествовал отказ левого двигателя перед посадкой.

После посадки самолет не смог удержаться в пределах бетонной взлетно-посадочной полосы (БВП).

«Воздушное судно стало уклоняться вправо, сошло с БВП, пробежало по грунту, пробило забор ограждения аэродрома, столкнулось со зданием очистных сооружений и остановилось», - говорится в отчете.

При столкновении со зданием самолёт загорелся. Бортпроводник эвакуировал пассажиров через багажную дверь. Второй пилот не смог эвакуировать командира и бортмеханика, которые оказались зажатыми в горячей кабине ВС и находились без движения. Второй пилот покинул самолёт через левый передний аварийный люк. При этом МАК подтвердил, что перед вылетом авиакомпания заменила командира самолета на пилота-инспектора.