



Ежедневный мониторинг СМИ

05 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.08.05; В МИНТРАНСЕ ОБСУЖДАЕТСЯ ВАРИАНТ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕТИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ.....	3
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; КРЫМ, НАО, ПРИМОРЬЕ И ЕВРЕЙСКАЯ АО ОТСТАЮТ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА БЕЗОПАСНЫХ АВТОДОРОГ - ДИТРИХ.....	3
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ МОЖЕТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПОДДЕРЖКУ В ВОПРОСЕ СОЗДАНИЯ ПОРТОВОЙ ОЭЗ - ПУТИН.....	4
ТАСС; 2019.08.02; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН ОБ УТОЧНЕННЫХ ПРАВИЛАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ИНВЕСТОРЫ ПОРТА ТАМАНЬ ПОДТВЕРДИЛИ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ УЧАСТИЯ В КОНЦЕССИИ - МИНТРАНС РФ.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; МИНТРАНС РФ ОЖИДАЕТ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СУДОХОДСТВА ПО КАНАЛУ ИМ.МОСКВЫ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ АВГУСТА.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; МИНТРАНС РФ РАССЧИТЫВАЕТ НА СОЗДАНИЕ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ К 2024 Г.....	7
ТАСС; 2019.08.02; УЧАСТОК СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО КОРИДОРА ОТРЕМОНТИРУЮТ В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ К 1 ОКТЯБРЯ.....	9
ТАСС; 2019.08.02; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ 80 КМ ДОРОГ В 2019 ГОДУ.....	10
РИА НОВОСТИ; 2019.08.02; АКИМОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПООЩРЯТЬ ПЕРЕДОВЫЕ РЕГИОНЫ ПО АВТОДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ЭКСПЛУАТАНТЫ ВИДЕОКАМЕР НА ДОРОГАХ НЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В УВЕЛИЧЕНИИ СБОРОВ ШТРАФОВ - АКИМОВ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ ГАЗОМОТОРНОЙ ТЕХНИКИ ВДВОЕ, ДО 5 МЛРД РУБ. В ГОД - МАНТУРОВ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; БУРАНОВ ИВАН, ТИХОНОВ АЛЕКСАНДР, РЫБИН ЮЛИЯ, ПРАХ АНДРЕЙ; 2019.08.03; ПО КАМЕРАМ НАНЕСЛИ ШТРАФНОЙ УДАР; ПЛАТА ПО КОНЦЕССИЯМ НА ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ПЕРЕСТАНЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ КОЛИЧЕСТВА ШТРАФОВ.....	13
ТАСС; 2019.08.03; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ.....	14
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.08.05; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПЕРЕРАБАТЫВАТЬ НЕ СОБИРАЕТСЯ; КОМПАНИЯ ВНЕДРИТ МОНИТОРИНГ УСТАЛОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ.....	15
ТАСС; 2019.08.02; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО РОССИЙСКОГО ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ ZETTA МОГУТ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ.....	16
ТАСС; 2019.08.02; ДВИЖЕНИЕ ПО УЧАСТКУ ТРАССЫ М-11 ОТ ТОСНО ДО МЯСНОГО БОРА ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В АВГУСТЕ.....	17
ТАСС; 2019.08.02; ПРОЕКТ УЧАСТКА ШЕСТОЙ ВЕТКИ МЕТРО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОДГОТОВЯТ ДО СЕНТЯБРЯ 2023 ГОДА.....	17

ТАСС; 2019.08.05; «ЛАСТОЧКА» НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И БЕЛГОРОДОМ	18
ТАСС; 2019.08.02; ПЕРЕВОЗКУ НА ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВОЙ ПЛОЩАДКЕ РЖД МОЖНО БУДЕТ ЗАКАЗАТЬ ПУТЕМ ТОРГОВ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ФАС ВНОВЬ ОСПОРИЛА ТЕНДЕР РЖД НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В СУРГУТЕ ЗА 2,3 МЛРД РУБ.....	19
КОММЕРСАНТЪ; 2019.08.05; АТОМНЫМ ЛЕДОКОЛАМ НАШЛИ ТЕПЛОЕ МЕСТО; ПЛАВУЧИЙ ДОК ДЛЯ НИХ МОГУТ ПОСТРОИТЬ В КРЫМУ.....	19
ТАСС; 2019.08.02; СМЕТА МОДЕРНИЗАЦИИ ОНЕЖСКОГО СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА ОПРЕДЕЛЕНА В 5,3 МЛРД РУБЛЕЙ	20
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАЗРЕШИЛ ОБУСТРОИТЬ ТЕРРИТОРИЮ ДЛЯ ТЕРМИНАЛА «НОВОТРАНСА» В УСТЬ-ЛУГЕ	21
ПРАЙМ; 2019.08.02; ДОСРОЧНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ НАВИГАЦИИ В ВОЛЖСКО-КАМСКОМ БАССЕЙНЕ НЕ ТРЕБУЕТСЯ - МИНПРИРОДЫ РФ	21
ТАСС; 2019.08.02; ПРИЧАЛ В КИРИШАХ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЗВОЛИТ НАЧАТЬ КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО НА РЕКЕ ВОЛХОВ	22
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.05; ДЕРЖАТЕЛЬ БУМАГ UTAIR ЗАБЛОКИРОВАЛ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ БОНДОВ НА 13,3 МЛРД РУБЛЕЙ; РАНЕЕ БОЛЬШИНСТВО ВЛАДЕЛЬЦЕВ ОБЛИГАЦИЙ СОГЛАСИЛИСЬ ПЕРЕНЕСТИ ВЫПЛАТУ НА 35 ЛЕТ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ПОПЫТАЛСЯ ЗАБЛОКИРОВАТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ БОНДОВ ЮТЭЙР.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ПРЕМЬЕР ГРУЗИИ ОБЪЯСНИЛ РЕШЕНИЕ ПРОСУБСИДИРОВАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ ЗАБОТОЙ О СООТЕЧЕСТВЕННИКАХ	26
RNS; 2019.08.05; «АЭРОФЛОТ» ОЦЕНИЛ ЗАТРАТЫ НА УСТАНОВКУ ВИДЕОКАМЕР В САМОЛЕТАХ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; БОРИСОВ АНОНСИРОВАЛ ПЕРЕХОД НА НОВУЮ МОДЕЛЬ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; БОРИСОВ ОТМЕТИЛ ПРОГРЕСС В ПОДГОТОВКЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ МС-21	28
ТАСС; 2019.08.02; БОРИСОВ ЗАЯВИЛ О НЕДОСТАТОЧНЫХ ТЕМПАХ УЛУЧШЕНИЯ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; «ЯШЗ АВИА» НАМЕРЕН СОЗДАТЬ НА АЛТАЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР АВИАШИН.....	29
ТАСС; 2019.08.02; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА КАЛМЫКИИ НЕОБХОДИМО БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; АЭРОФЛОТ 5-6 АВГУСТА ОТМЕНИТ РЕЙСЫ В ЛОНДОН В СВЯЗИ С ЗАБАСТОВКОЙ АЭРОПОРТОВЫХ СЛУЖБ.....	30

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.08.05; В МИНТРАНСЕ ОБСУЖДАЕТСЯ ВАРИАНТ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕТИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Минтранс РФ рассматривает возможность создания в России сети высокоскоростных магистралей (ВСМ), а не одного направления. Об этом журналистам заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

По его словам, не исключен проект ВСМ не только на север, в Санкт-Петербург, но также в южном и в западном направлениях. Министр привел в пример опыт Китая.

«Почему наши китайские товарищи так здорово, хорошо и много строят? Потому что оно эффективно, когда где-то очень любят ездить и готовы платить много, где-то готовы платить мало, и ВСМ нужна для того, чтобы поддержать развивающиеся территории. Мы сейчас думаем о таких эффектах масштаба», – пояснил **Дитрих**.

Министр считает, что будет целесообразно реализовать одновременно несколько проектов.

В апреле 2019 года стало известно, что **Владимир Путин** поддержал строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург. До этого обсуждался проект ВСМ Москва – Казань. По словам вице-премьера РФ Максима **Акимова**, этот проект еще не закрыт и находится на стадии обсуждения.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/806585>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190804/1557156497.html>

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2019/08/04/808032-v>

<https://iz.ru/906413/2019-08-05/mintrans-predlozhit-sozdat-set-vysokoskorostnykh-magistraley-v-rossii>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; КРЫМ, НАО, ПРИМОРЬЕ И ЕВРЕЙСКАЯ АО ОТСТАЮТ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА БЕЗОПАСНЫХ АВТОДОРОГ - ДИТРИХ

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих отметил низкие темпы реализации нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» в Крыму, Ненецком автономном округе (НАО), Приморском крае и Еврейской автономной области, сообщил официальный представитель вице-премьера Максима **Акимова** в пятницу.

Глава **Минтранса** на заседании проектного комитета рассказал о ходе реализации федерального проекта «Дорожная сеть» в первом полугодии 2019 года.

«Самый низкий процент завершенных торгов по-прежнему у республики Крым - 50%, в Ненецком округе - 66,6%, у Приморского края - 70%, в Еврейской автономной области - 77,7%. Эти регионы вызывают у **Минтранса** России наибольшие опасения по выполнению мероприятия национального проекта в 2019 году», - отметил представитель **Акимова**.

Единственным регионом, полностью завершившим мероприятия в рамках нацпроекта, стала Белгородская область. Высокий процент выполнения работ также у Хабаровского края (73,34 %). Вице-премьер поручил **Минтрансу** проработать вопрос поощрения передовых регионов дополнительным финансированием в рамках национального проекта в случае возникновения соответствующих резервов.

Всего, по данным **Минтранса**, контракты в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» заключены по 6 256 дорожным объектам - это 97,25% от общего количества объектов, запланированного к выполнению в 2019 году.

Площадь выполненных дорожных работ по всем субъектам-участникам нацпроекта по данным на 31 июля составила 42,4 млн кв. м, это 29,71% от общего объема, или 6 тыс. км уже отремонтированных региональных и местных дорог.

Дитрих на заседании проектного комитета сообщил, что в рамках решений Госсовета завершается работа по формированию программы по ремонту малых мостов в регионах. Предварительно субъекты заявили к включению в такую программу 3 720 мостовых сооружений. Общая потребность в финансировании ориентировочно оценивается более чем в 330 млрд рублей. Сейчас субъекты уточняют поданные ранее сведения. «На основании этих данных мы актуализируем и окончательно сформируем программу для включения ее в паспорт федерального проекта «Дорожная сеть», - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ МОЖЕТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПОДДЕРЖКУ В ВОПРОСЕ СОЗДАНИЯ ПОРТОВОЙ ОЭЗ - ПУТИН

Президент России Владимир Путин пообещал оказать дополнительную поддержку в случае необходимости в вопросе создания портовой особой экономической зоны в Астраханской области.

На встрече с президентом врио главы региона Игорь Бабушкин доложил о ходе создания этой зоны. По его словам, к настоящему моменту сформирована соответствующая рабочая группа, ведётся оформление земельного участка для формирования портовой особой экономической зоны. Он отметил, что власти области находятся в переговорах с министерством транспорта, Росморпортом, потенциальными инвесторами.

«В рамках вашего поручения с докладом до 1 декабря, я полагаю, мы сформулируем и сформируем чёткое понимание по срокам и этапности формирования портовой особой экономической зоны», - сказал Бабушкин.

Он отметил, что астраханские власти рассчитывают в рамках реализации этого проекта получить увеличение грузопотока до 15 млн тонн в год по направлениям север - юг и запад - восток.

«Если будет нужна дополнительная поддержка, помощь, обязательно мне скажите, безусловно, я поддержу», - отреагировал глава государства.

Вопрос о создании на Каспийском побережье портовой особой экономической зоны (ОЭЗ) обсуждался на совещании у Путина, которое состоялось в мае в Ахтубинске. Тогда президент попросил не затягивать это решение.

Участовавший в заседании гендиректор ПАО «ОЭЗ «Лотос» Сергей Милушкин рассказал об идее создания нового частного контейнерного порта на астраханском побережье.

В свою очередь глава **Минтранса Евгений Дитрих** усомнился в целесообразности подобного проекта, заметив, что уже существующий порт Оля загружен далеко не полностью - и создавать неподалеку от него новый порт нет смысла.

В ответ Милушкин пояснил, что вновь создаваемый порт будет контейнерным, в то время как в порту Оля технически невозможно создать контейнерный терминал.

«Та территория, которая предполагается для строительства частного контейнерного терминала, предусматривалась в плане развития порта Оля. Действующий сегодня порт Оля не может принять те семь контейнерных терминалов, которые мы планируем построить вместе с инвестором, чисто территориально. Это потребует дополнительного развития на тех перспективных территориях, которые в свое время планировались в этом районе», - сказал гендиректор «ОЭЗ «Лотос».

При этом он утвердительно ответил на вопрос главы государства, значит ли это, что вновь создаваемый порт станет продолжением существующего порта Оля.

«Особая экономическая зона дает возможность и порту Оля размещать в зоне производство, чтобы увеличить свою грузовую базу: переработка масла, глубокая

переработка зерна, и так далее. Но мощные контейнерные терминалы требуют дополнительных причальных стенок и тех самых льгот и преференций, о которых мы говорим», - добавил Милушкин.

Выслушав оба мнения, глава государства заметил: «Вы проработайте это (вопрос создания портовой особой экономической зоны - ИФ), но только не затягивайте, чтобы не жевать жвачку годами. Надо обозначить конкретный срок».

ТАСС; 2019.08.02; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН ОБ УТОЧНЕННЫХ ПРАВИЛАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Президент РФ **Владимир Путин** подписал закон об усилении правил обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, включая предоставление подразделениям транспортной безопасности права на использование оружия. Документ опубликован в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации.

Согласно закону, теперь объекты транспортной инфраструктуры подлежат обязательному категорированию в соответствии с порядком и количеством категорий, установленных правительством РФ. Сейчас этот порядок устанавливает **Минтранс**, присуждая категории, в частности, исходя из возможного количества погибших или пострадавших и максимального материального ущерба. При этом исключается действующее категорирование транспортных средств в контексте угрозы совершения акта незаконного вмешательства. Сохраняется только категорирование объектов транспортной инфраструктуры.

Требования по обеспечению транспортной безопасности объектов, которые категорированию не подлежат, будут устанавливаться правительством по представлению уполномоченного органа власти. Субъекты транспортной инфраструктуры должны будут разработать и утвердить паспорта обеспечения транспортной безопасности как объектов инфраструктуры, так и транспортных средств. Типовую форму паспорта будет определять правительство.

Перевозчики и работающие на транспорте субъекты должны будут обеспечить технический доступ к необходимой информации подразделениям ФСБ, МВД России, **Ространнадзора**, а также передачу таких данных в служебные помещения, доступ к которым будет у территориальных органов этих ведомств.

Повторный досмотр граждан, транспортных средств, грузов, багажа, почтовых отправлений, ручной клади, личных вещей и иных материальных объектов допускается при получении субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком информации об угрозе незаконного вмешательства. Кроме того, основанием для проведения досмотра теперь может стать наблюдение или собеседование с подозрительным лицом. В ходе дополнительного досмотра проводится распознавание обнаруженных предметов и веществ.

Подразделения транспортной безопасности получают право на приобретение, хранение и применение специальных средств для защиты любых объектов транспортной инфраструктуры и транспорта, а не только первой и второй категорий, как сейчас. Если же речь идет именно о первой и второй категориях, то подразделениям ведомственной охраны разрешается использование боевого ручного стрелкового оружия. Правительство также получает право по согласованию с МВД и ФСБ определять суда с ядерным реактором или ядерными материалами на борту, вокруг которых должна быть установлена зона безопасности.

<https://tass.ru/ekonomika/6729316>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ИНВЕСТОРЫ ПОРТА ТАМАНЬ ПОДТВЕРДИЛИ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ УЧАСТИЯ В КОНЦЕССИИ - МИНТРАНС РФ

Инвесторы, которым ФГУП «Росморпорт» (РМП, структура Федерального агентства морского и речного транспорта РФ, **Росморречфлот**) направило предложение выкупить доли в компании-концессионере проекта по строительству порта Тамань, готовы участвовать в этой программе, отмечают в министерстве транспорта РФ.

«Заинтересованность все подтвердили, и они в этом направлении работают», - заявил журналистам замглавы **Минтранса** Юрий **Цветков** в кулуарах конференции «Транспортная безопасность водного транспорта» в пятницу. В то же время, говорить о сроках официального подтверждения этой заинтересованности он говорить затруднился.

«Ожидаем результата, когда созреют. Когда (есть - ИФ) несколько крупных частных инвесторов - у них свои корпоративные мероприятия, и поэтому точно назвать срок сложно - не мы принимаем это решение», - сказал чиновник. «Они должны между собой определиться, создать коалицию и выступить с этой частной инициативой. Мы знаем: эта работа ведется, мы в этом участвуем», - отметил **Цветков**.

О том, что «в соответствии с указаниями **Росморречфлота**» РМП направил предложения пулу инвесторов по покупке долей в «РМП-Тамань» (РМПТ, «дочка» ФГУП, реализующая проект) стало известно в середине июля. Речь идет о четырех структурах - «Кузбассразрезуголь» (КРУ), «Металлоинвест», «Сибирской угольной энергетической компании» (СУЭК) и ОАО «Российские железные дороги».

«В случае положительного ответа материалы будут переданы в **Минтранс** и правительство РФ для принятия окончательного решения», - сообщал генеральный директор «Росморпорта» Андрей Лаврищев, уточняя, что КРУ, «Металлоинвест» и СУЭК могут получить в РМПТ по 22,5%, РЖД готовы на долю в 10%.

«Мы исходим из того, что вложения будут осуществляться на паритетной основе в зависимости от объема доли. При этом стоимость объектов федеральной собственности первого этапа развития - 81 млрд руб.», - говорил глава предприятия.

Соответственно, РМП, «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU), «Металлоинвест» и «Сибирская угольная энергетическая компания» должны обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд руб., РЖД - порядка 10 млрд руб. Дополнительно часть средств может инвестировать «Росморпорт», который останется владельцем 22,5% «РМП Тамани».

«Активная фаза строительства объектов I этапа - до 2024 г. Соответственно, до этого периода планируется обеспечить необходимый объем инвестиций каждой из сторон-участников РМПТ», - заявлял замглавы РМП по экономике и финансам Яков Быков. Он отмечал, что согласовывается меморандум о намерениях, следом за которым будет обсуждаться акционерное соглашение. Предполагается, что у участников проекта могут быть обязывающие условия не продавать свою долю в течение какого-то времени.

«Вопрос фондирования - это индивидуальный вопрос каждого из стратегов», - говорил Быков. При этом «Росморпорт» планирует привлекать на проект Тамань внешнее финансирование, разместив в ближайшее время пилотный транш облигаций. «Объем программы, которая сейчас подготовлена и согласовывается, составляет 25 млрд руб., пилотный транш предполагается в размере 4-5 млрд. Программа рассчитана на 10 лет. Сроки обращения для дебютного транша - 3-5 лет», - уточнял он. Объем необходимых заимствований и сроки размещения будут определены после согласования проекта.

В «Российских железных дорогах» информацию не комментировали. Представитель «Металлоинвеста» заявлял, что компания «изучает документ и готовит предложения по его доработке». В СУЭКе говорили, что «проводят анализ перспектив рынка и рисков проекта». Комментария от «Кузбассразрезугля» не поступало.

Проект порта Тамань может быть реализован по модели частной концессионной инициативы, сообщил в июне **Цветков**. В новой схеме «РМП-Тамань» выступит концессионером проекта, а **Росморречфлот** - концедентом, уточнял он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6727348>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; МИНТРАНС РФ ОЖИДАЕТ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СУДОХОДСТВА ПО КАНАЛУ ИМ.МОСКВЫ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ АВГУСТА

Судоходство по каналу им.Москвы на участке над столичным Тушинским тоннелем, где в январе произошла авария, возобновится во второй половине августа, рассчитывают в министерстве транспорта РФ.

«В начале апреля закончила (анализ - ИФ) межведомственная комиссия, которая занималась выявлением причин (инцидента - ИФ). До этого мы не имели права просто приступить к ремонтным работам. Когда мы получили заключение с анализом причин, сразу же были начаты (восстановительные процедуры - ИФ). Они планировались к завершению в июне, но (сроки были - ИФ) сдвинуты из-за дождей», - заявил журналистам замглавы **Минтранса** **Юрий Цветков** в кулуарах конференции «Транспортная безопасность водного транспорта» в пятницу

«При наполнении в одном месте произошла избыточная водотечность. Чтобы исключить возможные последствия, было принято решение опять все убрать, внимательно провести еще раз работы. Нашли место, откуда текло - это другая стенка уже туннеля, которым тело канала было проткнуто в 2000 г. Компания, которая занималась ремонтными работами, все это устранила», - добавил он.

«Мне доложили, что работы завершены, и сегодня планируют начать заполнение. По технологии (оно - ИФ) занимает 16 дней. Заполнение будет постепенное, будут сниматься датчиками всевозможные параметры, чтобы исключить какие-то негативные воздействия. Ориентировочно планируем, что, если все пойдет хорошо, после 16-го числа (откроется движение - ИФ)», - отметил чиновник.

10 января 2019 года в результате размыва дамбы канала над Тушинским тоннелем разрушился ее низовой откос, произошел провал грунта и, как следствие, была нарушена целостность напорной дамбы канала. В итоге из ее тела было вымыто около 3 тыс. куб. м грунта, что сопоставимо с объемом 200 самосвалов.

«(Причины - ИФ) были обнародованы, всем известны - и нарушение технологии строительства, и ошибки в проектировании, и всевозможные недочеты, которые привели в итоге к этому событию», - напомнил в пятницу **Цветков**.

На участок канала им. Москвы, где произошла авария в январе, приходится 2,6% от всего объема судопропуска Центральной России. Так, в 2018 году здесь прошло 2,9 тыс. судов, а по всему Московскому бассейну - более 112 тыс. судов. При этом водная магистраль над Волоколамским шоссе используется в основном грузовым флотом, который идёт транзитом через Москву - с юга на север и наоборот. На этом участке транспортируется около 2 млн тонн грузов в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; МИНТРАНС РФ РАССЧИТЫВАЕТ НА СОЗДАНИЕ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА НА ВОЛГЕ К 2024 Г

Министерство транспорта РФ рассчитывает на создание Нижегородского гидроузла на Волге к 2024 году, но согласование проекта пока затягивают местные власти.

«Мы планируем, что мероприятия I этапа начнутся уже в этом году - это подготовительные работы. Я думаю, что в этом году мы I этап должны завершить и потом уже приступить ко второму. В целом - после разработки проектно-сметной документации и исходя из технологий строительства - он должен занять до 2024 г. Окончание - 2023 г. и

заполнение с проверкой - 2024 г. «, - заявил журналистам замглавы **Минтранса** Юрий **Цветков** в кулуарах форума «Транспортная безопасность водного транспорта» в пятницу. «Есть предложение, чтобы проект был продлен - его реализация. Чтобы мы спокойно занимались этой работой, чтобы выполнены были все технологические и экологические нормы. Чтобы не было какой-то штурмовщины. Поэтому, исходя из нормативов строительства, мы ожидаем, что объект должен быть введен уже в 2024 г.», - добавил он. Удорожания проекта не ожидается: его стоимость оценивается примерно в 43 млрд руб., из них 2,9 млрд руб. - на «экологию».

«Что касается II этапа, мы сдали документы в госэкспертизу. К сожалению, отдельные муниципалитеты, которые затрагивает это водохранилище, не выполнили своих обещаний, и, соответственно, есть проблемы с согласованием документации по планировке территории», - в то же время отметил чиновник.

«Почему у нас с муниципалитетами - в частности, с Балахной - возникли вопросы? Потому, что они считают, что необходимо больше. Заявлялись цифры 15 млрд руб., потом почему-то привязали это к предыдущему проекту, который никакого отношения не имеет к нашему - повышению уровня Чебоксарской ГЭС до 68-й отметки (68 метров над уровнем Балтийского моря - ИФ). Там вообще какие-то суммы безумные - 300 млрд руб. Они ни о чем. Проектировщик, который профессионально этим занимается, считает, что 2,9 млрд руб. достаточно», - отметил **Цветков**.

«Я упомянул, что мы согласовываем документацию планировки территории. Были вопросы, потому что коллеги нам согласовали сначала эти территории без экологических мероприятий, которые мы проводим. А почему-то когда мы включили 2,9 млрд руб. - они нам отказались этот вариант согласовывать», - добавил он.

По словам замглавы **Минтранса** «предложенная конструкция» ведомству кажется «правильной». «В дискуссиях - а их было очень много - нас поддержали и в Академии наук, и в Совете Федерации проводились слушания. И выезжали - жили фактически - наши работники, пытались (объяснить - ИФ) ситуацию. Все озабоченности были высказаны, систематизированы», - заявил чиновник.

Вопрос должен решаться «на какой-то независимой площадке, и она должна быть профессиональной», считает **Цветков**, имея в виду Главгосэкспертизу. «Мы призываем и правительство области, и муниципалитеты принять участие (в работе на этой площадке - ИФ). Там сидят профессионалы, люди, которые никак не заинтересованы в лоббировании этого проекта. Они посмотрят все проектные решения, проверят экологический нормы, услышат все доводы, список этих вопросов имеется. Постараемся на них ответить. Мы поэтому и призывали власти принять в этом участие, разобраться и дать нам заключение - достаточно ли или нет этих природоохранных мероприятий. Мы ожидаем, что будет все-таки сотрудничество», - заключил замглавы транспортного ведомства.

Контракт на строительство Нижегородского гидроузла на Волге планируется заключить в августе 2020 г., сообщил в пятницу «Коммерсантъ» со ссылкой на документы, подготовленные к совещанию у вице-преьера РФ Максима **Акимова**. В 2019 г. с третьей декады мая в Городец возникли огромные очереди на шлюзование - в отдельные дни до 70 судов, отмечала газета. 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 попуски воды с Рыбинского водохранилища.

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/799759>

ТАСС; 2019.08.02; УЧАСТОК СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО КОРИДОРА ОТРЕМОНТИРУЮТ В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ К 1 ОКТЯБРЯ

Ремонт участков протяженностью 40 км трассы Томск - Каргала - Колпашево, которая является частью Северного широтного коридора, завершится к 1 октября. На работы выделено более 1 млрд рублей из средств нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщил ТАСС начальник департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области Юрий Баев.

«Самая большая стройка - на участках автодороги Томск - Каргала - Колпашево. Там самый большой участок у нас, самый протяженный - порядка 40 км дорожной сети. Такой масштабный ремонт проводится впервые, я думаю, водители по достоинству оценят качество работ. Этот участок мы планируем завершить до 1 октября», - сказал Баев.

Он уточнил, что ремонт этой дороги имеет первостепенное значение для региона: трасса Томск - Каргала - Колпашево - одна из главных транспортных артерий Томской области, соединяющих юг и север региона, по ней идет один из самых интенсивных транспортных потоков области. На ремонт дороги будет направлено 1,008 млрд рублей.

Северный широтный коридор - дорога на северном Урале и в Западной Сибири, проходящая через Пермь, города Свердловской области и Ханты-Мансийского автономного округа и выходящая на Томск. Является частью федерального маршрута Северо-Запад - Сибирь, протяженность трассы - более 2,5 тыс. км.

О реализации нацпроекта в Томской области

Также Баев сообщил, что второй по протяженности участок автодороги, который отремонтируют на средства национального проекта к 1 октября, - 20 км трассы Первомайское - Белый Яр. «Дорога пользуется популярностью у жителей, но находится в ненормативном состоянии, по ней в период распутицы (в марте-мае) двигаться невозможно. Есть участки, где прерывается движение, в период дождей большегрузная техника разбивает дорогу, не приспособленную под такие нагрузки. Будем добиваться круглогодичного автомобильного сообщения», - сказал Баев.

Он отметил, что в весенний период данная трасса - единственная дорога из Колпашева. Город стоит на реке Обь с проездом через ледовую или паромную переправу. Весной в период вскрытия рек добраться до Колпашева по обычному маршруту жителям невозможно, они пользуются автодорогой Первомайское - Белый Яр. На ремонт проблемного участка этой трассы выделено 53 млн рублей из средств национального проекта.

Баев уточнил, что в Томской области всего 23,8% региональных дорог в нормативном состоянии: «Наша задача - до конца 2024 года достичь показателя в 50% дорог, соответствующих нормативным требованиям. Нам дополнительно необходимо отремонтировать более 1,2 тыс. км». По его словам, также в течение шести лет будет отремонтировано 400 км дорог агломерации Томск - Северск, чтобы 85% магистралей агломерации соответствовали нормативам. На эти цели будет направлено 23 млрд рублей из регионального, федерального и муниципальных бюджетов.

В 2019 году до 1 октября планируется завершить работы на 22 участках автомагистралей региона протяженностью 138 км на средства национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», все участки ремонта находятся в ненормативном состоянии. На эти цели будет направлено 2,6 млрд рублей.

«Мы не ставили себе задачу отремонтировать 1000 км в первый год. Мы оценили рынок дорожной отрасли, инертных материалов и техники. Спланировали поэтапное увеличение объемов работ с ростом объемов ремонта с 2021 года, когда к таким объемам будет готова дорожная отрасль региона. Надеемся, что после 2024 года программа будет продлена и мы сможем привести в нормативное состояние оставшиеся 50%», - отметил Баев.

<https://tass.ru/sibir-news/6726115>

ТАСС; 2019.08.02; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ 80 КМ ДОРОГ В 2019 ГОДУ

Власти Ивановской области в 2019 году благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отремонтируют дополнительно 80 км дорог, что почти на треть больше, чем планировалось изначально. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба правительства региона.

Изначально в 2019 году в регионе планировали отремонтировать и реконструировать более 120 км дорог. На эти цели было предусмотрено более 3,3 млрд рублей, из них 1,6 млрд регион получил из федерального бюджета.

«В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Ивановской области дополнительно отремонтируют 80 км региональных дорог. Работы проведут в том числе на участках отремонтированных объектов, которые не были учтены при проектировании. Соответствующее поручение департаменту дорожного хозяйства и транспорта региона дал губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский в ходе инспекционных поездок по дорожным объектам», - говорится в сообщении.

Как уточнили ТАСС в департаменте дорожного хозяйства и транспорта региона, необходимость в реконструкции и ремонте дополнительных участков дорог вызвана тем, что изначально при проектировании они не были учтены. «Теперь к планированию работ подходим комплексно. Связываем районные центры хорошими дорогами на всем протяжении, в настоящий момент по этим объектам готовится проектно-сметная документация», - сказал глава департамента Дмитрий Вавринчук.

Работы будут вестись на таких значимых автодорогах, как Кинешма - Юрьевец - Пурех, где дополнительно отремонтируют 16 км покрытия, таким образом трасса будет обновлена на 72 км. Кроме того, за счет ремонта участка трассы Иваново - Тейково протяженностью 2,7 км в нормативное состояние полностью приведут дублер федеральной трассы М-7 «Волга», ведущий к Иваново. Более 52 км дороги отремонтируют от Палеха до границы с Нижегородской областью. В настоящий момент регион ожидает поступления денежных средств.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/799197>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.02; АКИМОВ ПРЕДЛОЖИЛ ПООЩРЯТЬ ПЕРЕДОВЫЕ РЕГИОНЫ ПО АВТОДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Вице-премьер РФ Максим Акимов поручил Минтрансу России подумать о поощрении дополнительным финансированием передовых регионов в рамках национального автодорожного проекта при появлении резервов, сообщил журналистам представитель вице-преьера.

Акимов провел заседание проектного комитета национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

«Заместитель председателя правительства РФ Максим Акимов поручил Минтрансу проработать вопрос поощрения передовых регионов дополнительным финансированием в рамках национального проекта в случае возникновения соответствующих резервов», - сообщил представитель Акимова.

Министр транспорта Евгений Дитрих доложил о реализации федерального проекта «Дорожная сеть» в первом полугодии 2019 года. Контракты заключены по 6256 дорожным объектам – это 97,25% от общего количества объектов, запланированного к выполнению в 2019 году. Площадь выполненных дорожных работ по всем субъектам-участникам нацпроекта по данным на 31 июля составила 42,4 миллиона квадратных метров, это 29,71% от общего объема, или 6 тысяч километров уже отремонтированных региональных и местных дорог.

Самый низкий процент завершенных торгов по-прежнему у Крыма - 50%, в Ненецком округе – 66,6%, у Приморского края – 70%, в Еврейской автономной области – 77,7%.

«Эти регионы вызывают у **Минтранса** России наибольшие опасения по выполнению мероприятия национального проекта в 2019 году. Среди передовиков Белгородская область, которая уже полностью завершила реализацию мероприятий в рамках нацпроекта. Высокий процент выполнения работ в Хабаровском крае (73,34%)», - рассказал представитель заместителя председателя правительства.

<https://realty.ria.ru/20190802/1557102470.html>

На ту же тему:

<https://futuraerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/797219>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ЭКСПЛУАТАНТЫ ВИДЕОКАМЕР НА ДОРОГАХ НЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В УВЕЛИЧЕНИИ СБОРОВ ШТРАФОВ - АКИМОВ

Вице-премьер правительства РФ Максим **Акимов** предложил региональным чиновникам не применять систему отчислений эксплуатантам дорожных камер фотофиксации нарушений в зависимости от суммы собранных с их помощью штрафов.

Как сообщил «Интерфаксу» официальный представитель **Акимова**, вице-премьер провел заседание проектного комитета национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», участники которого в целом согласились, что экономическая модель отношений между субъектами РФ и бизнесом в этой сфере нуждается в доработке. «Максим **Акимов** предложил регионам отказаться от увязки объема вознаграждения концессионера с объемом собираемых им штрафов. Такой тезис, в частности, должен быть включен в методические рекомендации по улучшению условий дорожного движения и по определению мест размещения автоматизированных комплексов фиксации нарушений ПДД (правил дорожного движения - ИФ)», - сказал собеседник агентства.

По его словам, разработку этих документов сейчас завершает **Минтранс** совместно с Госавтоинспекцией, Федеральным дорожным агентством, госкомпанией «Автодор» и профильными институтами.

«Итоговые версии методических рекомендаций, как поручил заместитель председателя правительства РФ, должны быть утверждены и направлены в субъекты до 1 сентября», - сказал представитель **Акимова**.

Кроме этого, по его словам, во исполнение поручений президента РФ по итогам заседания Госсовета, состоявшегося 26 июня, **Акимов** поручил министерству транспорта представить предложения по оснащению 3- и 4-полосных участков автодорог системами разделения встречных направлений движения и при необходимости обеспечить внесение изменений в технические и нормативные правовые акты РФ.

Со своей стороны, начальник Госавтоинспекции МВД Михаил Черников сообщил на совещании, что в настоящее время на российских дорогах действует более 12 тыс. стационарных комплексов фиксации нарушений ПДД и более 4 тыс. передвижных. С начала этого года установлены дополнительные 600 стационарных комплексов (+5%), количество камер увеличилось в 30 субъектах.

В первом полугодии при помощи автоматизированных комплексов вынесено 52 млн постановлений, наложено штрафов на общую сумму более 35 млрд рублей. Из них исполнен 41 млн постановлений на сумму 16 млрд рублей (нарушители предпочитают платить оперативно, с 50-процентной «скидкой»), сказал Черников.

Вместе с тем, по его словам, результаты прокурорских проверок говорят об имеющихся в ряде регионов недостатках при создании и эксплуатации систем автоматизированной фиксации.

«Вполне обоснованными претензиями от участников дорожного движения являются также имеющие место нарушения, связанные с несоблюдением требований по организации дорожного движения в местах установки камер: неправильное применение

дорожных знаков и разметки, специальное занижение скоростного режима на участках дорог, позволяющих осуществлять движение с большей скоростью», - сказал Черников.

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/797911>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; КАБМИН ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ ГАЗОМОТОРНОЙ ТЕХНИКИ ВДВОЕ, ДО 5 МЛРД РУБ. В ГОД - МАНТУРОВ

Правительство РФ рассматривает возможность вернуться к ежегодным субсидиям производителям газомоторного транспорта на уровне 5 млрд руб., сообщил в интервью «Авто Mail.ru» министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

По его словам, всего за 2014-2018 годы удалось просубсидировать приобретение более 14 тыс. единиц техники, «при этом свыше 6 тыс. автомобилей приходится на 2018 год, а общий объем представленных субсидий составил почти 20 млрд руб.» Объем средств, выделенных на субсидии производителям техники, в 2014 г. составлял около 3 млрд руб., в то время как в 2017-2018 гг достиг уровня почти в 5 млрд руб.

«Сейчас на субсидии предусмотрено ежегодное выделение 2,5 млрд руб. до 2021 года, но уже рассматривается вопрос об их увеличении до 5 млрд ежегодно», - сказал Мантуров.

Он отметил, что Минпромторг совместно с Минэнерго принял участие в работе над планом мероприятий развития рынка газомоторного топлива на 2019-2024 годы. Одна из ключевых задач планирования - «синхронизировать развитие парка газомоторных транспортных средств, мощностей по производству газомоторного топлива, газотранспортной и сервисной инфраструктуры».

По словам главы Минпромторга, помимо предоставления субсидий производителям газомоторной техники предполагается также использовать механизм субсидий лизинговым компаниям для возмещения скидки на авансовый платеж, представленной лизингополучателям газомоторной техники. «Развить необходимую инфраструктуру поможет компенсация части затрат на строительство объектов заправки природным газом, а возмещение недополученных доходов или части затрат придаст дополнительный импульс реализации проектов по переводу уже существующего транспорта, включая общественный и коммунальную технику, на КПП (компримированном природном газе - ИФ)», - сказал Мантуров.

Как сообщалось, премьер-министр РФ Дмитрий Медведев ранее подписал постановление от 7 июня 2019 г. N734 «О внесении изменений в постановление правительства РФ от 12 июля 2016 г. N667», регулирующее предоставление субсидий производителям газомоторной техники.

«Документ предусматривает реализацию в 2019 г. не менее 2500 единиц техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива с учетом финансирования из федерального бюджета в размере 2,5 млрд руб.», - приводила пресс-служба Минпромторга комментарий Мантурова.

Вместе с этим в феврале группа «ГАЗ» (МОЕХ: GAZA) заявляла о недостаточности 2,5 млрд рублей, выделяемых в 2019 г. для финансирования закупок техники на газомоторном топливе, на фоне 4,8 млрд руб. в 2018 г.

«Благодаря усилиям Минпромторга РФ программа ГМТ не провалилась в 2018 году, потому что они изыскали внутренние резервы на ее расширение, программа была очень востребована у потребителей в регионах. Но заложенный на этот год объем субсидий на закупку газомоторной техники не позволит ускорить программу по переводу транспортных парков на газ. У Минпромторга отработан эффективный инструмент развития газомоторного рынка, но выделяемые правительством в этом году средства на программу (2,5 млрд рублей против 4,8 млрд рублей в прошлом году) снизят ее темпы в два раза», - отмечала вице-президент группы «ГАЗ» Елена Матвеева.

При этом она указывала, что существует также еще одна проблема с предоставлением газовой субсидии в рамках субсидирования продаж в лизинг.

«По нашему мнению, такая схема не будет работать, потому что фактически речь идет об объединении совсем разных групп потребителей и разных механизмах их поддержки. Перевод средств с газомоторной программы в лизинговую приведет к тому, что средствами воспользуются другие группы покупателей, и субсидия пойдет на закупку обычной дизельной техники. В результате масштабные планы правительства по переводу автобусных парков городов-миллионников на газ не будут реализованы», - подчеркивала Матвеева.

Президент РФ Владимир Путин ранее призывал Минпромторг активнее поддерживать автотехнику на газомоторном топливе.

КОММЕРСАНТЬ; БУРАНОВ ИВАН, ТИХОНОВ АЛЕКСАНДР, РЫБИН ЮЛИЯ, ПРАХ АНДРЕЙ; 2019.08.03; ПО КАМЕРАМ НАНЕСЛИ ШТРАФНОЙ УДАР; ПЛАТА ПО КОНЦЕССИЯМ НА ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ПЕРЕСТАНЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ КОЛИЧЕСТВА ШТРАФОВ

Белый дом хочет пересмотреть доходы компаний, зарабатывающих на фиксациях нарушений

Концессионные соглашения по обслуживанию дорожных камер будут заключать по новым правилам: размер платы компаниям из бюджета не будет зависеть от количества вынесенных штрафов. Действующая уже несколько лет практика приводит к злоупотреблениям и вызывает недовольство со стороны автомобилистов, считают в правительстве России. **Минтранс** рекомендует регионам от такой схемы отказаться, но это коснется только новых соглашений. Автомобильные правозащитники идею поддержали, мнения компаний - участников концессий разделились.

Ситуация с камерами обсуждалась на заседании проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** (возглавляет вице-премьер **Максим Акимов**). Более чем в десятке регионов комплексы устанавливаются и обслуживаются на деньги инвесторов. В рамках концессионного соглашения они получают плату из бюджета в зависимости от числа выставленных автомобилистам штрафов. В Подмосковье вознаграждение составляет 233 руб. с каждого постановления, в Тамбовской области - 243 руб., в Курганской области - 149-345 руб. Такая практика вызывает возмущение водителей: они считают, что компании договариваются с местными властями, те ставят знаки ограничения скорости, обеспечивая поток штрафов и рост доходов. Глава ГИБДД Михаил Черников, выступая в правительстве, этот тезис подтвердил: в регионах проводились проверки, выявлены случаи «специального занижения скоростного режима».

«По мнению участников проектного комитета, экономическая модель таких отношений между субъектами и бизнесом нуждается в доработке, - рассказал вчера представитель вице-преьера. - **Максим Акимов** предложил регионам отказаться от увязки объема вознаграждения концессионера с объемом собираемых им штрафов». Это будет закреплено в рекомендациях **Минтранса** по определению мест размещения камер. Действующие концессии изменяться не будут.

«Оплата должна быть не сдельной, а фиксированной - с учетом частоты, объема и стоимости работ по обслуживанию комплексов, каналов связи и их восстановлению», - поддержал идею правительства эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов назвал инициативу «великолепной» новостью. «Частная организация, которая ставит камеры, заинтересована в максимальной прибыли, а значит, и в максимальном количестве штрафов», - пояснил он «Ъ».

Предложение вице-премьера уже находится в стадии проработки, заявил «Ъ» вице-губернатор Тамбовской области Арсен Габуев: «Мы смотрим, как в рамках закона учесть эти тезисы, концессионер относится к этому абсолютно нормально». «Правильная и своевременная мера, - говорит помощник министра транспорта и дорожного хозяйства Дагестана Казиахмед Гамзатов. - Камеры ставят для обеспечения безопасности движения и мониторинга транспортных потоков. Регионы вполне могут выполнять эти функции своими силами и за счет бюджетных средств». В **минтрансе** Московской области заявили «Ъ», что ведомство принимало «активное участие в разработке проекта методики». «Убрать концессию я пока не готов, - заявил «Ъ» лишь и. о. директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области Сергей Буча. - У нас концессией предусмотрены не только камеры, но и весовой контроль, а это уже речь идет о сохранности дорог».

«Концессии в системах фотовидеофиксации появились в связи с тем, что у государства не было денег на выполнение обязательств по обеспечению безопасности движения, - рассказал «Ъ» Олег Бадера, председатель правления ГК VessoLink (камеры в Костромской, Рязанской областях, Севастополе). - Количество нарушений и погибших тогда было зашкаливающее. Регионы и правительство уговаривали бизнес поучаствовать в соглашениях. Инвесторы и банки много времени потратили на расчеты эффективных бизнес-моделей. И сейчас в некоторых регионах системы не всегда дают достаточно средств, чтобы покрыть расходы инвестора, но компании все равно идут на риск. А сейчас предлагается возврат к неэффективной схеме, когда системой будут управлять госструктуры». В «МВС Групп» (концессия в Подмосковье) назвали «разумной» идею вознаграждения операторов «непосредственно за технологическую услугу фиксации правонарушений». «Основным КРІ технологического партнера может быть количество выявленных нарушений, качество фиксации вне зависимости от внешних условий, а также процент брака, - говорят в пресс-службе компании. - Открытым остается вопрос, будет ли это вознаграждение фиксированным или будет иметь постоянную и переменную часть. Скорее всего, такая модель взаимодействия с операторами будет исключительно затратной для регионов и потребует отдельных источников финансирования». В «Ростелекоме» (концессии в Астраханской, Курганской, Тюменской областях) считают, что привязка платы к числу штрафов «может в отдельных случаях провоцировать злоупотребления или приводить к убыткам эксплуатирующих компаний». «Мы выступаем за применение рыночных цен, обеспечивающих возврат инвестиций, а также своевременную эксплуатацию и техническое обслуживание комплексов, каналов связи, мощностей дата-центров, специализированного ПО», - добавили в «Ростелекоме».

Анонсированная правительством методика **Минтранса** сейчас дорабатывается: до 1 сентября документ направят в субъекты федерации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4051942>

ТАСС; 2019.08.03; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Президент России **Владимир Путин** подписал закон, который разрешает строить в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях платные дороги, даже если нет альтернативной бесплатной трассы. При этом данная автомобильная дорога или участок автомобильной дороги должны быть расположены вне границ городских и сельских населенных пунктов. Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Как отмечается в пояснительной записке к закону, подготовленной на этапе рассмотрения в парламенте, экстремальные экономико-географические условия привели к тому, что значительная часть населения районов Крайнего Севера проживает в отдаленных и труднодоступных местностях, не имея доступа к сети автомобильных дорог общего

пользования. Многие поселения имеют транспортное сообщение с развитыми территориями только посредством зимних автомобильных дорог и (или) речного транспорта, при этом в период сезонной недоступности указанных видов транспорта единственной альтернативой остается воздушный транспорт.

В этих условиях создание автомобильных дорог общего пользования до большинства отдаленных и труднодоступных поселений невозможно даже в долгосрочном периоде по причине высокой стоимости строительства и эксплуатации. Строительство автомобильных дорог в районах Крайнего Севера существенно ограничено возможностями региональных бюджетов, большая часть которых направляется на исполнение социальных обязательств, а инвестиционная часть, как правило, весьма невелика. Улучшить существующий уровень транспортной доступности в районах Крайнего Севера может строительство автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений с привлечением частных инвестиций с последующим использованием их на платной основе, говорится в пояснительной записке.

В настоящее время платные дороги можно строить при условии обеспечения возможности альтернативного бесплатного проезда по автомобильной дороге общего пользования либо при условии альтернативного бесплатного проезда до ввода в эксплуатацию строящейся или реконструируемой платной автомобильной дороги. Утвержденный закон разрешает строить платные автомобильные дороги в районе Крайнего Севера без соблюдения этих условий, если автомобильная дорога или участок автомобильной дороги расположены вне границ городских и сельских населенных пунктов, а также если участком такой автомобильной дороги является отдельное искусственное сооружение.

Дополнительно для обеспечения интересов населения закреплено условие бесплатного проезда легковых автомобилей по платным автомобильным дорогам (их участкам), которые не имеют альтернативного проезда и подпадают под указанные в документе исключения.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/802215>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.08.05; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПЕРЕРАБАТЫВАТЬ НЕ СОБИРАЕТСЯ; КОМПАНИЯ ВНЕДРИТ МОНИТОРИНГ УСТАЛОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ

«Яндекс.Такси» нашел партнера по внедрению системы мониторинга усталости водителей — им станет компания VisionLabs Сбербанка и венчурного фонда АФК «Система». Технология начнет тестироваться на нескольких тысячах автомобилей, включая Uber Russia, и сможет ограничивать доступ водителя к новым заказам в случае переработки. Подобные решения изучают и конкуренты «Яндекс.Такси», готовясь к принятию отраслевого законопроекта.

Разработчик систем компьютерного зрения VisionLabs (резидент «Сколково»; 25,07% — у Сбербанка, 25% — у венчурного фонда Sistema_VC АФК «Система») стал партнером «Яндекс.Такси» по запуску системы мониторинга усталости и внимания водителей, рассказали “Ъ” представители компаний. Стоимость разработки они не раскрывают. Ранее в «Яндекс.Такси» говорили, что в ближайшие три года инвестируют в технологии безопасности такси 4 млрд руб.

Система оценивает состояние водителя, после чего он может получить предупреждающий сигнал или ограничение доступа к заказам. Она включает в себя инфракрасную камеру с программным обеспечением, разработанным «Яндекс.Такси», которая закреплена на лобовом стекле, отслеживает состояние человека за рулем по 68 точкам на лице и определяет степень усталости по характерным признакам: частоте и длительности моргания, зеванию и наклонам головы. Обработка и анализ данных может происходить без подключения к интернету. «В перспективе камера могла бы стать рыночным

продуктом, который был бы полезен, например, дальнобойщикам или людям, совершающим длительные поездки на автомобиле»,— считают в «Яндекс.Такси».

Тестирование системы пройдет на нескольких тысячах автомобилей «Яндекс.Такси». Оно охватит и автомобили, заказываемые через приложение Uber Russia, уточнил представитель последней. Uber и «Яндекс. Такси» объединились в России и СНГ в феврале 2018 года.

Агрегаторы такси начали задумываться о таких технологиях после появления законопроекта о регулировании рынка (принят Госдумой в первом чтении в декабре 2018 года). Он, в частности, предусматривает введение нового режима труда и отдыха водителей, которые не смогут работать сверх нормы, их передвижения предлагается отслеживать с помощью ГЛОНАСС. Вопрос переработки волнует и столичные власти. В конце 2019 — начале 2020 года в Москве планируется запустить систему, которая будет ограничивать доступ к заказам для водителей, отработавших более восьми часов, не имеющих полиса ОСАГО и не прошедших медосмотр (см. “Ъ” от 27 марта).

Конкуренты «Яндекс.Такси» также изучают подобные технологии. «Мы с коллегами из «Яндекс.Такси» и «Везет» тестируем систему обмена данными о времени водителей на линии, чтобы минимизировать переработки, а следовательно, и утомленность»,— сообщил представитель «Ситимобил». «Мы внимательно изучаем рынок. Прямо сейчас рассматриваем решения разного масштаба: от контроля времени за рулем до мониторинга усталости»,— заявил директор Gett в России Максим Жаворонков.

Кроме VisionLabs в России технологии распознавания лиц разрабатывают «Вокорд», Центр речевых технологий (ЦРТ) и NtechLab. «Технология контроля усталости водителя по движению глаз и мимической активности не нова и довольно хорошо отработана. Более того, некоторые автопроизводители включают ее даже в стандартный пакет»,— отмечает коммерческий директор группы ЦРТ Андрей Лысков. Он пояснил, что ЦРТ с 2016 года работает с крупнейшими российскими автоконцернами, решения включают голосовое управление системами транспортного средства, идентификацию при помощи лицевой биометрии, запрещающую эксплуатацию автомобиля неавторизованным водителем. По его словам, речевые технологии также позволяют выявлять конфликтные ситуации, угрожающие безопасности пассажира, и контролировать соблюдение водителем правил обслуживания.

В «Вокорде» не стали комментировать разработку «Яндекс.Такси» и VisionLabs, отметив, что компания сосредоточилась на разработке решений в области интеллектуальных транспортных систем, видеонаблюдения и видеоаналитики на транспорте. В NtechLab не ответили на запрос.

Базовые решения, которые могли бы стать основой подобной разработки, есть и у компаний—участников отраслевого союза «Нейронет» Национальной технологической инициативы, рассказал сооснователь союза Владимир Статут. Их решения, по его словам, будут представлены в SleepAlert 3.0 — системе контроля бодрствования для мониторинга состояния работников. Оценить стоимость разработки «Яндекс.Такси» сложно, отмечает он, но, например, стоимость работ по SleepAlert 3.0 укладывается в 100 млн руб. вместе с этапами испытаний и тестирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4052447>

ТАСС; 2019.08.02; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО РОССИЙСКОГО ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ ZETTA МОГУТ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ

Серийное производство российского электромобиля Zetta может начаться до конца 2019 года, если компания завершит сертификацию осенью, сообщил глава Минпромторга Денис Мантуров в интервью «Авто Mail.ru».

«В настоящее время при активной поддержке Минпромторга России разрабатывается проект бюджетного полноприводного электромобиля отечественной конструкции и

сборки Zetta. Компания планирует завершить сертификацию уже осенью, в этом случае можно говорить о начале серийного производства до конца года», - сказал министр в интервью.

Как отметил Мантуров, уникальность автомобиля заключается в универсальном энергоэффективном тяговом электродвигателе. «Основу создания этого экологически чистого автомобиля положена российская бестрансмиссионная платформа», - отметил глава Минпромторга.

Zetta - первый российский электромобиль, который будет серийно выпускаться в Тольятти.

<https://tass.ru/ekonomika/6728564>

ТАСС; 2019.08.02; ДВИЖЕНИЕ ПО УЧАСТКУ ТРАССЫ М-11 ОТ ТОСНО ДО МЯСНОГО БОРА ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В АВГУСТЕ

Участок высокоскоростной магистрали М-11 Москва - Санкт-Петербург от Тосно (Ленинградская область) до Мясного Бора (Новгородская область) протяженностью 103,4 км планируется открыть для водителей в августе. Об этом сообщила пресс-служба компании «Магистраль двух столиц» (реализует проект).

«На этой неделе будут завершены работы по устройству барьерного ограждения, монтажу опор освещения, нанесению дорожной разметки. В середине августа первые автомобили проедут по новой трассе от Тосно до Мясного Бора и далее в сторону Москвы», говорится в сообщении.

Указанный участок трассы длиной 103,4 км начинается на 543 км трассы в районе Мясного Бора и завершается на 646 км недалеко от Тосно. Пункты взимания платы находятся в начале и конце участка. Всего на данном этапе уложено 7,6 млн кв. м асфальта, использовано 49,9 тыс. кубометров бетона, завезено 12,8 млн кубометров песка. «Магистраль двух столиц» создана в июле 2013 года «ВТБ Капитал» и французской группой VINCI для реализации проекта строительства и эксплуатации седьмого и восьмого этапов М-11 на основе государственно-частного партнерства. Концессионное соглашение между правительством РФ, от имени которого выступила государственная компания «Российские автомобильные дороги», и ООО «Магистраль двух столиц» было подписано 18 ноября 2014 г. Соглашение заключено на 27 лет: на период строительства до 2019 г. и период эксплуатации до 2041 г.

Скоростная трасса М-11 протянется от МКАД до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга. Новая дорога в основном пройдет параллельно существующей автомобильной дороге М-10 «Россия» и будет пересекать ее на км 58, км 149, км 208, км 258, км 334, км 543 с устройством транспортных развязок в разных уровнях. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км. Проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по платной автотрассе М-11 займет не более пяти с половиной часов.

<https://tass.ru/spb-news/6726834>

ТАСС; 2019.08.02; ПРОЕКТ УЧАСТКА ШЕСТОЙ ВЕТКИ МЕТРО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПОДГОТОВЯТ ДО СЕНТЯБРЯ 2023 ГОДА

Проектную документацию Красносельско-Калининской (шестой) линии петербургского метрополитена от станции «Казаковская» до станции «Сосновая поляна» подготовят к 31 августа 2023 года по заказу городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры, говорится в материалах, опубликованных на сайте госзакупок.

«В участок строительства входят следующие станции: «Брестская» с двумя вестибюлями, «Улица Доблести» с двумя вестибюлями, «Петергофское шоссе» с двумя вестибюлями, «Сосновая поляна» с двумя вестибюлями <...> В рамках проектирования предусмотреть

устройство транспортного-пересадочного узла «Сосновая поляна» с железнодорожной станцией «Сосновая поляна» <...> Срок завершения выполнения работ: не позднее 31.08.2023 года. <...> Начальная (максимальная) цена контракта - 990,1 млн рублей», - следует из технического задания.

Заявки на участие принимаются до 26 августа, а проектировщика выберут 4 сентября.

Ввод шестой линии метрополитена Петербурга запланирован на 2025 год, первый участок должен быть запущен уже в 2022 году.

Метрополитен Санкт-Петербурга обеспечивает 40% перевозок в городе, система в среднем перевозит в сутки 2 млн человек. По состоянию на май 2018 года, Петербургский метрополитен включает шесть электродепо и 69 станций на пяти линиях общей протяженностью 119,23 км.

<https://tass.ru/ekonomika/6724708>

ТАСС; 2019.08.05; «ЛАСТОЧКА» НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И БЕЛГОРОДОМ

Первый скоростной электропоезд «Ласточка» отправится в понедельник в 14:10 из Москвы в Белгород, куда прибудет в 21:40. В обратном направлении поезда начнут курсировать на следующий день - с отправлением из Белгорода в 04:35 и прибытием в столицу в 12:07, сообщила пресс-служба Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД).

В пяти вагонах электропоезда смогут разместиться 350 пассажиров. В отдельных вагонах предусмотрены места для инвалидов-колясочников, пассажиров с животными, а также места бизнес-класса.

Как сообщалось ранее, на 2020 год планируется корректировка расписания, время в пути сократится.

Белгород удален от Москвы на 660 км, со столицей его связывает Юго-Восточная железная дорога. В настоящее время из столицы до Белгорода можно добраться на восьми поездах, продолжительность в пути составляет от семи до 11 часов.

<https://tass.ru/obschestvo/6732179>

ТАСС; 2019.08.02; ПЕРЕВОЗКУ НА ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВОЙ ПЛОЩАДКЕ РЖД МОЖНО БУДЕТ ЗАКАЗАТЬ ПУТЕМ ТОРГОВ

Владельцы подвижного состава смогут разместить на электронной торговой площадке «Российских железных дорог» (РЖД) предложения по перевозке грузов в виде лотов, победители торгов среди клиентов-грузоотправителей будут определяться автоматически. Об этом говорится в сообщении компании «Цифровая логистика», дочерней компании РЖД, владельца и оператора площадки.

Сервис станет доступен на электронной торговой площадке «Грузовые перевозки». Операторская компания, представленная на площадке, сможет разместить свое предложение в виде лота с указанием полигонов курсирования подвижного состава, разрешенных к перевозке грузов, начальной цены за вагон в лоте, срока оказания услуги и размера задатка для обеспечения сделки. Грузоотправитель может в ответ подать ценовое предложение, победитель торгов определится в автоматическом режиме. В «Цифровой логистике» отмечают, что таким образом пользователям станет доступно заключение долгосрочных контрактов.

«Цифровая логистика» создана в марте 2018 года для разработки и реализации цифровых сервисов на железнодорожном транспорте. Компания является совместным предприятием РЖД (владеют 51% акций) и IT-компания «Интэллекс» (49% акций предприятия).

<https://tass.ru/ekonomika/6728204>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ФАС ВНОВЬ ОСПОРИЛА ТЕНДЕР РЖД НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В СУРГУТЕ ЗА 2,3 МЛРД РУБ.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России вновь отменила результаты закупки на проведение реконструкции вокзального комплекса в Сургуте с начальной ценой 2,3 млрд рублей, следует из материалов сайта госзакупок.

Протокол рассмотрения заявок конкурса отменен в связи с рассмотрением комиссией ФАС жалобы на действия РЖД при проведении закупки.

Согласно тексту отмененного протокола, на конкурс заявился один участник, его название не приводится.

В связи с отменой результатов РЖД снова перевели закупку на этап подачи заявок, который продлится до 13 августа. Итоги будут проведены 27 августа.

Как сообщалось, в конце мая ФАС отменила результаты аукциона РЖД, где подрядчиком было определено ООО «Корпорация РИндустрия», будучи единственным допущенным участником торгов. На аукцион также заявлялся еще один участник, название которого не раскрывалось, но его заявка не была допущена.

Позже закупка была отменена по инициативе РЖД, которые объявили новую закупку в виде открытого конкурса с аналогичной начальной ценой - 2 млрд 293,9 млн рублей. Итоги тендера должны были быть подведены 30 июля.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Корпорация РИндустрия» зарегистрировано в Санкт-Петербурге, занимается строительством зданий. 100% уставного капитала принадлежит Владимиру Васильеву.

В январе 2019 года Главгосэкспертиза России одобрила проект первого и второго этапов реконструкции железнодорожного вокзала в Сургуте. В результате реконструкции вместимость вокзала вырастет с 500 человек до 1,4 тыс. Его общая площадь увеличится практически вдвое - до 10,3 тыс. кв. м за счет устройства нового перекрытия и сооружения полноценного второго этажа.

Здание вокзала Сургута построено в 1987 году.

КОММЕРСАНТЪ; 2019.08.05; АТОМНЫМ ЛЕДОКОЛАМ НАШЛИ ТЕПЛОЕ МЕСТО; ПЛАВУЧИЙ ДОК ДЛЯ НИХ МОГУТ ПОСТРОИТЬ В КРЫМУ

По данным “Ъ”, входящий в «Росатом» ФГУП «Атомфлот» может уже в августе объявить конкурс на строительство плавучего дока для обслуживания атомных ледоколов ЛК-60. Его стоимость может составить около 8,5 млрд руб. Основным претендентом на получение заказа в отрасли называют керченский «Залив». Эксперты говорят, что такое решение будет логичным как с точки зрения рациональной загрузки Балтзавода, так и для обеспечения заказом верфей Крыма.

Подведомственный «Росатому» ФГУП «Атомфлот» может в августе объявить открытый конкурс на строительство плавучего дока под атомные ледоколы ЛК-60, сообщили “Ъ” источники в отрасли и госкорпорации. По словам одного из них, срок сдачи дока должен быть увязан с окончанием строительства ледоколов. Для первого и второго серийных ледоколов «Сибирь» и «Урал» это 2021 и 2022 годы.

Доку включен в программу «Росатома» по строительству четвертого и пятого атомных ледоколов ЛК-60, а также судна для перегрузки ядерного топлива — общая стоимость программы в конце 2018 года оценивалась в 136 млрд руб. (см. “Ъ” от 17 декабря 2018 года). Из этой суммы 45 млрд руб. должно выделить государство на строительство ледоколов, а остальные средства вложит «Росатом». Источники “Ъ” говорили, что из 36 млрд руб., которые останутся после строительства двух ЛК-60 (третий и четвертый серийные), на док пойдет порядка 8,5 млрд руб.

«Атомфлот» уже не первый год ведет переговоры с верфями по строительству дока (см. “Ъ” от 29 сентября 2017 года). Сейчас атомные ледоколы проходят докование в собственном доке на базе «Атомфлота» в Мурманске, а также в арендуемом доке в центре

города, но они слишком малы для ЛК-60, которые должны стать самыми крупными ледоколами в мире.

Рассматривались разные варианты, в том числе строить док сразу с учетом будущего сверхмощного ледокола «Лидер» (на 120 МВт). Но в итоге, по словам источников «Ъ», решено строить док именно под ЛК-60. Учитывая, что каждый из пяти ЛК-60 нужно будет доковать раз в 2,5 года, и наличие еще ледокола «50 лет Победы», стапельное расписание нового дока будет полностью загружено, говорит собеседник «Ъ». В дальнейшем может быть рассмотрено строительство сухого дока большего размера под «Лидер» или использование модернизированного дока на 35-м судоремонтном заводе (см. «Ъ» от 15 июля).

О строительстве дока переговоры шли с входящим в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) Балтзаводом, дальневосточной «Звездой» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка), а также керченским «Заливом» (подконтролен структуре группы «Ак Барс»). Рассматривались и зарубежные верфи в Китае, Хорватии и Турции.

Сейчас основным претендентом на получение заказа в отрасли называют «Залив». На верфи «Ъ» сообщили, что производственный и технический потенциал «Залива» «позволяет предприятию позиционировать себя как исполнителя заказа любой сложности», на верфи после более чем двадцатилетнего перерыва возобновлено строительство полнокомплектных судов, для чего проведена модернизация производственных цехов и участков, восстановлена работа ряда подразделений по достроечным направлениям и пр. В ОСК «Ъ» заявили, что пока оценивают свои возможности и решение об участии в конкурсе не принято. На «Звезде» на запрос «Ъ» не ответили.

«Залив» также упоминался в списке возможных претендентов на строительство четвертого и пятого ледоколов ЛК-60, но собеседники «Ъ» в отрасли всегда признавали, что у имеющего опыт по их строительству Балтзавода гораздо больше шансов получить этот заказ (см. «Ъ» от 23 июля). В то же время источники «Ъ» отмечают, что в сложившейся ситуации строительство дока может быть для «Залива» хорошим заказом в условиях падающей загрузки. Один из собеседников «Ъ» полагает, что доставка дока из Крыма в Мурманск не должна составить дополнительной сложности и увеличить затраты: его можно перевезти по частям на судне или с помощью буксира.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров согласен, что «Залив» выглядит наиболее вероятным исполнителем заказа по строительству дока. «У «Звезды» и Балтзавода (в случае получения заказа на четвертый и пятый ЛК-60) производственная программа будет сформирована, и контракт на строительство дока может негативно сказаться на сроках выполнения более крупных и маржинальных заказов», — говорит он. Эксперт добавляет, что вопрос загрузки верфей Крыма стоит очень остро, а строительство дока — это идеальный с точки зрения масштабов, технологических требований и санкционных рисков проект.

<https://www.kommersant.ru/doc/4052433>

ТАСС; 2019.08.02; СМЕТА МОДЕРНИЗАЦИИ ОНЕЖСКОГО СУДОРЕМОНТНОГО ЗАВОДА ОПРЕДЕЛЕНА В 5,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Сметная стоимость реконструкции Онежского судостроительно-судоремонтного завода (ОССЗ, Петрозаводск, Карелия) составляет 5,3 млрд рублей. Об этом говорится в документах закупки на проектные работы, размещенных Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом на сайте госзакупок.

В июне университет и АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» заключили договор о техническом перевооружении производственных мощностей предприятия, положив начало созданию первой отечественной «цифровой верфи». Подобный проект — первый в отечественном судостроении, сообщила пресс-служба университета.

«Создание на территории АО «ОССЗ» современного, высокотехнологичного, компактно расположенного, экологически безопасного специального комплекса по постройке, модернизации и ремонту судов, а также инфраструктуры цифрового сопровождения строительства судов годовой расчетной производственной программы. <...> Предполагаемая сметная стоимость строительства объекта 5,3 млрд рублей в ценах соответствующих лет (включая НДС), в том числе затраты на проектно-изыскательские работы», - говорится в документах закупки.

Срок программы - 2020-2022 годы. Предполагается, что реализация проекта на основе автоматизации производства скажется на сроках проектирования и конструирования судов, удешевит их, снизит вероятность человеческой ошибки при техрасчетах. Проект «Цифровая верфь» предполагается масштабировать, включив другие предприятия отрасли, что позволит повысить эффективность гражданского судостроения страны.

Одним из целевых показателей нацпроекта «Производительность труда и поддержка занятости» является рост производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики не ниже 5% в год к 2024 году.

<https://tass.ru/spb-news/6728490>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАЗРЕШИЛ ОБУСТРОИТЬ ТЕРРИТОРИЮ ДЛЯ ТЕРМИНАЛА «НОВОТРАНСА» В УСТЬ-ЛУГЕ

Федеральное агентство морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) выдало ОАО «Компания Усть-Луга» разрешение на создание искусственных земельных участков для строительства морских терминалов 5-й и 6-й очередей комплекса генеральных грузов в морском торговом порту Усть-Луга (Ленинградская область) и на строительство берегоукреплений, сообщает пресс-служба компании.

Заказчиком строительства выступает группа компаний «Новотранс». В июле она получила положительное заключение Главгосэкспертизы России по проекту создания этих искусственных земельных участков. Проектную документацию и результаты инженерных изысканий готовило ЗАО «ГТ Морстрой».

Всего «Новотранс» планирует инвестировать 46,5 млрд рублей в строительство терминала для перевалки руды, угля, зерновых, пищевых и других грузов в морском порту Усть-Луга. После его ввода в эксплуатацию общий объем ежегодной перевалки генеральных грузов Усть-Луги составит 24,3 млн тонн.

Соглашение о реализации инвестиционного проекта было подписано на Петербургском международном экономическом форуме в 2019 году.

В июне текущего года «Новотранс» завершил сделку по приобретению стивидорной компании ООО «Глобал-Сервис», которая, являясь генеральным агентом ФГУП «Росморпорт» на автомобильно-железнодорожном паромном комплексе (АЖПК), осуществляет погрузку и выгрузку судов в морском порту Усть-Луга, а также оказывает складские услуги.

«Новотранс» - железнодорожный оператор с парком более 28 тыс. полувагонов. Холдинг имеет вагоноремонтные мощности в Московской, Кемеровской и Иркутской областях, а также в Алтайском крае. Кроме того, компания планирует разрабатывать месторождения в Бурятии для обеспечения своего транспортного бизнеса грузовой базой. Группу контролирует бизнесмен Константин Гончаров, выкупивший ее у «Сибирского делового союза».

ПРАЙМ; 2019.08.02; ДОСРОЧНОЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ НАВИГАЦИИ В ВОЛЖСКО-КАМСКОМ БАССЕЙНЕ НЕ ТРЕБУЕТСЯ - МИНПРИРОДЫ РФ

Ситуация с сильным обмелением в Волжско-Камском каскаде водохранилищ нормализовалась благодаря выпадению осадков и экономному расходованию водных

ресурсов, при этом завершение навигации состоится по графику, сообщила в пятницу пресс-служба Минприроды.

В настоящее время водохозяйственная обстановка на водохранилищах Волжско-Камского каскада стабильная, в зонах Верхне-Волжского и Нижне-Волжского бассейнов фиксируется средняя водность.

«Ранее в связи с ухудшением гидрологической обстановки совместно с **Росморречфлотом** прорабатывался вопрос досрочного прекращения навигации в 2019 году. В дальнейшем благодаря выпадению осадков и экономному расходованию водных ресурсов обстановка нормализовалась. Завершение навигации состоится согласно графику», - подчеркивается в сообщении Минприроды.

Накопленный объем воды в каскаде гарантирует обеспечение хозяйственно-бытового и питьевого водоснабжения населения, промышленных и сельскохозяйственных предприятий в регионах, отмечается в сообщении.

В июле в **Росморречфлоте** охарактеризовали ситуацию с водностью российских рек как тревожную. Как сообщили тогда РИА Новости в пресс-службе федерального агентства, вопрос в августе обсудит межведомственная рабочая группа, будут сделаны прогнозы по ситуации с водностью Волги и иных рек, и при необходимости транспортные и энергокомпании будут оповещены об ограничениях.

ТАСС; 2019.08.02; ПРИЧАЛ В КИРИШАХ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЗВОЛИТ НАЧАТЬ КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО НА РЕКЕ ВОЛХОВ

Круизный теплоход, на борту которого больше 200 человек, впервые за 50 лет пришвартовался в Киришах Ленинградской области, сообщила пресс-служба губернатора и правительства региона.

«Пробный заход выполнил теплоход «Сергей Есенин», выполняющий рейс по маршруту «Москва - Великий Новгород - Москва». Швартовка прошла успешно, причал готов принимать суда подобного класса», - говорится в сообщении.

Строительство причала длиной почти 90 м в Киришах было завершено в конце июля.

Проект возведения сети речных причалов в наиболее посещаемых туристами населенных пунктах запущен в регионе в 2017 году. Уже работают причалы в Старой Ладого, Дубровке, Свирьстрое и на Ореховом острове в истоке Невы.

Причал в Киришах включен в новый теплоходный речной маршрут «Старая Ладога - Великий Новгород».

<https://tass.ru/v-strane/6728585>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.05; ДЕРЖАТЕЛЬ БУМАГ UTAIR ЗАБЛОКИРОВАЛ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ БОНДОВ НА 13,3 МЛРД РУБЛЕЙ; РАНЕЕ БОЛЬШИНСТВО ВЛАДЕЛЬЦЕВ ОБЛИГАЦИЙ СОГЛАСИЛИСЬ ПЕРЕНЕСТИ ВЫПЛАТУ НА 35 ЛЕТ

30 июля Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа по иску предпринимателя Альберта Ерицяна запретил компании «Финанс-авиа» (100%-ная «дочка» Utair) проводить сделку по реструктуризации двух выпусков облигаций на 13,3 млрд руб. Решение о реструктуризации бондов приняли общие собрания держателей облигаций 15 июля. Ерицян голосовал против, он считает, что реструктуризация принесет ему значительные финансовые потери, говорится в определении на сайте суда. Ерицян требует признать решения собраний недействительными. Запрет на проведение сделки суд принял в качестве обеспечительной меры по иску.

«Финанс-авиа» запрет проводить сделки в апелляционной инстанции пока не оспорила. Условия реструктуризации едины для всех, сказал представитель Utair: «Все владельцы облигаций связаны решением большинства (75%), которое проголосовало за условия реструктуризации, вступившие в силу 29 июля».

По закону решение, вынесенное на собрание держателей облигаций, принимается большинством и обязательно для всех держателей, говорит партнер юридической фирмы НАФКО Павел Иккерт. «Решение о прекращении обязательств ввиду отступного, как в данном случае, должно быть принято держателями 75%. То есть решение принято законно. Обжаловать его можно, если были нарушения в процедуре голосования», – отметил он.

У «Финанс-авиа» в обращении два выпуска бондов: семилетние – на 4,1 млрд руб. со сроком погашения в 2022 г. и 12-летние – на 9,2 млрд руб. со сроком погашения в 2027 г. Компания предложила выплату примерно 11,9 млрд руб. перенести на 35 лет без процентов и залогов, а 1,4 млрд руб. выкупить. Свыше 90% держателей 15 июля проголосовали «за». Согласно решению выпуски облигаций перестают существовать и переводятся в прямой долг авиакомпания, 1,4 млрд руб. она погасит равными платежами летом 2020, 2021 и 2022 гг., а 11,9 млрд руб. – в 2054 г.

«Такая реструктуризации очень невыгодна держателям бондов. С погашением через 35 лет это фактически вечные бонды, а значит, их стоимость стремится к нулю: при такой реструктуризации держатели много потеряют от переоценки бондов», – оценивал аналитик ING Bank Егор Федоров.

Согласно принятым в 2015 г. поправкам в закон «О рынке ценных бумаг» отдельные держатели облигаций обязаны следовать решениям о реструктуризации, если их приняли владельцы не менее 75% выпуска, объясняли в 2015 г. сотрудники Райффайзенбанка, который тогда и сейчас выступает консультантом по реструктуризации долгов.

Осенью прошлого года Utair попросила банки о реструктуризации займов, объяснив это ухудшением финансовых показателей из-за резко подорожавшего в 2017–2018 гг. керосина. Банкам авиакомпания должна 56,5 млрд руб. Еще 6 млрд руб. она должна структурам «Сургутнефтегаза» (раньше был акционером авиакомпания, но в 2018 г. юридически стал только ее кредитором) и 700 млн руб. – своему контролирующему акционеру – компании «АК инвест». Переговоры о реструктуризации займов идут, вариант, который бы устроил банки и авиакомпанию, еще не найден.

Реструктуризация бондов была первым успехом авиакомпания в пролонгации ее гигантских долгов. На бонды приходится около 17% всех долгов без учета обязательств по лизингу самолетов и вертолетов.

Utair занимает 4-е место в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний» по перевозкам пассажиров, в первом полугодии она перевезла 3,7 млн человек. Авиакомпания на 100% принадлежит АО «Ютэйр – вертолетные услуги» – крупнейший в России и один из крупнейших в мире вертолетных операторов с парком примерно в 320 машин.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/02/807967-utair>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ПОПЫТАЛСЯ ЗАБЛОКИРОВАТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ БОНДОВ ЮТЭЙР

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа запретил исполнять решение о реструктуризации облигаций серий 01 и 02 ООО «Финанс-Авиа», дочерней компании ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», на общую сумму в 13,3 млрд рублей. Он наложил обеспечительные меры по иску индивидуального предпринимателя, несогласного с решением об отсрочке выплат по облигациям. Но эксперты сомневаются в исполнимости обеспечительных мер – они наложены уже после подписания соглашений о реструктуризации.

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ

Владельцы облигаций «Финанс-Авиа» 15 июля на общем собрании договорились о реструктуризации выпусков серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд руб. и 9,2 млрд руб. соответственно. Это позволило отсрочить часть выплат на 35 лет. Изначально

погашаться облигации должны были в 2022 и 2027 году соответственно. Но по новым условиям основные выплаты перенесены на 31 июля 2054 года. В ближайшие три года выплаты будут частичными: 6% от номинальной стоимости облигаций 02 серии и 20% от номинальной стоимости облигаций серии 01 должны быть выплачены тремя равными траншами 31 июля 2020 года, 31 июля 2021 года и 31 июля 2022 года. Весь купонный доход за серию 02 за период с 31 января 2019 года по 31 июля 2019 запланирован к выплате 31 июля 2020 года. 20% купонного дохода по облигациям серии 01 за тот же период должны быть выплачены тремя траншами 31 июля 2020 года, 31 июля 2021 года и 31 июля 2022 года.

Эти условия, видимо, не устроили индивидуального предпринимателя Альберта Ерицяна, который 23 июля обратился в Арбитражный суд ХМАО с иском о признании недействительным решения общего собрания владельцев этих облигаций, а заодно попросил наложить обеспечительные меры, чтобы соглашение о новации подписать не успели. Подробности о причинах подачи искового заявления в судебных актах не приводятся. Однако в них указано, что Ерицяна считает, что «в случае исполнения оспариваемых решений миноритарные владельцы облигаций понесут значительные финансовые потери».

Судья Игорь Неугодников, заменяющий находящуюся в отпуске судью по этому делу Светлану Гавриш, 30 июля принял иск Ерицяна к рассмотрению, а также удовлетворил его заявление о наложении обеспечительных мер. Он запретил исполнять решения от 15 июля 2019 года, принятые на общих собраниях владельцев облигаций «Финанс-Авиа» по поводу указанных выпусков облигаций.

Суд решил, что «испрашиваемая мера в виде запрета исполнять оспариваемые решения общего собрания владельцев облигаций связана с предметом спора, соразмерна заявленному требованию». В определении суда говорится, что мера «воспринимается судом как разумная, обоснованная и направленная на сохранение существующего между сторонами состояния отношений (status quo), в связи с чем суд усматривает основания для удовлетворения заявления об обеспечении иска».

ЗАПРЕЩАТЬ УЖЕ НЕЧЕГО

Однако, как считают эксперты, к моменту вынесения судом определения обеспечительная мера «фактически уже была неисполнима и неэффективна», так как 29 июня соглашения о прекращении обязательств по облигациям новацией были подписаны. Адвокат из коллегии «Муранов, Черняков и партнеры» Ольга Бенедская считает, что определение об обеспечительных мерах в случае обжалования будет отменено, так как «запретить исполнять уже исполненное невозможно».

Руководитель корпоративной и арбитражной практики «Качкин и Партнеры» Кирилл Саськов полагает, что решение суда по обеспечительным мерам не столь важно, поскольку оно не предопределяет судьбу самого иска. Если суд примет решение о признании недействительным решения общего собрания от 15 июля 2019 года, то и заключенные в его исполнение соглашения о новации тоже не будут иметь под собой законных оснований, так как в таком случае решение будет недействительно с момента его принятия, объясняет он.

По мнению Бенедской, решение о наложении обеспечительных мер было вынесено с нарушением процессуальных сроков. Арбитражный процессуальный кодекс (АПК) РФ обязывает судью рассмотреть заявление об обеспечительных мерах не позднее следующего дня после его получения. В случае Ерицяна суд сделал это неделю спустя - лишь 30 июля, а предприниматель даже писал заявления с просьбой ускорить рассмотрение его ходатайства об обеспечительных мерах. Впрочем, он их отозвал, после того, как суд наложил обеспечительные меры.

Саськов полагает, что задержка с рассмотрением заявления об обеспечительных мерах могла произойти из-за того, что судья, в производстве которого находится дело, в отпуске.

«Безусловно, с формальной точки зрения, положения АПК РФ не соблюдены, но если смотреть на реальное положение вещей, то соблюдение однодневного срока не происходит практически никогда», - говорит он. По его мнению, это нарушение логично объясняется без каких-то теорий заговора.

ДОГОВАРИВАТЬСЯ НЕ БУДУТ

В «ЮТэйр» не раскрыли долю физлиц среди держателей бондов компании, ссылаясь на закон об инсайте. При этом в компании отметили, что не намерены вести отдельные переговоры с инвесторами-физлицами: «Условия реструктуризации едины для всех. Все бондхолдеры связаны решением большинства (75%), которое проголосовало «за» условия реструктуризации, вступившие в силу 29 июля».

Эксперты долгового рынка затруднились ответить, могут ли последовать примеру инвестора-физлица другие инвесторы, при этом они отметили, что это далеко не единственное физлицо, владеющее облигациями авиаперевозчика.

Как сообщил источник, близкий к «ЮТэйр», физические лица были в составе держателей бондов «ЮТэйр-Финанс» еще до первой реструктуризации в 2015 году. В рамках реструктуризации 2015 года они получили бумаги «Финанс-Авиа» вместо бумаг «ЮТэйр-Финанс». Кроме того, бумаги «Финанс-Авиа» могли быть куплены физлицами на вторичных торгах. «Некоторые спекулятивно настроенные инвесторы, видя, что бумаги торгуются сильно ниже номинала, покупали их», - пояснил собеседник агентства.

Общий долг «ЮТэйр» перед кредиторами составляет 75,8 млрд рублей. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков (крупнейшие - «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), выданным в 2015 году, перевозчик должен 39,1 млрд руб. По одному из синдкредитов - семилетнему на 15,4 млрд рублей - в декабре 2018 года, а затем в июне 2019-го компания допустила дефолт. Также дефолт был допущен по отдельному кредиту Сбербанка - на 17,4 млрд рублей. Все это время «ЮТэйр» пытается договориться о реструктуризации долгов.

В середине июля компания сообщила, что сумела договориться о реструктуризации двух облигационных займов на 13,3 млрд рублей, которые также были предоставлены ему в 2015 году на рефинансирование долгов. Тогда крупнейшие кредиторы по-разному отреагировали на эту новость. В Сбербанке заявили, что реструктуризация бондов снижает риски подачи массовых исков о банкротстве. В то же время в «Трасте» назвали это «не самым существенным» элементом, отметив, что в переговорах по реструктуризации долгов перед синдикатом кредиторов «прогресса нет».

В то же время близкий к «ЮТэйр» источник заявил, что 12 июля «кредиторам были разосланы обновленные условия реструктуризации и финансовая модель, продленная на срок до 12 лет «по просьбе самих кредиторов». «Компания пошла кредиторам навстречу по ряду условий. Например, согласовала оплату расходов кредиторов по найму КППМГ на аудит финансовой модели. Принятие банками решений по новым условиям реструктуризации будет после результатов работы КППМГ и ожидается к концу августа - началу сентября», - утверждал собеседник «Интерфакса».

«ЮТэйр» входит в топ-10 крупнейших авиакомпаний РФ. В парке перевозчика 50 среднемагистральных судов Boeing-737 и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры - созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/799291>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; ПРЕМЬЕР ГРУЗИИ ОБЪЯСНИЛ РЕШЕНИЕ ПРОСУБСИДИРОВАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ ЗАБОТОЙ О СООТЕЧЕСТВЕННИКАХ

Решение правительства Грузии просубсидировать транзитные авиарейсы из России на сумму до 600 тыс. евро в первую очередь направлено на поддержку грузин, находящихся на российской территории, заявил на брифинге в пятницу грузинский премьер-министр Мамука Бахтадзе.

«Многие из наших соотечественников находящихся в России планировали и планируют провести лето на родине. Очень важно, когда у наших граждан возникают проблемы, поддержать их», - сказал Бахтадзе.

Он отметил, что данное решение правительства не было рассчитано на помощь отрасли туризма.

«Конечно, выделением 600 тысяч евро невозможно преодолеть проблему, возникшую в последнее время в грузинском туризме», - сказал премьер-министр.

Ранее сообщалось, что правительство Грузии приняло решение просубсидировать транзитные рейсы из России на сумму до 600 тыс. евро, чтобы в условиях введенного властями РФ запрета на прямое авиасообщение между двумя странами обеспечить перевозки пассажиров на приоритетных направлениях. Согласно постановлению правительства Грузии, опубликованному 24 июля на его официальном сайте, речь идет о стимулировании авиаперевозок из любого города России в Тбилиси и Батуми через Ереван, а также в обратном направлении.

С этой целью ООО «Объединение аэропортов Грузии» (подконтрольно Минэкономразвития) в рамках программы стимулирования будет оформлять соответствующие соглашения с авиакомпаниями, осуществляющими транзитные рейсы, согласно которым размер субсидии должен составлять не более 90 евро (без НДС) на каждого пассажира.

При этом, авиакомпании в течение года должны будут обеспечивать непрерывное выполнение не менее двух частот в неделю на приоритетных транзитных направлениях. Договоры с авиакомпаниями должны заключаться на срок не более года.

На данном этапе полеты между Россией и Грузией транзитом через Ереван пока осуществляет только грузинская авиакомпания Georgian Airways при поддержке партнерской авиакомпании в Армении. О готовности выполнять транзитные авиарейсы между Москвой и Тбилиси через Стамбул ранее заявляла также турецкая авиакомпания AtlasGlobal, которая с середины июля приступила к выполнению регулярных рейсов по маршруту Стамбул-Тбилиси-Стамбул.

В связи с обострением российско-грузинских отношений, решением властей РФ с 8 июля 2019 года как российским, так и грузинским авиакомпаниям временно запрещено выполнять прямые рейсы между двумя странами. Туроператорам и турагентам рекомендовано воздерживаться от продаж туристического продукта, предусматривающего перевозки граждан в Грузию.

Ранее регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года в связи с вооруженным конфликтом в Южной Осетии. Полеты были возобновлены в августе 2010 года. При этом до возобновления регулярного сообщения в сентябре 2014 года Россию и Грузию связывали чартерные рейсы.

RNS; 2019.08.05; «АЭРОФЛОТ» ОЦЕНИЛ ЗАТРАТЫ НА УСТАНОВКУ ВИДЕОКАМЕР В САМОЛЕТАХ

Оснащение одного самолета Airbus-350 системами видеонаблюдения обойдется минимум в \$282 тыс. — такой объем затрат может поставить российские авиакомпании в неравные условия с иностранными перевозчиками, говорится в отзыве группы «Аэрофлот» на постановление правительства № 886, принятого летом 2018 года.

«Стоимость оснащения одного Airbus-350 системами видеонаблюдения в минимальной комплектации составит \$282 тыс... Дополнительные затраты на выполнение требований транспортной безопасности фактически ставят «Аэрофлот» и иные российские авиакомпании в неравные конкурентные условия по сравнению с иностранными перевозчиками», — говорится в тексте.

В период с 2020 года по 2025 год «Аэрофлот» планируется к приобретению 28 широкофюзеляжных Airbus-350. Таким образом, только на оснащение этих самолетов камерами компания потратит минимум \$7,9 млн. При этом всего во флоте авиакомпании находится 243 самолета, во флоте компаний группы – 351 воздушное судно.

Установка в самолетах систем видеонаблюдения с функцией передачи видеоизображения в режиме реального времени предусмотрена требованиями, сформулированными в постановлении правительства РФ № 886, принятого летом 2018 года. Данные требования выдвигаются только для российских авиакомпаний и не распространяются на иностранных перевозчиков, выполняющих рейсы в Россию.

Источник в группе «Аэрофлот» сообщил RNS, что установка камер приведет к росту стоимости билетов.

«Компенсировать возникшие затраты получится только за счет пассажиров, а именно заложив расходы в стоимость билетов, что приведет к их подорожанию», — сказал источник.

<https://rns.online/transport/aeroflot-otsenil-zatrati-na-ustanovku-videokamer-v-samoletah-2019-08-02/>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; БОРИСОВ АНОНСИРОВАЛ ПЕРЕХОД НА НОВУЮ МОДЕЛЬ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ

Вице-премьер РФ Юрий Борисов анонсировал переход на новую модель технического обслуживания и ремонта (ТОиР) гражданских самолетов, призванную повышать их налет. «Несмотря на принимаемые в последние годы меры по сокращению времени простоя самолетов по техническим причинам, состояние дел с исправностью остается неидеальным. Есть определенные положительные результаты, но они не столь значительны, как хотелось бы», - заявил Борисов на заседании авиационной коллегии при правительстве в пятницу.

Создание при поддержке государства собственных складов авиакомпаний «не решает полностью проблему обеспеченности запчастями, так как длительные сроки ремонта и поставок подменных запчастей не обеспечивают необходимый темп их оборачиваемости, это порождает простои самолетов», отметил вице-премьер.

«Поэтому в числе основных задач - формирование фонда запасных частей, увеличение количества ангаров для ремонта самолетов и подготовка инженерно-технического персонала в целях перехода на новую модель полного технического сопровождения, а также создание сети центров послепродажного обслуживания в ключевых аэропортах страны», - заявил Борисов. Он подчеркнул, что эта система будет работать «и в интересах эксплуатации наших новых самолетов - МС-21 и Ил-114».

Ранее в июле источники «Интерфакса» сообщали, что курирующие российский авиапром чиновники и топ-менеджмент ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) в поисках новых способах повышения среднесуточного налета Sukhoi Superjet 100 рассматривают так называемую схему Total care. Ее суть в том, что все виды ТОиР самолета и запчастей закрепляются за специализированными структурами: при этом деньги они получают не за сами работы, а за выполненные воздушным судном летные часы.

Программа Total care рассматривается в качестве меры поддержки всех российских эксплуатантов SSJ-100, утверждал один из источников в авиапроме. По его словам, ТОиР предлагается полностью возложить на предприятия ОАК, в первую очередь АО

«Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) и его профильную структуру «Рапарт сервисез». Те в рамках так называемых power-by-the-hour соглашений берут на себя все расходы на инфраструктуру (закупка и поставка запчастей, инвентаря и пр.), а перевозчик регулярно выплачивает им ставку летного часа. Предприятие ТООР в таком случае будет материально заинтересовано в качественном ремонте самолета, соответственно, тот будет повышать налет, объяснял собеседник агентства.

Источник в одной из авиакомпаний говорил агентству, что схема рассматривается только в качестве поддержки небольших региональных перевозчиков, таких как «Якутия», «Ямал», «ИрАэро». «Пока это только концепция. Понятно, что под проект нужны госсубсидии, но их пока нет», - отмечал при этом он.

Источник, близкий к ОАК, напротив, уверял, что Total care обсуждается в контексте повышения налета SSJ-100 в парке крупнейшего эксплуатанта - «Аэрофлота». Условия «плачу за летный час», говорит он, могут включить в контракты на поставку наперевозчику дополнительных 100 машин. Сейчас оперативное ТООР «суперджетов» «Аэрофлота» (их всего 49) делает его дочернее предприятие «А-Техникс». Сделка между компаниями, рассчитанная до 2030 года, включает инженерное обеспечение лайнеров, аренду оборудования, размещение в ангарах. При этом ТООР запчастей SSJ-100 с формированием обменного пула «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) заказывает у ГСС.

Отдельные виды ТООР «суперджетов» в РФ могут выполнять и не связанные с ОАК предприятия: сертификаты есть, например, у «Волга-Днепр Техникс Москва», S7 Technics. Согласно закрытой статистике **Росавиации** по налету судов у российских авиакомпаний, в 2018 году налет SSJ-100 составил 3,6 часа в сутки, сообщила газета «Ведомости». Для сравнения, самые популярные модели - среднемагистральные Airbus A320 и Boeing-737-800 - летали в среднем по 10 и 11 часов в сутки соответственно. Топ-менеджер одного из эксплуатантов SSJ-100 объяснял изданию, что низкий налет лайнера по-прежнему связан с нехваткой запчастей: при необходимости замены компонентов самолеты надолго останавливаются.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; БОРИСОВ ОТМЕТИЛ ПРОГРЕСС В ПОДГОТОВКЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ МС-21

Вице-премьер РФ Юрий Борисов, выступая на авиаколлегии при правительстве в пятницу, отметил прогресс в подготовке нормативной правовой базы, необходимой для международной сертификации авиационной техники.

«Как вы знаете, до этого времени проблема актуализации нормативной правовой базы в области сертификации решалась крайне сложно. На протяжении трех лет **Минтранс**, **Минпромторг** и **Росавиация** не могли найти согласованных решений, что создавало серьезную опасность невозможности сертификации наших новых воздушных судов, прежде всего МС-21, в зарубежных странах. А это стало бы практически непреодолимым препятствием для их экспорта», - сказал Борисов.

Однако за последние полгода, по его словам, ситуация «заметно улучшилась».

«В целях обеспечения максимального единообразия правил государств-участников ИКАО выпущено постановление правительства (от 28 февраля 2019 года №212 - ИФ). Принятые этим постановлением изменения позволили подготовить проект Федеральных авиационных правил, максимально гармонизированных с аналогичными правилами зарубежных стран. Авиационные правила уже утверждены приказом **Минтранса** (от 17 июня 2019 г. №184 - ИФ)», - заявил Борисов.

В конце 2015 года правительство перераспределило полномочия по разработке правил в области сертификации авиатехники и проведению самих сертификационных работ от Межгосударственного авиационного комитета (МАК) **Минтрансу** и **Росавиации**. Эти изменения требовали актуализации нормативной базы, однако российские авиапроизводители неоднократно жаловались, что **Минтранс** так и не разработал

необходимые нормы и не заключил международные соглашения в области летной годности с иностранными авиавластями. Так, АО «Гражданские самолеты Сухого» в своем отчете за 2017 год указало на неготовность **Росавиации** сертифицировать лайнеры для экспортных поставок без участия МАК, что «потребовало дополнительных затрат». Схожие претензии в адрес чиновников высказывали и в АО «Вертолеты России».

На заседании авиаколлегии в декабре прошлого года Борисов также выражал недовольство тем, что сроки создания системы сертификации гражданской авиатехники сильно затянулись. Он призвал реализовать соглашение между **Росавиацией** и Европейским агентством безопасности полетов (EASA), необходимое, в том числе, для международной сертификации МС-21, в I квартале 2019 года. Глава **Росавиации** Александр **Нерадько** позднее заявлял, что со стороны ведомства все работы сделаны, соглашение проходит «внутренние процедуры согласования в EASA».

«Насколько они (согласования в EASA - ИФ) там затянутся, я не знаю, но с нашей стороны все работы сделаны, и никаких упреков со стороны группы аудиторов в наш адрес не было», - говорил **Нерадько**.

ТАСС; 2019.08.02; БОРИСОВ ЗАЯВИЛ О НЕДОСТАТОЧНЫХ ТЕМПАХ УЛУЧШЕНИЯ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ

Вице-премьер РФ Юрий Борисов считает недостаточными темпы улучшения послепродажного обслуживания российских самолетов. Об этом он заявил во вступительном слове на заседании авиационной коллегии при правительстве.

«Несмотря на принимаемые в последние годы меры по сокращению времени простоя самолетов по техническим причинам, состояние дел с исправностью остается неидеальным. Есть определенные положительные результаты, но они не столь значительны, как хотелось бы», - сказал он.

Вице-премьер напомнил, что сейчас реализуется механизм государственной поддержки, с помощью которого создаются склады запчастей у авиакомпаний, использующих российские самолеты.

«Однако создание собственных складов авиакомпаний не решает полностью проблему обеспеченности запчастями, так как длительные сроки ремонта и поставок подменных запчастей не обеспечивают необходимый темп их оборачиваемости. Что порождает простой самолетов», - считает Борисов.

Снизить количество простоев самолетов помогут, по мнению Борисова, формирование фонда запасных частей, увеличение количества ангаров для ремонта самолетов и подготовка инженерно-технического персонала, а также создание сети центров послепродажного обслуживания в ключевых аэропортах страны.

«Хочу подчеркнуть, что эта система будет также работать и в интересах эксплуатации наших новых самолетов МС-21 и Ил-114», - отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6727416>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; «ЯШЗ АВИА» НАМЕРЕН СОЗДАТЬ НА АЛТАЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР АВИАШИН

ООО «ЯШЗ Авиа» (выпускает шины на производственной площадке Алтайского шинного комбината, АШК) намерено создать в Барнауле федеральный испытательный центр шин для решения проблемы с сертификацией авиашин на пассажирские самолеты, сообщил управляющий директор компании Борис Шалагин на совещании с губернатором Алтайского края Виктором Томенко в пятницу.

«Пассажирские летательные аппараты должны быть сертифицированы, и все изделия на них должны поставляться только сертифицированные. Проблемы есть с сертификацией

(шин - ИФ) в России, потому что нет оборудования для проведения испытаний», - сказал Шалагин.

Руководитель «ЯШЗ Авиа» предложил главе региона поддержать проект по созданию испытательного центра на площадке Алтайского шинного комбината с привлечением к совместной работе Алтайского государственного политехнического университета.

«Когда начинали разрабатывать самолеты Sukhoi Superjet, они комплектовались импортными шасси и шинами. Сейчас последние события повернули так, что всё мы должны выпускать сами», - сообщил Шалагин журналистам.

Он отметил также, что в настоящее время «ЯШЗ Авиа» разработал и изготовил первые образцы шин для Sukhoi Superjet, но у компании есть сомнения, сможет ли она сертифицировать шины по международным стандартам, так как в России пока нет специального оборудования для их испытания.

«ЯШЗ Авиа» занимается разработкой и выпуском авиационных шин, в том числе для МЧС и Минобороны РФ. Компания зарегистрирована в Ярославле, где работает конструкторское бюро. Производство сосредоточено в Барнауле на площадке Алтайского шинного комбината.

ТАСС; 2019.08.02; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА КАЛМЫКИИ НЕОБХОДИМО БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Калмыкии рассчитывают на привлечение инвестора для модернизации единственного в регионе аэропорта Элиста. По предварительным расчетам, на его реконструкцию требуется более 600 млн рублей, сообщил в пятницу ТАСС председатель правительства республики Юрий Зайцев.

Последняя реконструкция аэропорта Элиста проходила в 2009 году. Сейчас из него осуществляются регулярные рейсы в Москву, Санкт-Петербург, а также сезонные - в Симферополь и Сочи. Для расширения географии полетов, которые позволят, в том числе, активизировать туристическую отрасль республики, необходима реконструкция авиаузла.

«Усилий республики для глобальной модернизации аэропорта недостаточно, поэтому мы ищем инвестора и планируем провести переговоры на эту тему с **Росавиацией** и **Минтрансом**. <...> На модернизацию аэропортового комплекса и его инженерных сетей необходимо более 600 млн рублей», - сказал Зайцев.

Он добавил, что аэропорт находится в федеральной собственности. «Поэтому здесь, конечно, либо федеральная целевая программа необходима, либо отдельная программа непосредственно под наш аэропорт», - отметил Зайцев.

Аэропорт «Элиста» может обслуживать более 55 тыс. пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6727340>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.02; АЭРОФЛОТ 5-6 АВГУСТА ОТМЕНИТ РЕЙСЫ В ЛОНДОН В СВЯЗИ С ЗАБАСТОВКОЙ АЭРОПОРТОВЫХ СЛУЖБ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) 5-6 августа отменит рейсы Москва - Лондон SU2582/SU2583, говорится в сообщении перевозчика.

Отмена связана с общенациональной забастовкой персонала аэропорта Хитроу в Лондоне. Ее проводят работники, осуществляющие предполетный досмотр пассажиров и ручной клади. Предположительно забастовка продлится до 48 часов, отмечает компания. В дни забастовки будет ограничено выполнение ряда рейсов.

5-6 августа пассажиры «Аэрофлота» будут перевезены в/из аэропорта Гатвик рейсами SU2696/2697, указано в сообщении.

В эти дни время прохождения предполетного досмотра может быть существенно увеличено. Компания просит пассажиров прибывать на регистрацию не менее чем за четыре часа до отправления рейса.