



## Ежедневный мониторинг СМИ

09 АВГУСТА 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.08.08; ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ЦЕНТРА ПОДГОТОВКИ ПЛАВСОСТАВА КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА ОБРЕТАЕТ СТАТУС ПРИОРИТЕТНОГО .....	4
КАЗАХСКОЕ ТЕЛЕГРАФНОЕ АГЕНТСТВО; 2019.08.08; ЗАМОРОЖЕННОЕ В 2012 ГОДУ СТРОИТЕЛЬСТВО ПУНКТА ПОГРАНКОНТРОЛЯ ВОЗОБНОВИТ РФ НА ГРАНИЦЕ С РК .....	5
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.09; МАГИСТРАЛЬ МОСКВА—РЖД; МОНОПОЛИЯ СДЕЛАЛА ПЕРВЫЙ ШАГ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ВСМ ДО ПЕТЕРБУРГА .....	5
ТАСС; 2019.08.08; ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ С ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ ПРОЕКЦИЕЙ ОБУСТРОЯТ ПО НАЦПРОЕКТУ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ .....	7
ТАСС; 2019.08.08; НА КАМЧАТКЕ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ ПО КОНТРАКТАМ СРЕДСТВА ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 9 КМ ДОРОГ .....	7
ТАСС; 2019.08.08; НА КУБАНИ ПОСЛЕ КРУПНОГО ДТП УСКОРЯТ ПРИНЯТИЕ ПРОГРАММЫ ПО УСТАНОВКЕ ОГРАЖДЕНИЙ НА ТРАССАХ.....	7
ТАСС; 2019.08.08; ВРИО ГЛАВЫ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О СОСТОЯНИИ ДОРОГ, ШКОЛ И БОЛЬНИЦ.....	8
ТАСС; 2019.08.08; ЧЕЧНЯ ЗАВЕРШАЕТ РАБОТЫ 2019 Г. ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ РАНЬШЕ СРОКА .....	9
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.08.08; БЕЗОПАСНЫЙ ПОЛЕТ; ЧТО ВЫПУСКНИКИ МОГУТ ПОСОВЕТОВАТЬ СВОИМ МЛАДШИМ КОЛЛЕГАМ – АБИТУРИЕНТАМ?.....	9
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.08.08; ВЫБОР ЦЕЛЕЙ; ПРЕЗИДЕНТ РУТА БОРИС ЛЁВИН О СЕБЕ, РАБОТЕ ВУЗА, ПЕРСПЕКТИВАХ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ .....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.08.08; МЕДВЕДЕВ РАСШИРИЛ ПОЛНОМОЧИЯ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРОВ В СФЕРЕ РАБОТЫ НАД РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ .....	14
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.08.09; ШАГ ВПРАВО, ШАГ ВЛЕВО — ПРОЕКТ; ПРАВИЛА ИСПОЛНЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ МОГУТ СТАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ БИЗНЕСА.....	15
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.08.08; HYPERLOOP ПРИДЕТ В РОССИЮ? ВРЕМЯ ПОКАЖЕТ; РЕАЛЬНО ЛИ В НАШЕЙ СТРАНЕ ВОПЛОЩЕНИЕ ИДЕИ ВАКУУМНОГО ПОЕЗДА? .....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; ЕВГЕНИЯ НОСКОВА; 2019.08.09; СТАНДАРТАМ ПРОПИШУТ КОНТРОЛЬ; ПРОЕКТИРОВЩИКОВ И ИНЖЕНЕРОВ ИЗБАВЯТ ОТ ДУБЛИРУЮЩИХ НОРМ .....	22
ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2019.08.09; «ДИНАМИКА ЦЕН НА ТОПЛИВО БУДЕТ НА УРОВНЕ, БЛИЗКОМ К ИНФЛЯЦИИ»; ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ ФАС АНАТОЛИЙ ГОЛОМОЛЗИН — О СТОИМОСТИ БЕНЗИНА И ПЕРСПЕКТИВАХ ОТМЕНЫ РОУМИНГА В ЕАЭС.....	25
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ЕЛИЗАВЕТА МАКАРОВА, ХАЛИЛЬ АМИНОВ, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.08.09; КОЛЛАПС ПОВЫШЕННОЙ ЭТАЖНОСТИ; КАК ДЕВЕЛОПЕРЫ СОЗДАЮТ В МОСКВЕ ТРАНСПОРТНУЮ ВОРОНКУ .....	28

---

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.08.09; YOUDRIVE УТОЧНИТ ВРЕМЯ И МЕСТО; СЕРВИС РАЗРЕШИТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ БРАТЬ ПОПУТЧИКОВ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; В ГОСДУМЕ РАССКАЗАЛИ О ПОПРАВКАХ В ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АГРЕГАТОРАХ ТАКСИ .....	33
RNS; 2019.08.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ ВЫСТУПИЛО ПРОТИВ ТАХОГРАФОВ В ТАКСИ.....	34
ТАСС; 2019.08.08; ГИБДД НАЧАЛА КАМПАНИЮ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОЙ ЕЗДЫ «ОДНОЗНАЧНО ПОНИМАЙ ЗНАКИ».....	34
РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; ГИБДД НАЧАЛА СОЦИАЛЬНУЮ КАМПАНИЮ ПО БОРЬБЕ С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; В ГИБДД НАЗВАЛИ САМЫЕ ОПАСНЫЕ ДЛЯ ЖИЗНИ ДОРОГИ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; В СФ ОБСУДЯТ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ ДТП ПОД НОВОРОССИЙСКОМ.....	36
ТАСС; 2019.08.08; КТК-Р НАПРАВИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОРЯДКА 200 МЛН РУБЛЕЙ.....	36
ТАСС; 2019.08.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДВУХ ПУТЕПРОВОДОВ НА ТРАССЕ «НАРВА» ВОЗОБНОВИТСЯ В ПЕТЕРБУРГЕ.....	37
РИА НОВОСТИ; ИНТЕРФАКС; 2019.08.08; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ УЧАСТКА ЛИНИИ МЕТРО ПОЧТИ ЗА 1 МЛРД РУБ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО БОЛЕЕ ТРЕТИ ТАКСИСТОВ РАБОТАЮТ БЕЗ ВЫХОДНЫХ.....	39
ТАСС; 2019.08.08; ПРОЕЗД НА МЕТРО ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЕДИНОЙ КАРТЫ ПЕТЕРБУРЖЦА ПОДЕШЕВЕЕТ НА ТРЕТЬ.....	39
ТАСС; 2019.08.08; КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ 97 МЛН РУБЛЕЙ ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА НА ПОКУПКУ 17 АВТОБУСОВ.....	39
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.08.09; УГОЛЬЩИКОВ ПОТЯНУЛО НА БАЛТИКУ; EVRAZ СООБЩИЛА О РОСТЕ ОТГРУЗОК ЧЕРЕЗ ЗАПАДНЫЕ ПОРТЫ .....	40
ТАСС; 2019.08.08; РЖД ПРИОБРЕТУТ БОЛЕЕ 500 ТЫС. Т РЕЛЬСОВ ВО II ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА .....	41
ТАСС; 2019.08.08; СМИ СООБЩИЛИ О ЗАПУСКЕ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА ЧЖЭНЧЖОУ - МОСКВА.....	42
ПРАЙМ; 2019.08.08; «РОСМОРПОРТ» ПЕРЕДАЛ «РОСАТОМУ» ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РАБОТЫ В САБЕТТЕ.....	42
RNS; 2019.08.08; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ МЕРЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.....	43
РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ СХЕМУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА В ХАБАРОВСКЕ .....	43
РИА НОВОСТИ; 2019.08.09; УКРАИНА ВПУСТИЛА К СЕБЕ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ, НЕСМОТРЯ НА ЗАПРЕТ .....	43
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.08.08; ОТСТАЕМ, НО ДВИЖЕМСЯ; ЧТО ТОРМОЗИТ РАЗВИТИЕ РЫНКА БЕСПИЛОТНЫХ УСЛУГ .....	44
ТАСС; 2019.08.08; ВОЛОДИН ЗАЯВИЛ, ЧТО АЭРОПОРТ «ГАГАРИН» ПОД САРАТОВОМ ГОТОВ К ЗАПУСКУ В НАМЕЧЕННЫЙ СРОК .....	48
РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; АЭРОФЛОТ ПОДНЯЛСЯ НА ДВЕ СТРОЧКИ ВВЕРХ В РЕЙТИНГЕ ATW .....	49

## Министерство транспорта РФ

---

ИНТЕРФАКС; 2019.08.08; МИНТРАНС РФ НЕ БУДЕТ ПРОДЛЕВАТЬ АЭРОФЛОТУ ДОПУСКИ К ЗАРУБЕЖНЫМ МАРШРУТАМ ТРАНСАЭРО ВПЕРВЫЕ С 2015Г .....	50
ПРАЙМ; 2019.08.08; «АЭРОФЛОТУ» БОЛЬШЕ НЕ БУДУТ АВТОМАТИЧЕСКИ ПРОДЛЕВАТЬ ДОПУСКИ НА МАРШРУТЫ «ТРАНСАЭРО» .....	50
ТАСС; 2019.08.08; ФГУП «ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД» ПОДВЕЛО ИТОГИ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ 2019 ГОДА .....	51
ТАСС; 2019.08.08; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПОДТВЕРДИЛИ ПЛАНЫ СУБСИДИРОВАТЬ БИЛЕТЫ «АЭРОФЛОТА» ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ ОБЛАСТИ .....	51
ТАСС; 2019.08.08; РЕШЕНИЕ СУДА О ВЗЫСКАНИИ ДИВИДЕНДОВ С ЭКС- АКЦИОНЕРОВ «ТРАНСАЭРО» ЗА 2013 ГОД ПРИОСТАНОВИЛИ .....	52

## ПУБЛИКАЦИИ

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.08.08; ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ЦЕНТРА ПОДГОТОВКИ ПЛАВСОСТАВА КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА ОБРЕТАЕТ СТАТУС ПРИОРИТЕТНОГО**

Заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк принял участие в рабочей поездке министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** в Астраханскую область и осмотре ряда транспортных объектов.

Замглавы **Росморречфлота** участвовал в совещании в областной администрации, прошедшем под председательством **Е.Дитриха** и врио губернатора Астраханской области И.Бабушкина, в ходе которого речь шла о приоритетных проектах социально-экономического развития Астраханской области, в том числе о строительстве инновационного центра подготовки плавсостава Каспийского региона.

Проект создания «Инновационного центра подготовки плавсостава Каспийского региона» планируется к реализации с целью развития учебной базы Института, международного сотрудничества между странами Каспия, повышения эффективности подготовки специалистов среднего профессионального и высшего образования, а также иностранных студентов прикаспийских государств. Данный проект получил поддержку со стороны областной администрации.

**Евгений Дитрих** совместно с врио губернатора в сопровождении В. Вовка и директора Каспийского института морского и речного транспорта - филиала ФГБОУ ВО «ВГУВТ» Ольги Карташевой посетили институт, осмотрев общежития курсантов и студентов, учебные корпуса, ознакомились с работой учебно-тренажерного центра.

Каспийский институт морского и речного транспорта (КИМРТ) - единственный полнопрофильный отраслевой образовательный комплекс Прикаспийского макрорегиона, осуществляющий подготовку специалистов для водного транспорта с правом работы на судах морского, речного и смешанного типов плавания.

Факультет высшего образования КИМРТ с бережно сохранным историческим и самым современным тренажерным оборудованием, размещен в признанном объектом культурного наследия регионального значения «Доме Тавризова». Одно из красивейших зданий дореволюционной Астрахани - доходный дом, построенный купцом-солепромышленником Артемием Тавризовым, усилиями руководства вуза во главе с О.Карташевой был за последние полтора десятилетия полностью отреставрирован и адаптирован для осуществления эффективной подготовки квалифицированных кадров для морской и речной отрасли.

Интерес и поддержку со стороны руководства **Минтранса** РФ и **Росморречфлота** вызывает накопленный в КИМРТ опыт успешного сотрудничества Института с представителями государств Каспийского бассейна в деле подготовки национальных специалистов водного транспорта. Это единственный отраслевой вуз, в котором функционируют хорошо оборудованные учебные аудитории, созданные при участии всех стран Прикаспия, являясь важным консолидирующим центром партнерских процессов в транспортно-логистическом развитии макрорегиона.

Учебное заведение не только готовит молодых специалистов для России и стран Прикаспия, но и ведет огромную работу по подготовке, переподготовке и повышению квалификации действующих членов экипажей судов Российской Федерации и стран Каспийского бассейна.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=79957>

### **КАЗАХСКОЕ ТЕЛЕГРАФНОЕ АГЕНТСТВО; 2019.08.08; ЗАМОРОЖЕННОЕ В 2012 ГОДУ СТРОИТЕЛЬСТВО ПУНКТА ПОГРАНКОНТРОЛЯ ВОЗОБНОВИТ РФ НА ГРАНИЦЕ С РК**

Замороженное в 2012 году строительство пункта пограничного контроля возобновит Россия на границе с Казахстаном, сообщает пресс-служба посольства РК в РФ.

В Астраханской области обустраивают **пункт пропуска** на границе с Казахстаном. Об этом шла речь в ходе осмотра ВрИО главы региона Игорем Бабушкиным и министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом** недостроенного пункта пограничного контроля в селе Кошелевка Красноярского района. Его строительство было заморожено в 2012 году из-за бюрократических проволочек. В то время как это современный многосторонний **пункт пропуска** со служебными помещениями, боксами углубленного досмотра автотранспорта, гараж-стоянкой, административным зданием, очистными сооружениями», - говорится в сообщении в четверг.

Как отметили казахстанские дипломаты, **Дитрих** согласился, что вопрос необходимо решать и поручил провести совместное обследование вместе с Росгранстроем (дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы) «для понимания степени пригодности помещений для эксплуатации».

«В числе возможных путей решения - разобрать недострой и построить еще один пункт рядом, однако в приоритете - дооснащение и запуск отстроенного таможенного пункта», - сказано в сообщении.

В итоге, как сообщается, «были намечены сроки совместного обследования объекта». Работы планируют завершить до конца ноября и сформировать пакет документов для передачи объекта Росгранстрою к 2020 году.

«Сделать надо как можно скорее, чтобы включить «незавершенку» в Кошелевке в государственную программу развития **пунктов пропуска** через российско-казахстанскую границу», - сказал **Дитрих**.

Отмечается, что действующий пункт в селе Караозек Красноярского района может пропустить всего 400 машин за сутки, «однако реальный грузовой поток на границе составляет более тысячи автомобилей».

<https://kaztag.kz/ru/news/zamorozhennoe-v-2012-godu-stroitelstvo-punkta-pogrankontrolya-vozobnovit-rf-na-granitse-s-rk>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.09; МАГИСТРАЛЬ МОСКВА—РЖД; МОНОПОЛИЯ СДЕЛАЛА ПЕРВЫЙ ШАГ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ВСМ ДО ПЕТЕРБУРГА**

ОАО РЖД готовится приступить к первому практическому шагу по строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Петербург. Как выяснил “Ъ”, инвестиционный комитет монополии в конце августа рассмотрит вопрос о проектировании ВСМ, общая стоимость которой оценивалась в 1,5 трлн руб. На актуализацию проекта, который обсуждался еще во времена СССР, монополия выделила 100 млн руб. Эксперты отмечают, что вынесение проекта на инвесткомитет монополии — необходимый шаг для начала проектно-изыскательных работ, которые могут занять до полутора лет.

Как стало известно “Ъ”, ОАО РЖД рассмотрит вопрос проектирования высокоскоростной магистрали Москва—Санкт-Петербург 23 августа на инвестиционном комитете. Это следует из телеграммы монополии (копия есть у “Ъ”). Помимо этого, на заседание вынесены вопросы о реконструкции станций Чугун II и Казинка, финансировании «РЖД-Недвижимость», организации скоростного железнодорожного сообщения Самара—Тольятти. В **Минтрансе** вопрос по ВСМ переадресовали в ОАО РЖД, где отказались от комментариев.

Возродить проект ВСМ Москва—Санкт-Петербург, обсуждающийся со времен СССР, было решено в апреле. Тогда президент РФ **Владимир Путин** поддержал предложение о проектировании магистрали, поступившее от временно исполняющего обязанности губернатора Петербурга Александра Беглова и гендиректора ОАО РЖД Олега Белозерова (см. “Ъ” от 16 апреля). Такая идея появилась после того, как стало известно, что **Владимир Путин** поставил под сомнение целесообразность проекта строительства ВСМ Железнодорожный—Гороховец, которая должна была стать первым участком ВСМ Москва—Казань (см. “Ъ” от 29 марта). Тогда же президент поручил проработать ВСМ Москва—Петербург, так как там есть более надежные перспективы пассажиропотока.

В мае Олег Белозеров говорил, что ОАО РЖД начнет проектирование ВСМ Москва—Петербург осенью. По словам замгендиректора монополии Андрея Макарова, на актуализацию проекта было решено выделить 100 млн руб. из бюджета ОАО РЖД. В конце июня вице-премьер **Максим Акимов** отмечал, что предварительная оценка стоимости строительства ВСМ Москва—Петербург составляет 1,5 трлн руб. По его словам, прорабатывается идея трассировки с заходом в Великий Новгород и «представляется все это очень перспективно».

Заместитель гендиректора ОАО РЖД Олег Тони отмечал, что монополия разрабатывает технико-экономическое обоснование проекта, выбирается трасса, прорабатываются различные варианты. В июле первый замглавы **Минтранса Иннокентий Алафинов** говорил, что новая конфигурация проекта будет рассмотрена в конце года на проектном комитете по магистральному плану развития инфраструктуры у Максима **Акимова**.

Собеседники “Ъ” и эксперты высказывали сомнения в окупаемости проекта с точки зрения стоимости билета на ВСМ, конкуренции с действующими видами транспорта и перспективами роста пассажиропотока. Господин Тони в конце июня уверял, что пассажиропотока для загрузки ВСМ Москва—Петербург «хватает, он колоссальный». В частности, пассажир может доехать до Петербурга и, сделав пересадку, с Ладожского вокзала добраться до Хельсинки, предполагал он. По оценкам «Infoline-Аналитики», в оптимистичном прогнозе потенциальный пассажиропоток новой ВСМ в 2026–2027 годах может достичь 7 млн человек при отказе от «Сапсанов» и 4,5 млн человек при их параллельной эксплуатации, но даже первый вариант не обеспечит адекватные сроки окупаемости.

Кроме того, собеседники “Ъ” напоминали, что заново придется вести и переговоры с потенциальными партнерами. На строительство ВСМ Москва—Казань претендовали китайские и немецкие компании, выпуск поездов предполагалось поручить СП «Синары» либо с Siemens («Уральские локомотивы»), либо с китайской CRRC.

Впрочем, в начале августа ОАО РЖД сообщило, что дочерняя структура монополии «КРП-Инвест» и группа «Синара» Дмитрия Пумпянского учредили АО «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта». Его пилотным проектом должна стать разработка и производство в РФ поезда для ВСМ, развивающего скорость до 400 км в час. В рамках ПМЭФ-2019 между этими компаниями и «Сименс Мобилити ГмбХ» было подписано соглашение о намерениях по созданию такого центра.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что вынесение вопроса о проектировании ВСМ на инвестиционный комитет — необходимый элемент начала для проектно-изыскательных работ. Это тактическая история, где необходимо закрепить базовые параметры, отмечает эксперт, — учитывая, что пока нет никаких подробностей проекта, потребуются минимум полтора года на разработку документации с учетом поиска и выбора проектировщика.

Само по себе начало проектирования не означает окончательного решения о реализации проекта. Так, для первого участка ВСМ Москва—Казань (до Гороховца), судьба которой теперь неясна, была полностью готова проектная документация, а для некоторых участков даже получено одобрение Главгосэкспертизы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4054757>

### **ТАСС; 2019.08.08; ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ С ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ ПРОЕКЦИЕЙ ОБУСТРОЯТ ПО НАЦПРОЕКТУ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ**

Пешеходные переходы, оборудованные комплексом горизонтальной проекции дорожной разметки, будут обустроены у школ Екатеринбурга при реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» в Свердловской области, сообщил в среду на пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС глава регионального Управления ГИБДД Алексей Кисляков.

«В рамках проекта «Безопасности дорожного движения» у нас предусмотрена в этом году модернизация 45 нерегулируемых пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений<...> В этом году будет такое новшество, как проекция горизонтальной дорожной разметки «зебра» в месте пешеходного перехода», - сказал Кисляков.

Новые пешеходные переходы позволяют проецировать световое изображение «зебры» на поверхность проезжей части и делать ее заметнее в случаях, когда обычная разметка не видна на заснеженной или мокрой дороге. По словам Кислякова, модернизируемые пешеходные переходы также оборудуют искусственными неровностями («лежачими полицейскими»), мигающими светофорами и светодиодными дорожными знаками.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/822531>

### **ТАСС; 2019.08.08; НА КАМЧАТКЕ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ ПО КОНТРАКТАМ СРЕДСТВА ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 9 КМ ДОРОГ**

Власти Камчатского края отремонтируют дополнительно 9,3 км дорог на 56,5 млн рублей, сэкономленных при заключении контрактов в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом ТАСС сообщил в четверг **министр транспорта** и дорожного строительства Камчатского края Владимир Каюмов.

«За счет образовавшейся экономии при заключении контрактов в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** заключено три дополнительных контракта по трем объектам на сумму 56,5 млн рублей. Прирост протяженности дорог составит 9,3 км», - сказал Каюмов.

Он пояснил, что вместо запланированных ранее 30,7 км в крае будет произведен ремонт 40 км автомобильных дорог регионального и местного значения. Это на 30% увеличит запланированный на 2019 год показатель протяженности дорог, соответствующих нормативным требованиям.

Всего в регионе, по словам министра, в рамках реализации национального проекта заключено девять контрактов на сумму 527 млн рублей, шесть из них (на 497 млн руб.) были заключены до середины марта. Срок исполнения всех контрактов 31 октября 2019 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/827985>

### **ТАСС; 2019.08.08; НА КУБАНИ ПОСЛЕ КРУПНОГО ДТП УСКОРЯТ ПРИНЯТИЕ ПРОГРАММЫ ПО УСТАНОВКЕ ОГРАЖДЕНИЙ НА ТРАССАХ**

Власти Краснодарского края после ДТП с экскурсионным автобусом под Новороссийском, в результате которого погибли три человека и более 40 пострадали, намерены в сжатые сроки принять программу по установке ограждений на дорогах и барьеров, разделяющих встречные транспортные потоки, чтобы снизить смертность на трассах. Об этом сообщили журналистам в четверг в пресс-службе администрации региона.

Ранее, комментируя последствия аварии, губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев отметил, что большого количества жертв удалось избежать в том числе благодаря имеющимся на трассе ограждениям.

«Около недели назад в крае было принято решение об их повсеместной установке на дорогах Кубани. Соответствующую программу уже разрабатывают, документ будет рассмотрен на одной из ближайших сессий законодательного собрания региона», - говорится в сообщении.

Инициатива обсуждалась еще в конце июля, тогда власти озвучили, что намерены внести поправки в региональный компонент **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги», чтобы до 2023 года оборудовать все трассы в регионе дорожными ограждениями и бордюрами, разграничивающими встречные транспортные потоки.

На прошедшей в четверг коллегии прокуратуры региона губернатор Краснодарского края попросил ведомство проконтролировать качество такого оборудования. «Есть ли вообще на дорогах эти устройства, насколько они соответствуют стандартам, обеспечивают безопасность или «фвутся» в случае ДТП, и тогда это просто бутафория. Все это сегодня тоже является предметом прокурорского надзора», - приводит пресс-служба слова главы региона.

Ситуация с ДТП в Краснодарском крае

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

Вечером 7 августа на трассе Новороссийск - Керченский пролив столкнулись автобус Hyundai, в котором находился 41 человек, и легковой автомобиль Volkswagen Touareg, в котором ехали шесть человек. Оба водителя выжили. Три пассажира Volkswagen, в том числе два ребенка, погибли, пострадали 44 человека.

Возбуждено уголовное дело по факту нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшего по неосторожности смерть двух или более лиц, и оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности. Водитель экскурсионного автобуса задержан, по предварительной версии, он не соблюдал безопасную дистанцию при движении по трассе.

<https://tass.ru/obschestvo/6746982>

### **ТАСС; 2019.08.08; ВРИО ГЛАВЫ ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О СОСТОЯНИИ ДОРОГ, ШКОЛ И БОЛЬНИЦ**

Президент РФ **Владимир Путин** встретился с врио главы Оренбургской области Денисом Паслером и обсудил с ним состояние социальной и дорожной инфраструктуры в регионе. Врио губернатора отметил, что дорожное строительство является одним из важнейших вопросов. «По дорогам ситуация следующая: в соответствии с национальным проектом мы должны обеспечить 50% нормативного состояния дорог. Сегодняшний паспорт национального проекта у нас достигает всего 34,1%», - констатировал он, напомнив, что поднимал вопрос недостаточности дорожной инфраструктуры на одном из заседаний Госсовета. При этом врио главы региона отметил, что в Оренбургской области 26 тыс. км дорог. Паслер обратился к **Путину** с просьбой дать поручение правительству довести норматив до необходимых 50%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/831307>

### **ТАСС; 2019.08.08; ЧЕЧНЯ ЗАВЕРШАЕТ РАБОТЫ 2019 Г. ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ РАНЬШЕ СРОКА**

Власти Чечни, которую ранее премьер-министр России **Дмитрий Медведев** назвал в числе отстающих в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, завершают с опережением сроков все работы по объемам, намеченным на 2019 год, сообщил ТАСС **замминистра** автомобильных дорог **Мовсар Исабаев**.

«На всех региональных объектах, включенных в **нацпроект**, работы по укладке верхних слоев дорожного полотна завершены, сейчас ведутся работы по устройству обочин. К концу августа мы собираемся закончить все планируемые работы по ремонту региональных дорог - это объем работы на 2019 год. Дело в том, что пока не будет кассового исполнения, федеральный центр не может видеть на каком этапе наша работа, а мы еще не приняли отчет, после приемки работ будет осуществлена оплата подрядчику», - сказал Исабаев.

По его словам, общая протяженность участков региональных объектов по **нацпроекту** составляет 23 км.

«Из них три участка находятся на автодороге Ищерская - Грозный и еще один участок на дороге Грозный - Ведено на границе с Дагестаном. По Грозненской агломерации из 49 участков, включенных в национальный проект, работы ведутся на 20-ти. В Грозном протяженность улиц, вошедших в программу, составляет 44,4 км, а в Аргуне - 12, 2 км», - добавил **замминистра**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/832967>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.08.08; БЕЗОПАСНЫЙ ПОЛЕТ; ЧТО ВЫПУСКНИКИ МОГУТ ПОСОВЕТОВАТЬ СВОИМ МЛАДШИМ КОЛЛЕГАМ – АБИТУРИЕНТАМ?**

Работа приемной комиссии сейчас в самом разгаре. Многие абитуриенты, еще вчера уверенные в своих знаниях, начинают тушеваться. По мнению представителей транспортных вузов, в столь непростой ситуации на помощь новичкам должны приходиться опытные студенты, а еще лучше – выпускники. В ДВГУПСе, например, руководство вуза регулярно приглашает абитуриентов на встречу с успешными выпускниками. Мероприятие проходит в непринужденной и дружелюбной обстановке, где потенциальные студенты могут задать волнующие их вопросы, перенять опыт старших коллег, развеять или же подтвердить собственные сомнения.

О морально–психологическом состоянии абитуриентов беспокоятся во всех отраслевых вузах страны. В частности, представители Московского государственного технического университета гражданской авиации считают, что стресс, полученный потенциальным студентом в период поступления, может негативно сказаться на будущей учебе и работе в целом. Именно поэтому в вузе отдельное внимание ежегодно уделяется связи поколений: выпускники

МГТУ ГА охотно делятся своим опытом с абитуриентами и консультируют их в момент подачи документов.

Этот год не исключение. Ждать не стоит – специалисты, которые получили дипломы о высшем образовании меньше месяца назад, уже отошли от первых эмоций, а некоторые даже успели устроиться на работу. Обеспечив себя «безопасным полетом», они готовы поделиться опытом с теми, кто сегодня приходит в вуз.

**Никита Казаков** – выпускник МГТУ ГА этого года. Молодой человек окончил механический факультет по направлению «Техносферная безопасность». Никита уверен – то, что он только окончил университет, не мешает ему дать дельный совет абитуриентам, ведь уже на первом курсе он проходил двухнедельную авиационно–ознакомительную практику, на втором – трехнедельную информационно–аналитическую,

а на третьем – три недели трудился на отраслевом предприятии. Другими словами, специалист молодой, но уже имеющий опыт работы за плечами.

В сознании абитуриента первостепенным зачастую является страх перед обучением как таковым. По мнению выпускника, вчерашний школьник не должен бояться трудностей, которые могут возникнуть в ходе обучения. Несмотря на гарантию их наличия, в вузе, уверен он, все настроены на подготовку высококвалифицированного специалиста, и академические проблемы при должном старании студента решаются легко. «Уже сейчас могу сказать: зная обо всех испытаниях, о всем том, что меня ждало на протяжении четырех лет обучения, я бы с удовольствием прошел через весь этот процесс заново. В МГТУ ГА всегда найдется человек, готовый прийти на помощь. Так что бояться абсолютно нечего», – уверяет абитуриентов выпускник.

В частности, в разговоре с Никитой Казаковым была затронута важная тема: проблема выбора. Кажется, что многих абитуриентов пугает сама возможность ошибки при выборе профессии, и в голове на протяжении всей процедуры поступления один и тот же вопрос: а если я сделал неправильный выбор? По твердому убеждению Никиты, придя в МГТУ ГА, ошибку сделать невозможно. «Думаю, что к этому ощущению нужно быть просто готовым, так как избежать сомнений вам не поможет ни один из нас, ни один из сотни примеров успешного выпускника. Я до конца второго курса не был полностью уверен в собственном выборе. Но сейчас все сомнения улетучились. Так что нужно просто переждать», – уверяет он.

Выпускник факультета «Управление на воздушном транспорте» Сергей Красиков считает, что главное для абитуриента – не бояться проявлять пытливость ума, инициативу и стремление к получению информации. Бывший студент уверен, что уже на стадии поиска университета потенциальный ученик МГТУ ГА должен проявлять интерес ко всему, что его в процессе этого поиска окружает, да и в ходе дальнейшего обучения этот навык пригодится. В этом, по его мнению, состоит залог успеха. Сергей уверен: в современных транспортных вузах работают профессионалы, досконально изучившие свой предмет, способные преподать его любому, кто действительно хочет учиться. В частности, опытные педагоги всегда дежурят в университете во время работы приемной комиссии, чтобы суметь оперативно проконсультировать абитуриента, подсказать и направить ход его мыслей в нужную сторону.

Как и его коллега, молодой человек вспомнил еще об одном страхе, сидящем в голове будущего студента, – о необходимости высшего образования как такового, ведь на данный момент среди молодого поколения есть мнение, что всему можно научиться самостоятельно, при помощи курсов и образовательных интернет-площадок. Сергей Красиков считает, что в университете закладывается фундамент дальнейшей профессиональной жизни и без него никакие курсы и уроки по саморазвитию не помогут. «Есть мнение, что на первом рабочем месте скажут: забудьте все, чему вас учили до этого. Это неправда, не стоит думать, что потребуются изучать все заново или винить вуз в некомпетентности. Это лишь распространенное заблуждение, ведь те знания, которые дал мне

МГТУ ГА – фундаментальны!»

Сергей также советует абитуриентам вспомнить о том, что вуз – это не только учеба, но и активная социальная, творческая жизнь, так что со стрессом от поступления и начала учебы всегда можно будет справиться при помощи временного переключения внимания. Кстати, в МГТУ ГА уже долгое время «работает» КВН, существуют танцевальный и вокальный классы. «Учеба всегда на первом месте, но если бы я приезжал в университет только ради нее, процесс адаптации был бы более длительным», – считает выпускник.

В частности, выпускники вспомнили о проблеме, которая становится важной уже на этапе подачи документов в вуз. Абитуриенты, попадая в новое для себя место, делятся на две группы. Представители первой вполне уверенно чувствуют себя в университете, знают, к

кому подойти в случае необходимости, куда обратиться для решения конкретного вопроса. Одним словом, производят впечатление опытных людей, которые уже не раз через все это проходили. Вторая же группа с точки зрения ориентации в пространстве, в том числе социальном, куда проблемнее. Эти абитуриенты начинают недооценивать уровень своей подготовки, часто смущаясь и страшась следующего шага.

Студентка четвертого курса факультета прикладной математики Алина Рождественская долгое время была председателем студенческого совета и считает, что с абитуриентами второго типа нужно разговаривать несколько иначе, нежели с их более самостоятельными коллегами. Девушка рассказывает, что в университете введен специальный социальный проект, задача которого помочь недавним абитуриентам в период адаптации. Суть проста: студенты старших курсов становятся наставниками для младших коллег, помогая им быстрее и эффективнее интегрироваться в студенческую жизнь.

Впервые подобное наставничество было введено в 2018 году. Владимир Ковальски был одним из тех, кто стоял у истоков описанного проекта: «Прошлым летом я и друг курсом младше задумались о подобном взаимодействии старших с младшими. Наставники, как и студенты первокурсники, остались подобным опытом довольны». Молодые люди решили собрать команду, чьей задачей стал контакт с бывшими абитуриентами напрямую, посредством живых встреч и переписки в социальных сетях. Владимир с другом обратились за помощью в реализации проекта в студенческий совет и их инициативу с удовольствием поддержали. «Отношусь к этому очень положительно, так как опытные студенты могут рассказать новичкам о подводных камнях, сложных моментах в обучении, да и просто оказать помощь и поддержать», – рассказывает Алина Рождественская.

Инесса Марабян, выпускница механического факультета, снимает с повестки и еще один вопрос, поиск ответа на который нередко доводит абитуриента до иступления: трудности при трудоустройстве после окончания университета. Молодой специалист сообщает, что потенциальным студентам беспокоиться не о чем, так как в транспортных вузах, как правило, существует отдел по трудоустройству выпускников, специалисты которого еще во время обучения предлагают некоторым студентам вакансии в профильных организациях–партнерах.

Девушка помнит, что при поступлении ее также волновал вопрос оплаты обучения – частая проблема, с которой сталкивается большинство абитуриентов. И действительно, оплата даже одного курса может стать серьезным испытанием для кошелька как студента, так и родителей. Но и в этом случае в МГТУ ГА

находится решение: «Отучившись на коммерческой основе 3 семестра на «отлично», представители отдела управления международным сотрудничеством помогли мне написать обращение в Министерство образования РФ и узнать о возможности перевода на бюджетное место. И что вы думаете? Нас услышали и ответили: решение было принято положительное». Представители университета, работники приемной комиссии часто слышат от поступающих и их родителей вопросы финансового характера. Многих волнует стоимость обучения, условия оплаты, возможность отсрочки или получения льготы. В таких случаях операторы «приемки» уверяют, что при соблюдении студентом ряда условий и наличии вакантных бюджетных мест на интересующем его направлении перевод осуществляется легко.

И еще все выпускники отмечают: важно помнить, что работа на транспорте носит коллективный характер. Уже на этапе обучения в вузе у будущего специалиста есть возможность обзавестись друзьями, работа с которыми будет приносить радость. При совместной работе, азы которой закладываются в МГТУ ГА уже на этапе знакомства с отлаженным механизмом функционирования приемной комиссии, любому абитуриенту будет не страшно столкнуться не только с описанными проблемами, но и с другими профессиональными трудностями.

<http://transportrussia.ru/item/5093-bezopasnyj-polet.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.08.08; ВЫБОР ЦЕЛЕЙ; ПРЕЗИДЕНТ РУТА БОРИС ЛЁВИН О СЕБЕ, РАБОТЕ ВУЗА, ПЕРСПЕКТИВАХ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

В транспортной отрасли немало людей авторитетных, профессионалов, что называется, до мозга костей. И один из них, конечно же, президент РУТа Борис Лёвин. Сам выпускник **МИИТа**, Борис Алексеевич 21 год был ректором главного транспортного вуза страны. Не счесть специалистов, которым он дал путевку в большую жизнь. И сегодня его жизнь неразрывно связана с университетом, с подготовкой специалистов для отрасли.

11 августа Борису Алексеевичу исполняется 70 лет. В канун юбилея мы попросили его рассказать о себе, своей работе, о состоянии и перспективах развития транспортного образования в нашей стране.

– Борис Алексеевич, что повлияло на выбор вами профессии?

– В детстве большое влияние на меня оказал мой отец, который был железнодорожником. Сегодня, оглядываясь назад, могу сказать: я всегда был уверен в том, что моя профессиональная деятельность также будет связана с отраслью. Пример отца стал для меня основой, началом пути, который привел меня в **МИИТ**. Конечно, в рамках обучения в университете моя дальнейшая судьба была определена более конкретно.

– Что поддерживает в вас силы и тягу к постоянному развитию?

– Однозначно, опыт комсомола. Мы и в рамках **МИИТа** всегда пытались возродить комсомольскую организацию. Как мне кажется, некоторые элементы у нас воссоздать получилось. На мой взгляд, эта организация помогала молодым людям развивать навыки самостоятельной активной деятельности, в том числе за рамками учебы, расширяла возможности для дальнейшего профессионального роста.

Кстати, я уверен, что такие организации нужны нам и сегодня. Возможно, мы этого еще до конца не осознали. Но, на мой взгляд, молодежи и университету в частности необходима такого рода площадка, стимулирующая активность молодежи, развивающая инициативность и самостоятельность.

– Как президент главного транспортного вуза страны, авторитетный ученый и опытный педагог, какой вы видите основную линию развития университета и отраслевого образования в целом?

– Важный шаг уже был сделан – создание общетранспортного университета. Я уверен, что это было сделано своевременно, и существующие проблемы, связанные с объединением московских транспортных вузов, в скором времени будут окончательно решены. Принятое решение, с одной стороны, помогло РУТу политически быть на уровне тех университетов, которые выделены Министерством образования и науки РФ, а с другой стороны – приблизило нас к запуску единого процесса подготовки кадров. Важно осознавать, что для успешного решения современных отраслевых проблем нам необходимо скоординироваться и готовить специалистов различных видов транспорта в одном вузе.

Как мне кажется, студенты транспортных университетов должны регулярно общаться, взаимодействовать, учиться находить общий язык. Это поможет создать поколение специалистов, которые со студенческой скамьи будут знакомы с проблемами не отдельного вида транспорта, а всей транспортной среды в целом. В частности, для эффективного взаимодействия на базе нашего университета был создан уникальный логистический центр, где размещено специальное оборудование.

Как президент **Российского университета транспорта** я также стараюсь сохранить наши традиции, уделяю большую часть рабочего времени решению научных задач, занимаюсь вопросами внешних связей, в том числе и международных. На сегодняшний день мы успешно взаимодействуем с китайскими и французскими вузами, развиваем отношения с представителями 176 стран.

– Достижение каких научных целей стоит перед РУТом сегодня?

– В прошлом году мы достигли важных для университета показателей. Наши доходы только от научной деятельности вуза составили 986 млн. руб., и на этот год в планах – превысить этот показатель.

Большая часть наших разработок посвящена теме Севера, возможностям транспортных средств и созданию новых видов транспорта. В первую очередь мы решаем проблему работы транспорта при низких температурах, при использовании разного вида топлива, в том числе и газа.

Среди ближайших целей – больше внимания уделять развитию отношений с Всероссийским научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта и стараться приобщить ВНИИЖТ к научным исследованиям и в области других видов транспорта.

– Каковы ваши взгляды на современный процесс образования?

– Если честно, я сторонник получения среднего профессионального образования. Основываясь на своем опыте, я все больше убеждаюсь, что в современных условиях выпускникам общеобразовательных школ полезно обратить внимание на колледжи и техникумы. На мой взгляд, к 9-му классу у человека формируется собственный взгляд на процесс обучения и он может расставить приоритеты. Если у школьника есть планы на получение фундаментального образования с дальнейшим развитием в области науки, то имеет смысл освоить школьную программу полностью. Если речь о тех, кто видит себя в статусе прикладного специалиста, то им лучше сначала пройти школу СПО. Только после того, как они убедятся в правильности своего выбора, им стоит решать следующую задачу: продолжать образование в университете или сразу приступить к работе. В свое время я сам прошел через обучение в техникуме и уверен, что это сказалось на уровне моих профессиональных знаний положительно.

– В РУТе начался заключительный этап работы приемной комиссии. Как президент вуза что бы вы могли посоветовать будущим студентам?

– Еще будучи ректором РУТа я каждый год встречался с абитуриентами и делился с ними своим мнением по поводу выбора вуза, процесса обучения, выбора места для оттачивания практических навыков и последующего трудоустройства. Тогда моим первым советом было не ограничиваться посещением **МИИТа**. На мой взгляд, будущий студент должен побывать и в других вузах, в которых есть интересующие его специальности, направления подготовки. Абитуриент должен прочувствовать университет, понять свои ощущения, чтобы сделать выбор в пользу вуза, где ему было бы комфортнее получать образование. А такой выбор можно сделать только путем сравнения. На завершающем этапе работы приемной комиссии, конечно, приходят те студенты, которые уже выбрали РУТ. Мы этому рады и с удовольствием примем их в дружную семью **МИИТовцев!**

Второй совет – при выборе специальности не стоит руководствоваться профессиональными успехами небольшой группы людей, путь которых вам неизвестен. Не нужно усердно пытаться найти пример построения успешной карьеры. Зачастую следует просто посмотреть на своих родителей. У меня был отец-железнодорожник, были перед глазами результаты его работы. На основе этого я принял решение, что этот путь подходит и мне. Уверен – это был правильный выбор.

Мне кажется, что до абитуриента важно донести следующую мысль: не стоит бояться, что процесс обучения будет сложным, что выбранная специальность его разочарует. Выбранный путь всегда можно скорректировать.

– С вашей точки зрения, что должно быть главным в работе преподавателей транспортного вуза?

– Сегодняшнее положение преподавателя перед студентом нельзя назвать выигрышным. Причина в том, что у представителя молодого поколения больше возможностей с точки зрения взаимодействия с техникой и источниками информации. Процесс освоения информационных средств выпускником школы во много раз быстрее, чем у маститого

педагога. Большая ценность доктора наук и ученого в целом состоит как раз в том, чтобы стараться сократить эту разницу и передавать опыт и знания с помощью тех средств, которые будут понятны и интересны студенту.

Для себя, как для представителя администрации, я вижу в этом процессе определенное место. Нашей главной задачей становится создание принципиально новых курсов, которые необходимо по-новому подавать и преподавать. Без педагогов мы не справимся, и поэтому администрации вуза нужно постараться убедить их в том, что грядущие изменения пойдут на пользу всем. Важно, чтобы преподаватели воспринимали это не как ущемление прав и возможностей, а как путь к более современному и актуальному способу подготовки наших студентов. Важный шаг в этом направлении уже был сделан – открытие онлайн-курсов, программ получения дистанционного образования. Поэтому главное в работе ученого – суметь не только рассказать материал, сообщить студенту, где его найти и прочитать, но и объяснить его с помощью новых средств. В частности, показать, как информацию можно применить в ходе решения актуальных проблем отрасли и тех, которые могут появиться в ближайшее время.

– Что в вашей работе радует вас больше всего?

– Относительно **МИИТа** – это выбранный путь создания общетранспортного университета. Меня радует, что мы неуклонно продвигаемся вперед, находим пути реализации пошаговой карты, которую для этого создали. Первый шаг – переход из бюджетного в автономное учреждение, чтобы добиться классической схемы управления таким вузом: это наблюдательный совет во главе с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом** и попечительский совет во главе с помощником Президента РФ **Игорем Левитиным**.

Помимо этого сейчас идет процесс присоединения к нашему университету Московской государственной академии водного транспорта – филиала ГУМРФ имени С.О. Макарова, который также не может меня не радовать. В этой связи мне бы хотелось поблагодарить Сергея Барышникова – ректора макаровки, который делает все возможное, чтобы процесс присоединения прошел комфортно как для педагогов, так и для студентов учреждения. В этом году мы уже берем порядка 400 студентов–«водников», которые будут проходить обучение по двум специальностям.

Относительно РУТа – я рад, что меня окружают высококвалифицированные коллеги, которые продолжают работать в вузе больше 20 лет и по сути создают его, делают его таким, каким вы видите университет сегодня. Новые члены нашей команды также оказывают содействие неуклонному движению вперед. **Российский университет транспорта** продолжает вызывать интерес среди студентов, абитуриентов, неуклонно развиваться. Надеюсь, что в скором времени мы сможем реализовать масштабный научно-образовательный проект по созданию кластера «Образцово». Больше всего меня радует, что наша транспортная семья растет из года в год, и надеюсь, что этот рост будет продолжаться еще долго!

<http://transportrussia.ru/item/5092-vybor-tselej.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.08; МЕДВЕДЕВ РАСШИРИЛ ПОЛНОМОЧИЯ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРОВ В СФЕРЕ РАБОТЫ НАД РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ**

Премьер РФ **Дмитрий Медведев** внес изменения в порядок организации в правительстве деятельности по реализации национальных проектов, расширив полномочия и зону ответственности проектных комитетов и кураторов **нацпроектов** из числа вице-премьеров.

Соответствующее постановление правительства опубликовано в четверг на сайте кабинета министров.

Как сообщил на брифинге замруководителя аппарата правительства Анатолий Кириенко, изменения в проектной деятельности направлены на повышение оперативности при работе над **нацпроектами** и не касаются целей **нацпроектов** и их ключевых показателей.

Он пояснил, что проектные комитеты получают возможность перераспределять деньги между федеральными проектами в рамках одного **нацпроекта** и между результатами федеральных проектов по годам, причем эти изменения не должны касаться итоговых целевых показателей.

При этом часть полномочий по организации проектной деятельности передается на уровень курирующих национальные проекты вице-премьеров.

Кураторы национальных проектов смогут перераспределять финансирование между результатами федеральных проектов, планируемых по годам реализации, за исключением итоговых результатов, в случае если изменения не влияют на достижение значений результатов; оперативно вносить в паспорта федеральных проектов изменения, не касающиеся их целей, целевых показателей, задач, значений результатов на последний год их реализации, а также общих объемов бюджетных ассигнований на их реализацию (без рассмотрения на заседаниях проектных комитетов); утверждать составы проектных комитетов по национальным проектам.

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.08.09; ШАГ ВПРАВО, ШАГ ВЛЕВО — ПРОЕКТ; ПРАВИЛА ИСПОЛНЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ МОГУТ СТАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ БИЗНЕСА**

Правительство внесло изменение в положение о своей проектной деятельности, в рамках которого исполняются **нацпроекты**. Вице-премьеры как кураторы **нацпроектов** получили почти полную власть до 2024 года изменять способы их исполнения, в том числе корректировать годовые промежуточные цели без согласования с центральным проектным офисом Белого дома. Между тем аппарат правительства выявил новую проблему: бизнес, чьи вложения составляют немалую часть финансирования **нацпроектов**, никак не обязан правительству осуществлять инвестиции и даже отчитываться о своих планах.

На заседании правительства его председатель **Дмитрий Медведев** объявил о том, что несколько месяцев обсуждаемые изменения практики работы проектного офиса Белого дома в части расширения полномочий «проектных комитетов» приняты. Одновременно Белый дом опубликовал постановление (подписано еще 30 июня 2019 года, №981) об изменениях в «Положение об организации проектной деятельности в правительстве РФ». Первое и давно обещанное изменение — расширение полномочий проектных комитетов и их кураторов (последними являются заместители председателя правительства). Напомним, текущая практика работы проектного офиса Белого дома — вертикальная: есть президиум совета по **нацпроектам** (он возглавляется премьер-министром и состоит из представителей правительства и Госсовета), который утверждал ранее все значимые подробности как **нацпроектов**, так и федеральных проектов (большинство из них являются составляющими **нацпроектов**, но есть и исключения). Постановление №981 резко увеличивает власть вице-премьеров-кураторов. Отныне проектные комитеты (как созданные по каждому **нацпроекту** в целом, так и отдельные — по федеральным проектам, один комитет может управлять несколькими федеральными проектами) могут изменять в большинстве проектов своими решениями все подробности, за исключением конечных целей и значений ключевых параметров. Состав проектных комитетов теперь находится во власти куратора: он может изменять его состав по своему усмотрению. Фактически с августа 2019 года вся ответственность за реализацию конкретного **нацпроекта** и федерального проекта ложится на одного из вице-премьеров.

Это ответственность до 2024 года: другими изменениями разрешено на уровне кураторов и проектных комитетов изменять параметры финансирования внутри **нацпроекта** и корректировать «значения результатов по годам реализации». Запрещено менять лишь «ключевые параметры» **нацпроектов** и федеральных проектов — это прерогатива совета по **нацпроектам**, «верхнего этажа» этой системы,— а также общие объемы финансирования **нацпроекта** до конца их реализации: это следующие пять лет. Внутри же конкретного проекта проектный комитет и его куратор могут практически все: вице-премьер де-факто отвечает за заранее установленный в «майском указе» Владимира **Путина** 2018 года финальный результат 2024 года, каким именно образом он будет достигнут — менее важно.

Судя по всему, на столь важное изменение правительству пришлось пойти в силу уже влияющей на макроэкономические показатели проблемы отставания финансирования **нацпроектов** в 2019 году от графика. Утверждение паспортов **нацпроектов** в декабре 2018 года было во многом формальным, как и старт всей проектной деятельности Белого дома в новом формате в феврале 2019 года. По существу, практическая работа над **нацпроектами** стала возможна лишь в апреле, когда по деталям этой работы были достигнуты необходимые компромиссы с региональными властями — часть финансирования **нацпроектов** осуществляется из региональных бюджетов, а включение Госсовета в эту работу произошло относительно поздно. Без права кураторов «двигать» финансирование и корректировать отчетные цифры по годам уже весной 2020 года правительству пришлось бы констатировать проблемы уже на первом году шестилетней проектной деятельности.

Постановление №981 делает менее вероятными и отставки вице-премьеров, и изменение распределения обязанностей между ними: теперь при таких кадровых решениях налицо необходимость менять структуры проектных комитетов, подбираемых кураторами во многом «под себя», а это дополнительные отсрочки и размывание ответственности. Помимо этой свободы кураторы получили право формулировать часть второстепенных показателей проектов по методикам, не привязанным к данным Росстата или оценкам международных финансовых организаций, а также возможность получать внутри года небольшое дофинансирование проектов из Резервного фонда Белого дома. Частью полномочий вице-премьеры могут воспользоваться уже сейчас: предусмотрена ежегодная актуализация всей системы **нацпроектов** одновременно с подготовкой проекта бюджета.

Тем временем если проблемы «федеральной» и «региональной» части **нацпроектов** к августу 2019 года двумя крупными правками (январской и августовской) соответствующего порядка, принятого в октябре 2018 года, более или менее решены, то с внебюджетным финансированием очевидны проблемы. Пока нет никаких данных о том, в какой мере в первый год реализации **нацпроектов** исполняются показатели внебюджетного их финансирования. Однако исходя из того, что Минэкономики по итогам июля зафиксировало нулевой год к году рост общих инвестиций в РФ, они могут быть провальными. Между тем после обсуждения с **Минтрансом**, поднявшим эту проблему, глава аппарата правительства — вице-премьер Константин Чуйченко поручил Минэкономики, Минфину, **Минтрансу** и аналитическому центру при правительстве к 10 сентября внести в правительство предложения по «установлению механизма взаимодействия» руководства федеральных проектов с инвесторами, «ответственными за выполнение и реализацию мероприятий», финансируемых полностью или частично из внебюджетных средств — то есть за средства внебюджетных инвесторов.

Распоряжение господина Чуйченко вызвано письмом к нему главы **Минтранса** **Евгения Дитриха**, из которого очевидно: сейчас участники **нацпроектов** за пределами исполнительной власти (частные и госкомпании, госкорпорации) не только не обязаны предоставлять отчетность по своему предполагаемому вкладу в **нацпроекты**, но и, строго говоря, не обязаны инвестировать в рамках **нацпроектов**, во всяком случае никакой

ответственности за отказ инвестировать не несут. В письме упомянут федеральный проект «Морские порты России», в котором наиболее проблемной в настоящий момент выглядит ситуация с портом Тамань на 62 млн тонн. Хотя к созданию такого порта есть заявленный интерес частных инвесторов и ОАО РЖД, проект так и не начат из-за продолжающихся споров о схеме концессии. Согласно последнему варианту, предложенному Минтрансом, в проект могут войти четыре стратегических инвестора — «Кузбассразрезуголь», СУЭК и «Металлоинвест» (по 22,5%), еще 10% будет у РЖД. Компании могут вложить 81 млрд руб. в создание федеральной части инфраструктуры порта. Впрочем, собеседники «Ъ» на рынке сомневаются в готовности угольщиков вкладываться в новые портовые мощности в европейской части РФ, учитывая резкое падение цен на уголь, особенно в Европе. Кроме того, господин Дитрих упоминает как о такой же проблеме участок платной автомагистрали «Меридиан» из РФ в КНР.

Проблема Минтранса выглядит частной и относительно просто решаемой через внесение определенных дополнительных условий в концессионные документы по соглашениям в рамках портовых проектов и «Меридиана», хотя это и потребует времени. Среди **нацпроектов** есть по крайней мере два, в которых Белому дому будет существенно проще решать проблему: **нацпроект** «Цифровая экономика» де-факто управляется в особом порядке, программа инфраструктурных инвестиций координируется сейчас не проектным комитетом, а рабочей группой комиссии Белого дома по транспорту. Решение вопроса о том, как гарантировать частные инвестиции в государственные **нацпроекты**, в остальных случаях затруднено тем простым фактом, что даже государственное АО со 100% госучастия (например, РЖД) управляется отдельно и само несет ответственность за свои инвестрешения — не говоря уже о частных компаниях. Договоренность с регионами стоила квартала отсрочки всей программы на переговоры с Госсоветом, но твердо договориться с небюджетным сектором об инвестициях в **нацпроекты** (это более 6 трлн руб. до 2024 года), по крайней мере до сегодняшнего дня, на общей основе не удавалось вообще — часть недофинансирования в 2019 году **нацпроектов**, например экологического, связана именно с этим.

<https://www.kommersant.ru/doc/4054741>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.08.08; HYPERLOOP ПРИДЕТ В РОССИЮ? ВРЕМЯ ПОКАЖЕТ; РЕАЛЬНО ЛИ В НАШЕЙ СТРАНЕ ВОПЛОЩЕНИЕ ИДЕИ ВАКУУМНОГО ПОЕЗДА?**

О проекте венчурного предпринимателя, так называемом Hyperloop Илона Маска знают практически все. Уровень восприятия различается от полного неприятия у тех, кто считает предлагаемое транспортное средство аферой, до такого же восторга у других, называющих вакуумным поезд Hyperloop транспортом будущего. Сведения о проекте противоречивы, равно как и результаты испытаний. Не очень понятна экономика проекта, хотя интерес к нему проявляют во многих странах, в том числе и в России. Предлагаются различные маршруты, на которых могут быть использованы надземные трубопроводы на столбах с капсулами внутри — именно так выглядит система Маска. В частности, речь идет о таких маршрутах, как Москва – Санкт–Петербург, Москва – Сочи, а также в Приморье в направлении Китая. Так как же оценивать проект Маска с точки зрения приемлемости его в российских условиях?

Идея проекта

Илон Маск подал свою идею как пятый вид транспорта после поезда, самолета, автомобиля и корабля. По мнению автора, это нечто среднее между «Конкордом», рельсотроном и столом для аэрохоккея. Hyperloop был задуман как расположенный на опорах надземный трубопровод, внутри которого со скоростью от 480 до 1220 км/ч (в зависимости от ландшафта) с интервалом в 30 секунд в одном направлении перемещаются

одиночные транспортные капсулы длиной 25–30 м. Предусмотрены два варианта системы:

– пассажирский – предполагает внутренний диаметр трубопровода 2,23 м, сечение капсулы 1,35 м в ширину и 1,1 м в высоту, капсула вмещает 2 ряда сидячих мест по 14 кресел в каждом;

– пассажиро–грузовой (нечто вроде паррома, дает возможность пассажирам перемещаться вместе с их легковыми автомобилями) – внутренний диаметр трубы 3,3 м, лобовая проекция капсулы 4,0 м<sup>2</sup>.

Ключевым фактором обнародованной 12 августа 2013 года концепции было стремление к дешевизне системы. Поэтому Маск взял за основу модель вакуумного поезда, которому не нужно преодолевать трение опоры и встречное сопротивление воздуха.

Поскольку Маск объявил, что сам заниматься реализацией Hyperloop первоначально не собирался, появилось несколько групп энтузиастов, которые решили воплотить проект в жизнь самостоятельно. Уже спустя месяц после публикации «альфа–версии» группа специалистов провела компьютерное моделирование, которое показало принципиальную возможность реализации идеи.

Было решено создать компанию Hyperloop Transportation Technologies Inc. (НТТ или HyperloopТТ). В феврале 2015 года было объявлено о том, что НТТ достигла соглашения с девелопером эко–города Долина Квэя в штате Калифорния о строительстве там первой 8–километровой трассы. В марте 2016 года также объявили о подписании с правительством Словакии договора о строительстве трассы, которая соединила бы Братиславу с Веной и Будапештом. Время поездки по ней должно составлять восемь минут. При этом сроки реализации проектов как в первом, так и во втором случае не обозначены.

В июле 2017 года компания заказала создание первой капсулы для полевых испытаний у

испанского производителя авиационных фюзеляжей Carbures и получила территорию для строительства научно–исследовательского центра в Тулузе (Франция).

Выбор маршрута первой эксплуатационной линии был осуществлен в апреле 2018 года. Это будет трасса между аэропортом Аль–Мактум и местом проведения выставки Экспо–2020 в Дубае (ОАЭ). При этом глава HyperloopТТ не спешит называть конкретные сроки окончания строительства. Ожидается, что в будущем трасса свяжет Дубай с Эр–Риядом (Саудовская Аравия). Тогда же было объявлено о начале строительства испытательного полигона в Тулузе, состоящего из двух участков – для грузовых капсул и для пассажирских.

В июле 2018 года был выбран второй маршрут: НТТ учредила совместное предприятие с муниципалитетом китайского города Тунжэнь для строительства 10–километровой трассы между городом и местным аэропортом. Стоимость проекта оценена в 295 млн долл. На втором этапе планируется продлить дорогу до горы Фанцзиньшань, в этом случае протяженность маршрута вырастет до 50 км.

В конце февраля 2019 года компания объявила о завершении строительства в Тулузе первой испытательной трассы длиной 320 м. Тогда же в испанском городе Эль–Пуэрто–де–Санта–Мария впервые была представлена пассажирская капсула Hyperloop в натуральную величину. Капсула имеет длину 15 м при массе 5 тонн, рассчитана на 28–40 пассажиров.

Проект Илона Маска вызвал большой интерес в бизнес–сообществе. И, как следствие, появилась конкурирующая компания Virgin Hyperloop One, которая уже в мае 2017 года провела первое полноценное полевое испытание системы. Испытание проводилось на тестовом участке, строительство которого завершено в пригороде Лас–Вегаса. Протяженность участка составляет 500 м, диаметр трубы – 3,3 м. Пассажирская капсула сразу разогналась до 113 км/ч, а затем скорость удалось поднять до 310 км/ч. По словам российского бизнесмена Магомедова (группа «Сумма»), который стал сопредседателем

совета директоров Hyperloop One, при тех же технических характеристиках системы скорость на дистанции 2 км увеличится до 1000–1200 км/ч.

Строительство вакуумных трасс, по мнению специалистов компании, на треть дешевле высокоскоростных железных дорог, в то время как скорость поездки в 2–3 раза выше.

15 декабря 2017 года компания смогла разогнать свою капсулу до рекордной пока скорости 387 км/ч. А в феврале 2018 года компания заключила с правительством Индии соглашение о строительстве трассы в штате Махараштра, между городами Пуна и Мумбаи.

Но, как оказалось, Илон Маск не готов совсем отказаться от реализации проекта. В январе 2015 года он заявил на Техасском транспортном форуме, что собирается построить пробную трассу Hyperloop длиной 5 миль, и лидирующее место в списке потенциальных участков для строительства принадлежит Техасу.

В январе 2016 года на базе Техасского университета состоялся первый этап, на котором были отобраны 22 лучшие команды. Все они получили право испытать свои модели на настоящей трассе в ходе второго этапа. Заключительный этап состоялся 27 августа 2017 года. Первое место на нем завоевала команда из Мюнхенского технического университета, чья капсула развила скорость 327 км/ч. Впрочем, рекорд продержался всего несколько дней, ведь 31 августа Маск продемонстрировал капсулу, созданную совместно компаниями SpaceX и Tesla, которая смогла достичь скорости 355 км/ч.

22 июля 2018 года состоялся третий этап соревнований. Победу в нем повторно одержала команда из Мюнхена, сумевшая разогнать капсулу до 457 км/ч. Пока это абсолютный рекорд для Hyperloop.

В 2016 году для проекта Hyperloop между Стокгольмом и Хельсинки компанией KPMG было выполнено полное ТЭО. Так, расстояние порядка 500 км предполагалось преодолевать за 28 минут, а первой в Европе станцией нового транспорта должен был стать финский город Сало.

Позднее проект было предложено расширить за счет переориентации на технологию Hyperloop подводного тоннеля Хельсинки (Финляндия) – Таллин (Эстония) длиной 103 км – проекта FinEst Link компании Astronomic, представленного в октябре 2013 года. Первоначально планировалось, что тоннель позволит присоединить Хельсинки к высокоскоростной железной дороге Rail Baltica.

В феврале 2018 года министерство инфраструктуры Украины анонсировало строительство линии Hyperloop Киев – Одесса протяженностью 480 км, стоимость проекта составит 3,6 млрд долл. Но с учетом текущей ситуации на Украине вряд ли проект можно воспринимать серьезно.

Подводя итог, можно сказать: проекты вакуумного поезда проходят в тестовом режиме, да и скорости пока не впечатляют.

А что в России?

Проекты развития Hyperloop в России также обсуждали в 2016–2017 годах. В качестве пилотной рассматривалась 65-километровая ветка Hyperloop по маршруту Хуньчунь (Китай) – порт Зарубино стоимостью 30–40 млрд руб. Тогда же была создана рабочая группа при Минтрансе России. Потенциальным инвестором развития Hyperloop в России выступил уже известный Зиявудин Магомедов (группа «Сумма»), который инвестировал в проект 50 млн долл., но предложил другие направления транспорта: Москва – Сочи и Москва – Санкт-Петербург. Инициатива такого сообщения двух столиц продолжилась подписанием на Петербургском международном экономическом форуме соглашения между компанией Hyperloop One и правительством Москвы. В том же 2017 году ГУП «МосгортрансНИИпроект» завершил предпроектную работу по анализу перспектив строительства ветки между транспортно-логистическим центром Хуньчунь и портом Зарубино.

Предлагаемая протяженность пилотной линии – 64,8 км, максимальная скорость движения поезда – 1100 км/ч, средняя – 875 км/ч, максимальная провозная способность – более 50 млн тонн в год. В МосгортрансНИИпроекте считают, что спрос на вывоз грузов из Хуньчуня по морю достаточно велик и к 2030 году достигнет 40 млн тонн в год. В целом, отметили в институте, экономически целесообразно использовать Hyperloop для перевозки грузов на расстояния более 40 км.

В качестве варианта внедрения Hyperloop на российских маршрутах специалисты ИПЕМ, известные эксперты в области железнодорожного транспорта, рассматривают направление Москва – Санкт–Петербург.

Насколько же экономически целесообразен и востребован будет этот вид транспорта с учетом всех возможных факторов?

С 2009 года между Москвой и Санкт–Петербургом курсируют поезда «Сапсан» со скоростью до 250 км/ч. Для этого была проведена модернизация железнодорожной линии, а грузовые перевозки переведены на альтернативные маршруты. В результате ежедневно отправляются 16 поездов «Сапсан», а время поездки железнодорожным транспортом сократилось до 3 ч 50 мин.

Спрос на пассажирские перевозки между Москвой и Санкт–Петербургом растет, причем на всех видах транспорта. Так, занятость мест в поездах «Сапсан» приближается к 100%. Аналогичная картина и на авиатранспорте.

С учетом устойчивого роста спроса именно сообщение Москва – Санкт–Петербург может быть наиболее привлекательным для частных инвесторов при рассмотрении реализации проектов Hyperloop в России.

Именно востребованность – один из главных факторов, который позволяет говорить о целесообразности самого проекта.

Цена вопроса – цена билета

За основу специалистами ИПЕМ был взят расчет, представленный компанией KPMG в 2016 году для проекта Hyperloop между Стокгольмом и Хельсинки, адаптированный к российским условиям.

По оценкам ИПЕМ, протяженность скоростной магистрали Москва – Санкт–Петербург составит около 650 км, то есть она самая длинная из всех проектирующихся в мире. Предлагаются два сценария системы: однотрубная с единственной линией (трубой) без встречного движения пассажирских капсул и двухтрубная с параллельной линией для одновременного движения капсул в обоих направлениях. Промежуточные остановки на маршруте не предусматривались.

Как считают эксперты ИПЕМ, стоимость строительства системы Hyperloop в однотрубном исполнении составит не менее 1,18 трлн руб., в двухтрубном – не менее 2,35 трлн руб.

Предполагаются два возможных сценария финансирования проекта. В первом – капитальные вложения (строительство и закупка подвижного состава) полностью обеспечиваются частным инвестором, во втором – 50% затрат компенсируются государством.

При этом инвестиции должны окупиться в течение 20 лет в условиях 100%–ной заполняемости капсул. Затраты на реализацию проекта не учитывали расходы на отчуждение земли под строительство инфраструктуры. Согласитесь, что эти расчеты слишком оптимистичны, отсюда и минимальная граница стоимости проекта и возможной цены билета.

Расчетная модель ИПЕМ предполагает, что скорость движения капсулы на маршруте должна быть на уровне 1200 км/ч с ускорением, сопоставимым с уровнем перегрузок на взлете и при посадке самолета. Время в пути с учетом разгона и торможения капсул составит 33 минуты. Вместимость одной капсулы взята в расчете 28 или 40 посадочных мест.

При организации движения были заложены минимальные интервалы движения в 6 минут, что необходимо для обеспечения безопасной остановки в случае аварийной ситуации.

В расчетной модели также учтена суточная неравномерность пассажиропотока с минимальными интервалами на двухпутной магистрали с 6:00 до 23:00, а в ночное время с интервалом в 1 час. В однострубно́м исполнении проекта с 6:00 до 23:00 предполагаются пакетные отправки по 3 капсулы в обе стороны каждые 6 минут, в ночное время – по одной капсуле в каждую сторону каждые 1,5 часа.

На основании указанных вводных параметров ИПЕМ произвел расчеты стоимости билетов на Hyperloop между Москвой и Санкт–Петербургом с учетом годового пассажиропотока и минимальной годовой выручки проекта.

Годовой пассажиропоток определяется, исходя из вместимости капсулы, числа отправок капсулы в сутки.

Напомним, что предполагается 100%–ная заполняемость капсулы.

Число отправок капсулы в сутки учитывает дневной и ночной режимы, а также их пакетность.

Расчет минимальной годовой выручки проекта за рассматриваемый период основан на сроке окупаемости, операционных затратах (эксплуатация и сервисное обслуживание) и условной стоимости проекта Hyperloop между Москвой и Санкт–Петербургом.

А условная стоимость проекта учитывает капитальные затраты на его реализацию, затраты на привлечение финансовых ресурсов, куда входят возврат средств, премия за риск, а также затраты на приобретение подвижного состава.

Проведенные расчеты показали, что пассажиропоток системы Hyperloop между Москвой и Санкт–Петербургом в зависимости от сценария может составить от 1,7 до 5,2 млн человек в год, что сопоставимо с объемом перевозок в поездах «Сапсан» в существующем графике за 2018 год, а в минимальном составит только 30,9% от него.

В таких условиях стоимость билета на Hyperloop между Москвой и Санкт–Петербургом при значительной государственной поддержке на этапе строительства составит не менее 16,1 тыс. руб. в двухтрубно́м исполнении и при использовании капсул вместимостью 40 пассажиров. Без государственной поддержки минимальная цена билета в таком же варианте исполнения вырастет на 70,6% – до 27,5 тыс. руб.

В случае однострубно́й системы и при использовании капсул вместимостью 28 пассажиров цена окажется еще выше: 31,6 тыс. руб. при государственной поддержке и 48,9 тыс. руб. без таковой.

Средняя заработная плата в Москве и Санкт–Петербурге по состоянию на 2018 год составляла 83 580 и 60 225 руб. соответственно. Таким образом, поездка на Hyperloop в одну сторону будет составлять не менее 19,2% ежемесячных доходов среднего москвича и 26,7% – петербуржца.

Поскольку расчеты производились при максимально возможной заполняемости эксплуатируемых капсул пассажирами, минимально возможных интервалах движения и без учета затрат на отчуждение земли, то стоимость поездки в случае реализации может оказаться еще выше.

Таким образом, рассчитанная стоимость билетов указывает, что регулярными потребителями услуг нового вида транспорта могут стать только люди с высоким уровнем дохода, в первую очередь представители бизнес–сообщества, для которых время – деньги. С учетом такой целевой аудитории для расчета времени поездки смоделированы временные затраты пассажира при строительстве станций системы Hyperloop вблизи крупнейших деловых центров Москвы и Санкт–Петербурга – «Москва–Сити» и «Лахта Центр», соответственно.

При расчете времени основывались на предположении, что пассажир при выборе вида транспорта учитывает все этапы поездки, считая время для поездки от двери до двери. Следовательно, усредненные временные затраты включают подъезд к станции

отправления, минимальное время для прохождения всех процедур при посадке, время в пути, затраты времени на станции прибытия, а также на проезд к пункту назначения.

Особенности работы системы Hyperloop предполагают соблюдение особых требований к безопасности движения. Поэтому допуск на посадку пассажиров на Hyperloop потребует усиленных мер безопасности, как минимум аналогичных тем, что предъявляются в авиации. Таким образом, время нахождения на станции отправления при поездке на Hyperloop увеличено до 30 минут по аналогии с затратами времени на прохождение процедур в аэропорту при перелете бизнес-классом.

Расчеты ИПЕМ по времени, которое потратит пассажир для поездки различными видами транспорта между Москвой и Санкт-Петербургом, представлены в таблице.

В то же время ориентация на бизнес-пассажира ставит под сомнение целесообразность варианта государственной поддержки проекта Hyperloop.

Таким образом, пассажир, который может регулярно пользоваться таким транспортом, должен быть очень обеспеченным человеком. При этом он должен проживать в Москве или Санкт-Петербурге и иметь необходимость ежедневных поездок между двумя столицами. По предварительным расчетам, 2,4–7,6% наиболее обеспеченных людей России смогли бы обеспечить эффективность работы Hyperloop, путешествуя непрерывно. Расчет на эту немногочисленную прослойку пассажиров и такой режим поездок ставит под сомнение целесообразность реализации проекта в ближайшее время даже на наиболее приемлемом маршруте. Хотя отвергать проект Hyperloop тоже нельзя с учетом его преимуществ. Так что время покажет.

<http://transportrussia.ru/item/5091-hyperloop-bridet-v-rossiyu-vremya-pokazhet.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; ЕВГЕНИЯ НОСКОВА; 2019.08.09; СТАНДАРТАМ ПРОПИШУТ КОНТРОЛЬ; ПРОЕКТИРОВЩИКОВ И ИНЖЕНЕРОВ ИЗБАВЯТ ОТ ДУБЛИРУЮЩИХ НОРМ**

Минстрой станет единым каналом по утверждению нормативно-технических документов в сфере строительства.

Сейчас эти полномочия он делит с другими ведомствами (МЧС, Роспотребнадзор и другими). О том, почему необходим единый реестр нормативно-технических документов в строительной сфере, «РГ» рассказал **заместитель министра** строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Дмитрий Волков.

В последнее время в правовое регулирование строительства внесены значительные изменения. Как они повлияют на рынок, на скорость и качество строительства?

**ДМИТРИЙ ВОЛКОВ:** Новое регулирование было введено всего месяц назад, и пока рано оценивать его влияние на рынок. Кроме того, регулирование как инструмент влияния на рынок в целом ограничено важно. Кроме регулирования есть еще и правоприменение, которое в строительстве играет точно не меньшую роль, а может быть, и большую. Мы проанализируем в течение полугода-года после того, как изменения были приняты, как они повлияли на рынок, и только после этого будем делать выводы. То есть оценить результат можно будет не раньше июля следующего года.

Какие проблемы есть, на ваш взгляд, в техническом регулировании строительства?

**ДМИТРИЙ ВОЛКОВ:** Основная проблема заключается в том, что мы создали большое количество источников, которые порождают требования как добровольного, так и обязательного характера, которые используются при проведении экспертизы проектной документации при строительстве. Среди этих источников МЧС, минстрой, **минтранс**, Роспотребнадзор, но есть еще и другие, их достаточно много. Поскольку каждый орган власти действует в рамках своей компетенции и интересов той отрасли, которой он занимается, очень часто эти документы выходят с дублирующими или противоречащими друг другу нормами. В частности, в сводах правил МЧС и минстроя мы, работая в рамках межведомственной рабочей группы, выявили больше 200 таких противоречий и

дублированных. Это сильно затрудняющий работу проектировщиков и строителей эффект, который накопился за последние годы.

Сложившаяся ситуация сильно отличается от системы, которая существовала раньше, когда было так называемое одноканальное регулирование.

Кто бы ни инициировал изменение требований нормативно технического или нормативно правового характера, которые устанавливают обязательные требования при строительстве, он все равно проходил через один канал, тогда это был Госстрой. Лишившись этого одного канала и одной четкой и однозначной процедуры согласования, мы пришли к тому, что у нас десятки тысяч документов. В этом очень сложно разобраться.

У нас есть поручение президента, которое было дано еще в 2016 году и предписывает исключить возможность выпуска таких документов без согласования министром. Идея исполнения поручения заключалась в том, чтобы изменить технический регламент о безопасности зданий и сооружений (384-ФЗ), но сделать это не удалось, потому что не удалось договориться в течение прошедших двух лет. Что сегодня делается для решения этой проблемы?

**ДМИТРИЙ ВОЛКОВ:** Мы пошли вот каким путем. Первое, что мы сделали, - понимая, что дискуссия о регламенте будет продолжаться, - записали в Градостроительный кодекс создание реестра документов. Этот реестр носит информационный характер. Была идея сделать его отсекающим: если документа в реестре нет, то он и не действует. Но решили пойти более мягким путем. Новые документы органы государственной власти в него обязаны сдавать. А все документы, которые уже есть, мы сами должны найти и подгрузить в этот реестр. Это все документы, которые содержат требования, которые могут быть использованы при экспертизе проектов.

Пока мы работаем над реестром в пилотном режиме, в следующем году будем делать его частью федерального сегмента государственной информационной системы обеспечения градостроительной деятельности.

Второе - мы вместе с министром поработали над формулировкой в постановление правительства № 1009, которое регулирует порядок согласования ведомственных нормативно правовых актов. Согласованная формулировка предусматривает, что все, что касается иных правил безопасности, кроме тех, что в техрегламенте, должно согласовываться с министром. Это, прежде всего, санитарно-эпидемиологические нормы, нормы атомной безопасности, антитеррористической и прочие - все, что входит в предмет экспертизы.

Следующий шаг - то же самое мы планируем записать в постановление правительства № 624, которое регулирует деятельность технических комитетов в части стандартизации. Чтобы невозможной была ситуация, когда какой-то технический комитет из лучших побуждений принимает стандарт без согласования с профильным Техническим комитетом по стандартизации ТК 465 «Строительство», без согласования с федеральным органом исполнительной власти.

К сожалению, это общая практика работы многих ТК, обвинения в закрытости предъявлялись и к ТК 465, поэтому мы предприняли шаги для изменения ситуации.

У нас есть ужасающие случаи. Например, один из технических комитетов принял стандарт, который изменяет требования к арматуре. Он не был согласован ни с министром, ни с **минтрансом**, ни с техническими комитетами, которые плотно работают с ТК 465. В итоге сложилась ситуация, при которой «вне закона» оказались целые классы специально разработанной арматуры. В результате мостовики остановились, многие строители не могут закупить арматуру, потому что этот стандарт отменил давным-давно действующий стандарт. Он был вполне годный, его нельзя было отменять. Такие вещи мы сейчас вылавливаем и боремся с ними по отдельности. А хотим сделать систему, чтобы нельзя было без согласования с министром выпускать такие акты.

Это мы наводим порядок на низовом, практическом уровне. А дальше мы продолжим работать над техническим регламентом. По-прежнему настаиваем на том, чтобы действовали четкие, понятные строительные нормы - не отсылка к пункту сводов правил, а отдельные строительные нормы. Мы также выстраиваем межгосударственный технический регламент с коллегами по ЕАЭС.

Эта работа нужна, чтобы участникам рынка было понятно, куда смотреть, где искать документы, которые необходимо применять. Без этого невозможен будет наш следующий шаг - перевод всего этого в машиночитаемый вид и внедрение информационного моделирования и других технологий, связанных с информатизацией строительной отрасли. Потому что пока у нас непонятно что действует, непонятно и как это автоматизировать.

Что касается работы над сводами правил и ГОСТами, мы продолжаем работать в рамках **нацпроекта**. Там достаточно много работы, более 700 документов надо актуализировать. Это работа будет идти вместе с федеральными органами исполнительной власти - **минтранс**ом, МЧС. Мы намерены с каждым выстроить отдельное взаимодействие, чтобы выпускать согласованные документы.

Как на рынок повлияло создание строительных СРО? Какие функции они взяли на себя, а какие еще могли бы взять?

**ДМИТРИЙ ВОЛКОВ:** СРО пережили несколько реформ, последняя заключается в том, что СРО построены по региональному принципу, создано два компенсационных фонда - по возмещению обязательств и возмещению вреда. Это навело определенный порядок в самой деятельности СРО, которых сейчас более 200. Стала понятна функция, которую несут эти организации: благодаря СРО мы имеем реестр генподрядчиков и реестр специалистов, а также сформированные и надежно защищенные компенсационные фонды по возмещению убытков, которые гарантируют заказчикам работу генподрядчиков и строительных организаций.

Чего мы не получили, на мой взгляд? Недостаточно участие СРО в допуске на рынок. Мы так и не добились того, чтобы происходила положительная селекция подрядчиков и проектировщиков. Она через институт СРО пока не происходит, СРО не влияют в достаточной степени на то, чтобы хорошие подрядчики оставались на рынке, а плохие уходили. И инструментов у них таких нет.

А какие это могли бы быть инструменты?

**ДМИТРИЙ ВОЛКОВ:** Это большая интегрированность СРО в строительство, во взаимодействие с надзором. Если строитель плохо строит, и надзор предъявляет к нему претензии, чтобы СРО могли к таким компаниям предъявлять санкции. Или повышенные обязательства у них бы были, например, больший объем участия в компенсационных фондах. Или вообще были бы инструменты их удаления с рынка.

Формально часть инструментов есть, но на практике они не применяются, не отлажены и у проектировщиков, и у строителей.

Вторая важная вещь, которой СРО должны заниматься, - это реестры специалистов. Сейчас туда записаны люди по формальным характеристикам - стаж, опыт и образование. То есть имеешь строительное образование, 10 лет отработал - ты специалист. А если 9,5 года отработал и у тебя техническое образование - не специалист. Это рождает множество перекосов и совершенно никак не учитывает требования жизни. Сейчас у людей огромная вертикальная мобильность, они переобучаются, переквалифицируются, необязательно получая высшее профильное образование.

Это серьезнейшая проблема, и стратегическая задача - выстроить систему компетенций и квалификаций в строительной отрасли на базе Национальной системы квалификаций, которая начнет работать с 1 января, и на базе государственной аттестации по тем специальностям, которые имеют критическое влияние на безопасность. По экспертам у нас есть государственная аттестация, по этой же аналогии мы планируем аттестовывать

главных инженеров и главных архитекторов проектов, главных технологов и главных изыскателей. Чтобы все эти люди допускались к процессу государством, а к допуску прилагалась ответственность за принимаемые решения.

Например, сейчас по закону главные инженеры проектов могут вносить изменение в проект, если не нарушаются установленные Градостроительным кодексом Российской Федерации (п. 3.8 ст. 49) условия. Мы подготовили и вывесили на публичное обсуждение соответствующий приказ, где говорим, что такой ГИП должен по квалификации равен эксперту: должен получить аттестацию по направлению, по которому планирует работать. В дальнейшем мы планируем ввести отдельную аттестацию в Градостроительный кодекс, чтобы навести порядок в системе определения компетентности специалистов.

Когда это заработает?

**ДМИТРИЙ ВОЛКОВ:** Приказ проходит установленные процедуры. Если все пойдет по плану, в сентябре мы его примем. А вот изменения в Градостроительный кодекс мы будем вводить после того, как сформируем концепцию этих изменений, над которой сейчас работают несколько групп специалистов. Мы ее сформируем на площадке минстроя в августе, представим общественности и другим министерствам, согласуем. Думаю, до конца года с соответствующими законопроектами будем заходить. Сначала нужно выстроить саму систему, до этого спешить мы не будем.

<https://rg.ru/2019/08/08/proektirovshchikov-i-inzhenerov-izbaviat-ot-dubliruiushchih-norm.htm>

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2019.08.09; «ДИНАМИКА ЦЕН НА ТОПЛИВО БУДЕТ НА УРОВНЕ, БЛИЗКОМ К ИНФЛЯЦИИ»; ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ ФАС АНАТОЛИЙ ГОЛОМОЛЗИН — О СТОИМОСТИ БЕНЗИНА И ПЕРСПЕКТИВАХ ОТМЕНЫ РОУМИНГА В ЕАЭС**

\*\*\*

— В июне премьер **Дмитрий Медведев** поручил проверить, что происходит с ценами на бензин, особенно на Дальнем Востоке. Удалось сделать какие-то выводы за прошедшее время?

— Ситуация находится на контроле. Если говорить по стране в целом, то при инфляции 2,7% с начала года цены на бензин выросли на 1,8%, на дизельное топливо снизились на 0,4%. Как в целом по стране, так и по отдельным регионам наблюдается аналогичная ценовая динамика: цены на заправках меняются близко к темпам инфляции. Для Дальнего Востока были приняты в Налоговом Кодексе дополнительные региональные вычеты по демпферу.

— С чем вы связываете эту стабилизацию, учитывая, что летом правительство не стало продлевать соглашение с производителями о моратории на повышение цен?

— В первую очередь ситуация определяется условиями рынка. Есть разные условия формирования цен на оптовом рынке и в рознице. На опт влияние оказывает конъюнктура мировых цен, сезонность, достаточность мощностей, график ремонтных работ на нефтеперерабатывающих заводах. Всё это сейчас нами контролируется. Также регулярно публикуются на бирже три индикатора цен: биржевые и внебиржевые котировки, сопоставимые цены зарубежных рынков. На них ориентируется и бизнес, и органы власти. Совместно с Минэнерго и ЦДУ ТЭК мы отслеживаем запасы по нефтепродуктам — они находятся примерно на уровне, близком к прошлому году, то есть ресурсное обеспечение достаточное.

В рознице цены в первую очередь определяются платежеспособным спросом, влиянием сезонного фактора. В этом году, как и в предыдущие периоды, стоимость топлива увеличивалась темпами, сопоставимыми с инфляцией, то несколько опережая ее, то отставая.

— Ситуация на Дальнем Востоке тоже не вызывает беспокойства?

— Динамика там близка к инфляции, но на Дальнем Востоке цены несколько выше, чем в других регионах. Более благоприятна ситуация в этом регионе по бензину. Более напряженная, но контролируемая ситуация — по дизельному топливу. Цены на топливо отличаются по стране. Самое дешевое топливо в Северо-Кавказском округе, самые высокие цены — в Дальневосточном округе. Это определяется совокупностью факторов, в том числе различиями в издержках, связанных с переработкой нефти, транспортировкой и реализацией нефтепродуктов. Межрегиональные различия по ценам на топливо со временем сокращаются. Более быстрыми темпами этот разрыв по сравнению с соседними регионами сокращается в Крыму.

— Какой прогноз до конца года? Как повлияет на стоимость бензина механизм демпфирующей надбавки, закон о корректировке которого был подписан недавно?

— Демпфирующий механизм заработал с начала 2019 года. Необходимость применения демпфирующего механизма возникла, поскольку на стоимость топлива кроме таких факторов, как конъюнктура цен внутренних и внешних рынков, производственные затраты существенное влияние, также оказывают налоги и другие обязательные платежи, включая НДС, акцизы, пошлины. Последние годы возрастает вклад акцизов — они составляют примерно треть в структуре налоговых платежей. Суммарный же вклад налогов в каждом литре проданного бензина или дизельного топлива составляет 60–65%. Важно, чтобы использовались механизмы, в том числе налоговые, которые позволяют реагировать на меняющуюся ситуацию.

Со второй половины этого года были введены уточнения в демпфирующий механизм, в том числе введены региональные поправочные коэффициенты. Для Дальнего Востока соответствующий налоговый вычет позволяет снизить давление налогового фактора на уровень цен в опте и в рознице. Мониторинг ситуации с целью выстраивания оптимальной гибкой модели налогообложения продолжается. Также продолжается обсуждение вариантов снижения расходов на транспортировку нефтепродуктов на Дальний Восток из других регионов.

Продолжается совершенствование механизмов и внедрение новых инструментов биржевой торговли. Например, расширяются торги поставочными фьючерсными контрактами с глубиной продаж нефтепродуктов до 12 месяцев, которые позволяют управлять рисками колебания цен на топливо на оптовом рынке. На СПБМТСБ создан ряд региональных дальневосточных балансовых пунктов для целей биржевой торговли, позволяющих адресно учитывать в ценообразовании упомянутые стимулирующие меры.

— Вы полагаете, в ближайшее время взрывного роста цен на бензин у нас не будет?

— Уже прошел месяц, пошел второй после принятия изменений в законодательстве, никаких негативных изменений на рынках не произошло. Динамика цен, производства, отгрузки на внутренний рынок и запасов находятся в пределах прогнозов. Думаю, что и в ближайшее время, и на перспективу сохранится ситуация, когда динамика роста цен на топливо будет находиться на уровне, близком к инфляции, иногда опережая, иногда отставая.

Личным примером

— Полтора года назад был принят национальный план развития конкуренции, в котором очень много целевых показателей. Какие из них уже реализованы, какие нет, в чем проблемы? Какие регионы сейчас в лидерах, какие в аутсайдерах и чем объясняется это положение?

— Национальный план касается развития конкуренции на различных отраслевых товарных рынках. Указ устанавливает требования к деятельности региональных и местных властей, развитию соответствующих товарных рынков. Все субъекты федерации подписали с ФАС соглашения, в рамках которых приняты «дорожные карты» по развитию конкуренции в соответствии с приоритетами, которые установлены указом президента. Ход исполнения этих «дорожных карт» мы на регулярной основе обсуждаем с регионами,

в том числе с выездами на место. В целом ключевые параметры соблюдаются. Есть некоторые особенности, отклонения. Среди показателей, которые мы отслеживаем, — необходимость снижения числа нарушений антимонопольного законодательства органами власти. В 2018 году по сравнению с 2017 годом примерно на 15% снизилось количество таких нарушений.

— Как сделать так, чтобы этот процесс был необратимым, минимизировать нарушения антимонопольного законодательства со стороны органов власти?

— Требуется, чтобы региональные и местные власти не только сами не нарушали законодательство, а еще и содействовали развитию конкуренции. Принято решение, чтобы они принимали антимонопольные комплаенсы — систему мер, которые позволяют предупреждать нарушения антимонопольного законодательства. В каждом субъекте федерации во всех органах исполнительной власти есть уполномоченные лица, которые отвечают за этот вопрос. Приняты внутренние документы, которые регламентируют процедуру работы этих органов власти, для того чтобы предупреждать нарушения антимонопольного законодательства. Субъекты федерации вместе с муниципальными образованиями формируют «карты риска» — наиболее чувствительные сферы, которые могут быть подвержены нарушениям, им оказывается особое внимание.

— В каких секторах больше всего нарушений?

— Дорожное строительство, рынок лекарственных средств и ряд других. Ситуация может меняться от региона к региону. Поэтому в «дорожных картах» специальным образом делается акцент на этих отраслевых рынках. Там, где сложилась практика систематических нарушений антимонопольного законодательства, принимаются дополнительные меры для того, чтобы способствовать развитию конкуренции. Важно также развивать конкуренцию на тех товарных рынках, где можно получить максимальную отдачу в экономике и социальной сфере.

Снижается количество ГУПов и МУПов, работающих в конкурентных сферах. Сокращается число торгов, которые проходят с единственным поставщиком. Важно, чтобы не только происходило такое снижение, но и увеличивалось количество предприятий малого и среднего бизнеса, которые участвуют и побеждают в торгах. Доля малых и средних предприятий, участвующих в торгах, возрастает, хотя данные по разным источникам данные могут расходиться.

— Можете привести какие-то данные по первому полугодью 2019-го ?

— Из регионов, которые я посетил в последнее время, очень хорошая динамика по росту количества малых и средних предприятий показывает Республика Бурятия. Алтайский край является одним из лидеров в стране по доле МСП в закупках — около 45% при целевом показателе 31–32%. В Тюменской области реализуется эффективный проект, позволяющий быстрыми темпами развивать газификацию и присоединять новых потребителей за небольшие средства. Очень эффективными являются социальные программы и проекты в ХМАО-Югре. Эти регионы можно привести в качестве положительных примеров. Бывает и отрицательная практика, но в СМИ мало акцентируют внимание на положительном опыте. А именно его нужно тиражировать в первую очередь, чтобы быть успешными.

Большая цифра

— В феврале ФАС внесла в правительство пятый антимонопольный цифровой пакет. Этот проект обсуждается уже два года. Каковы перспективы принятия, когда он заработает, на какой эффект вы рассчитываете?

— Указ президента об основных направлениях развития конкурентной политики устанавливал необходимость усовершенствования антимонопольного законодательства с учетом практики рассмотрения дел в отношении нарушителей антимонопольного законодательства в цифровой сфере — «цифровых гигантов». У нас есть ряд дел, которые мы рассматривали в отношении крупнейших транснациональных компаний — например,

Google или Microsoft. С учетом этого опыта были подготовлены изменения в законодательство, в частности, поправки — так называемый пятый антимонопольный пакет.

В дополнение к традиционным факторам — размер основных фондов, численность персонала. В цифровую эпоху начинают играть роль совершенно другие обстоятельства — например, контроль больших баз данных, возможность применения экономики алгоритмов, обладание пулом прав интеллектуальной собственности. Такие инструменты позволяют компаниям контролировать не только абонентов и потребителей их услуг, но и противодействовать с большим успехом своим конкурентам. Чтобы не давать возможности нарушать антимонопольное законодательство страны таким компаниям, необходимо дорабатывать правовые механизмы, в том числе совершенствовать закон.

Были внесены поправки, которые касаются процедур анализа рынка, понятия доминирующего положения, уточнения в части контроля крупных сделок слияний и приобретений, пресечения злоупотреблений доминирующим положением на рынке, картельных сговоров в цифровой сфере. Прошел целый круг обсуждений поправок, и мы считаем, что находимся на этапе, когда уже можно выходить на принятие окончательных решений по этому вопросу.

— Когда они могут быть приняты?

— Думаю, во второй половине этого года мы уже будем вести обсуждение с законодателями.

— Вы рассчитываете, что в следующем году проект может быть принят?

— Да. У нас нет альтернативы.

\*\*\*

<https://iz.ru/908021/anna-kaledina/dinamika-tcen-na-toplivo-budet-na-urovne-blizkom-k-infliatcii>

### **КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ЕЛИЗАВЕТА МАКАРОВА, ХАЛИЛЬ АМИНОВ, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.08.09; КОЛЛАПС ПОВЫШЕННОЙ ЭТАЖНОСТИ; КАК ДЕВЕЛОПЕРЫ СОЗДАЮТ В МОСКВЕ ТРАНСПОРТНУЮ ВОРОНКУ**

В Москве самым востребованным остается жилье рядом со станциями метро и дорожными развязками. Девелоперы, пытаясь уменьшить издержки и увеличить выручку, строят на подобных участках высотные жилые комплексы. Среди выставленных на продажу квартир и апартаментов доля располагающихся в домах не ниже 30 этажей достигла 21%. И тенденция роста этажности жилой застройки наблюдается не только в столице, но и во многих российских крупных городах. В результате строители дорог проигрывают гонку строителям жилья: все новые магистрали вскоре после сдачи оказываются забиты автотранспортом. Решить проблему могло бы стратегическое градостроительное планирование, но эксперты его в России не видят.

Дорога до пробки

Около 480 км дорог планируется построить в Москве в ближайшие пять лет за счет городского бюджета, заявил в четверг руководитель департамента строительства столицы Андрей Бочкарев. Мэрия каждый год тратит существенные средства на создание транспортной инфраструктуры: в рамках адресной инвестиционной программы в 2018 году городская казна направила суммарно на транспортную инфраструктуру 358,1 млрд руб., в этом году планируется потратить 360,9 млрд руб. Большая часть этих средств направлена именно на улично-дорожную сеть — 235,8 млрд и 235,2 млрд руб. соответственно.

Несмотря на активное дорожное строительство, пробок в Москве с каждым годом становится только больше. В недавнем исследовании голландской компании TomTom российская столица оказалась на пятом месте в рейтинге городов с самыми загруженными

дорогами. Еще в 2017 году речь шла о шестом месте, в 2016 году — о 13-м, а в этом году Москву обогнали только Мумбай, Богота, Лима и Нью-Дели. По данным Tom Tom, утром в час пик жители Москвы и ближайшего Подмосковья стоят в пробке 26 минут на каждые полчаса пути, а вечером — 31 минуту. То есть у офисных сотрудников со стандартным графиком работы суммарное время, проведенное в пробках, может составлять 57 минут в сутки. И это проблема не только Москвы, но и Санкт-Петербурга, который оказался на 12-м месте рейтинга Tom Tom, и Новосибирска (16-е место), и Екатеринбурга (38-е место).

Проблема в том, что участки вдоль новых магистралей очень быстро застраиваются, и обитатели нового жилья и сотрудники офисов загружают транспортную инфраструктуру. «Москва оказалась в своего рода транспортной воронке»,— считает исполнительный директор фонда Института экономики города Татьяна Полиди. «На площадках вблизи новых дорог компании стараются построить не точечный объект, а целый многоэтажный комплекс: после его ввода созданной транспортной инфраструктуры оказывается мало, и требуются новые решения»,— поясняет госпожа Полиди.

### Придорожные метры

Близость к метро или наличие удобной дорожной развязки может увеличить цены в новостройках минимум на 2–3%, отмечает управляющий партнер компании «Метриум» Мария Литинецкая. Самым важным фактором в Москве участники рынка недвижимости единодушно называют метро. «Это одно из важнейших преимуществ девелоперского проекта, даже в качестве запасного варианта для водителей, кроме того, станция, как магнит, притягивает к себе коммерческую инфраструктуру, например торговые и развлекательные центры, и увеличивает инвестиционную привлекательность застройки»,— отмечает Мария Литинецкая. По расчетам эксперта, при условии удачно выбранного момента для вхождения в проект инвестор может дополнительно заработать на покупке первичной недвижимости 3–7% помимо роста за счет изменения стадии строительной готовности.

По оценкам директора по маркетингу ГК А101 Дмитрия Цветова, появление в шаговой доступности метро повышает стоимость квартиры на 20% как на первичном, так и на вторичном рынке. Это происходит на фоне роста спроса. В качестве примера гендиректор агентства «Бон-тон» Наталия Кузнецова приводит Новую Москву. После открытия здесь новых станций метро в июне объем экспозиции жилья сократился на 18,6% по объему предложения и на 18,2% по количеству лотов.

Гендиректор «Азбуки жилья» Владимир Каширцев добавляет, что влияние метро на стоимость недвижимости сильно меняется в зависимости от класса комплекса. Например, в Москве удаленное от станции метро жилье экономкласса продается дешевле средней цены на 14%, комфорткласса — на 11%, бизнес-класса — на 9%. При этом, объясняет он, об одномоментном повышении цен при открытии новой станции метро речи, как правило, не идет. «Наценка в 7–10% в таких новостройках закладывается изначально, а после открытия объектов цены увеличиваются на 3–5%»,— объясняет господин Каширцев. Впрочем, отмечает директор по продажам НДВ Татьяна Подкидышева, на рынке есть случаи обратного влияния. «Например, если новая железная или автомобильная дорога проходит очень близко к объекту жилищного строительства либо станция метро открыта прямо под окном, тогда жилой комплекс, который изначально проектировался как бизнес-класс, может оказаться в сегменте комфорткласса»,— отмечает она.

Как следует из данных Института экономики города и «Дом.РФ», в Москве время, затрачиваемое на поездку от дома до центра, влияет на стоимость жилья больше, чем в Нью-Йорке. Начальник управления предпродажной подготовки группы ПИК Илья Витковский уверен, что в Москве и ближайшем Подмосковье значение транспортной доступности со временем только вырастет, хотя уже сейчас этот показатель занимает ключевую роль в ценообразовании. «В настоящее время востребованы комплексы,

расположенные не далее чем 15 км от МКАД или в 15–20 минутах от станций метро», — поясняет господин Витковский.

В отличие от Москвы для регионов наличие общественного транспорта имеет меньшее значение. Директор по маркетингу «Галана» Наталья Гарифуллина указывает, что, согласно результатам опросов, у жителей Уфы и Перми этот показатель оказался на втором месте, в то время как для жителей Ижевска и Набережных Челнов — на пятом. Эксперт связывает это с тем, что люди стали активнее пользоваться личными автомобилями.

Все выше, и выше, и выше

Перспективные участки вблизи магистралей и транспортных узлов застройщики все чаще предпочитают застраивать домами повышенной этажности. Причем тренд стал очевиден не только в Москве, но и по всей стране, выяснили в Рейтинговом агентстве строительного комплекса (РАСК). Если еще три года назад средняя высота возводимого дома составляла 15–16 этажей, то сейчас — 17–18. В Москве тенденция заметнее: 21% выставленных на продажу квартир и апартаментов располагается в домах от 30 этажей, следует из расчетов «Метриума». Еще год назад этот показатель оценивался в 19,6%. В «Бест-Новострое» добавляют, что количество строящихся жилых корпусов выше 30 этажей в Москве за два года выросло почти вдвое — с 67 до 115. Средняя высотность за этот же срок увеличилась с 18 до 20 этажей. В «Метриуме» добавляют, что доля высотных домов в структуре предложения сейчас составляет 95%, а на объекты высотой от пяти до девяти этажей приходится 4%.

Увеличение средней высотности часто происходит за счет удаленных районов. Как следует из данных совместного исследования Института экономики города и «Дом.РФ», плотность застройки в крупных российских городах от центра к окраинам увеличивается. «За рубежом тенденция обратная: представлены разные форматы от маленьких студий в центре городов до больших индивидуальных домов и таунхаусов на окраинах», — объясняет Татьяна Полиди. Ее данные подтверждаются статистикой. Самые густонаселенные районы Москвы — спальные. По данным Мосгорстата, больше всего людей сейчас живет в Марьино — 253,9 тыс. человек. Следом идут Выхино-Жулебино (225,1 тыс.), Митино (194,9 тыс.), Отрадное (185,4 тыс.), Северное Тушино (165,7 тыс.) и Строгино (160,7 тыс.). Госпожа Полиди объясняет, что проблема характерна не только для Москвы, но и для ближнего пояса Подмосковья, который формально считается другим субъектом. «В результате в какой-то момент плотность строительства резко обрывается и за многоэтажками начинается деревня», — замечает она.

Незапланированные города

Буму высотного строительства в Москве и крупных городах России благоприятствует отсутствие градостроительного регулирования высотности, указывают эксперты. «В ситуации, когда инициатива переходит к рынку, всегда отдается предпочтение высотному строительству», — констатирует госпожа Полиди. Высотные проекты традиционно более привлекательны для девелоперов. Регулировать высотность необходимо, соглашается гендиректор РАСК Николай Алексеенко. По его мнению, сложившаяся проблема с увеличением высотности застройки отсылает к вопросам качества документов градостроительного проектирования, а также разработки единых стандартов малоэтажной застройки и создания соответствующей законодательной базы. В градостроительной политике крупных городов, включая Москву, по-прежнему отсутствует комплексный подход, соглашается управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский. «То есть если выдаются разрешения на строительство, то вопрос с транспортной инфраструктурой зачастую не рассматривается в контексте обоснованности той или иной стройки», — поясняет он.

Высокая плотность застройки не прибавляет комфорта для проживания. Директор проектов КБ «Стрелка» Екатерина Малеева считает наиболее оптимальными жилые дома

высотой не более восьми этажей. Строительство 25-этажных высоток, по ее словам, делает дворы и пространства между зданиями чрезмерно растянутыми. «Человек может видеть и оценивать происходящее на расстоянии 100 м. Как только эта дистанция повышается, пространство становится некомфортным и, например, родители не отпускают детей гулять во дворе самостоятельно, поскольку не могут видеть, что с ними происходит»,— рассуждает она. По ее словам единственное, что описано в нормах для снижения негативного воздействия,— это обязательное соблюдение стандартных отступов. В качестве примера эксперт приводит размещение парковки. «При создании более 50 машино-мест между парковкой и окнами должно быть не менее 25 м, при этом машины не должны стоять ближе 20 м к детской площадке, которая, в свою очередь, должна находиться в 12 м от окон»,— перечисляет госпожа Малеева. По ее словам, когда застройщик в современных условиях пытается соблюсти все эти устаревшие нормы, то у него нет иного выбора, как повысить этажность застройки.

Коммерческий директор ГК «Самолет» Дмитрий Волков говорит, что системным застройщикам интересно работать с домами выше 12 этажей. При этом, продолжает он, 17-этажные объекты дают правильную пропорцию с точки зрения экономики строительства. Наталья Гарифуллина говорит, что в регионах это значение немного меньше: 15 этажей — для центральных районов города и переменная этажность от 4 до 12 этажей — для спальных.

Дмитрий Цветов объясняет, что строить высотные дома выгодно только в местах с высокой стоимостью продажи жилья. «Себестоимость строительства жилого дома скачкообразно увеличивается по мере роста этажей: в какой-то момент возникает необходимость установить второй лифт, построить технический этаж и так далее, эти издержки должны нивелироваться»,— рассуждает он. Но коммерческий директор Tekta Group Наталья Козлова с ним не соглашается: «Реализация дома на 250 квартир с этажностью 25 этажей будет выгоднее, чем строительство пятиэтажного дома на 50 квартир, поскольку стоимость покупки земельного участка и подведения коммуникаций будет распределена на большую площадь строительства».

Между тем районы с высокой плотностью застройки, которая не привязана к существующей транспортной инфраструктуре, рискуют превратиться в неблагополучные. «В таких местах велик риск геттоизации»,— считает Татьяна Полиди. Более того, в некоторых районах массовой застройки появляются жилые комплексы, в проектирование которых не приглашались архитекторы, что превращает такие объекты в типовое низкобюджетное жилье, заключает глава бюро IQ Эрик Валеев.

В департаменте градостроительной политики Москвы не ответили на вопросы “Ъ”.

Недоступное регулирование

Конъюнктура

В развитых странах наблюдается устойчивая корреляция: наиболее комфортные города для жизни — это города с жестким градостроительным регулированием и низкой рыночной доступностью жилья, говорится в совместном исследовании Института экономики города и «Дом.РФ». Анализ 17 крупнейших российских агломераций такой закономерности не выявил. Так, например, Московская, Санкт-Петербургская, Казанская агломерации имеют самые низкие показатели доступности жилья и одновременно занимают низкие позиции в рейтинге агломераций по жесткости и согласованности градостроительного регулирования. При этом темпы ввода жилья в российских агломерациях существенно опережают показатели развитых зарубежных агломераций — в среднем десять жилых объектов на 1 тыс. человек против трех-четырёх жилых объектов на 1 тыс. человек.

<https://www.kommersant.ru/doc/4054645>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.08.09; YOUDRIVE УТОЧНИТ ВРЕМЯ И МЕСТО; СЕРВИС РАЗРЕШИТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ БРАТЬ ПОПУТЧИКОВ**

Каршеринговый сервис YouDrive предложит пользователям в обмен на скидки указывать место прибытия и примерное время завершения поездки. Планируется, что нововведение со временем ляжет в основу новой функции — возможности для пользователей сервиса зарабатывать на подвозе попутчиков. В России культура таких поездок внутри города пока не прижилась, напоминают эксперты.

YouDrive начал предлагать клиентам скидки в рамках «умных тарифов» за указание места назначения и приблизительного времени завершения поездки, рассказали “Ъ” в компании. Размер скидки рассчитывается с учетом длительности поездки и уровня спроса в конечной точке маршрута. В дальнейшем пользователи смогут сразу передавать автомобиль по завершении аренды другому клиенту, а также брать попутчиков, говорят в сервисе. «Каршеринг — это прежде всего общественный транспорт для коротких поездок внутри города. Такой сервис может стоить дешевле, чем сейчас, если предоставить еще больше возможности для шеринга», — отметил основатель и гендиректор YouDrive Борис Голиков.

YouDrive основан в 2015 году, сервис работает в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и Сочи, общий автопарк насчитывает 2,5 тыс. автомобилей с учетом партнерских. В январе господин Голиков говорил “Ъ”, что выручка сервиса за 2018 год превысила 1 млрд руб. В июне интерес к покупке сервиса подтвердила Mail.ru Group.

Сервис «Делимобиль» 7 августа объявил, что нарастил парк до 12,5 тыс. машин, обогнав лидировавший ранее «Яндекс.Драйв» с 11,5 тыс. автомобилей. Третью строчку по объему автопарка занимает BelkaCar, у которой 4,3 тыс. машин.

Конкуренты YouDrive пока не экспериментировали с аналогичными предложениями для клиентов, но «Яндекс.Драйв» в апреле ввел тарифы с фиксированной стоимостью поездки, сохранив и поминутную тарификацию. Успешное развитие каршеринга обеспечивает эффективное управление автопарком и максимальное сокращение простоя автомобилей, приемы этого могут различаться и варьироваться, рассуждает представитель «Делимобиля» Алена Балакирева. По ее словам, «Делимобиль» работает с анализом данных для прогнозирования спроса в определенные часы и в определенных районах, чтобы число аренд автомобилей в сутки росло. Другой собеседник “Ъ” на рынке каршеринга связывает стремление YouDrive добиться максимальной эффективности от автомобилей со сравнительно некрупным автопарком сервиса.

YouDrive пытается сочетать разные модели, отмечает руководитель кластера Sharing Economy Российской ассоциации электронных коммуникаций Антон Губницын. «Сервис берет в аренду машины от физических лиц, создает единую платформу операторов шеринга. Трудно сказать, какая из идей выстрелит, но это стремление протестировать разные грани платформенной экономики и найти точку, где участники сети создают добавленную стоимость друг для друга», — рассуждает он.

Для пользователя новые «умные тарифы» будут привлекательны, если окажутся просты и понятны, считает президент Sistema\_VC Дмитрий Филатов. При этом, по его мнению, в России культура разделения поездок еще не сформирована, так как люди высоко ценят личное пространство. Кроме того, разделение поездки выгодно, если она дорогая, но в России и такси, и каршеринг сравнительно дешевы, продолжает он, «поэтому привлекательность функции разделения поездки в сравнении с безопасностью и комфортом личного пространства не очевидна». Антон Губницын напоминает, что реализовать внутригородские поездки пока не удалось крупнейшему карпулинговому сервису в России BlaBlaCar.

Всего за первое полугодие 2019 года москвичи совершили 24 млн поездок на каршеринге, говорится на сайте мэра столицы. По данным мэрии, ежедневно каршеринговым

автомобилем в среднем пользуются семь человек, средняя стоимость минуты составляет 6–10 руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4054650>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; В ГОСДУМЕ РАССКАЗАЛИ О ПОПРАВКАХ В ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АГРЕГАТОРАХ ТАКСИ**

Более трех сотен поправок было включено в законопроект об агрегаторах такси, некоторые из них подразумевают излишнее регулирование отрасли, считает член комитета Госдумы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин («Справедливая Россия»).

Ранее член этого же комитета Думы Александр Старовойтов на своей странице в Facebook разместил редакцию законопроекта ко второму чтению. Документ, по его словам, был разослан членам комитета в конце июля. В думском комитете РИА Новости факт рассылки подтвердили, но указали, что депутаты получили рабочую версию проекта «без позиции комитета».

Согласно тексту проекта, опубликованному депутатом Старовойтовым, среди требований к таксистам перечислены наличие гражданства РФ и российского национального водительского удостоверения, водительского стажа не менее трех лет, а также отсутствие непогашенной или неснятой судимости за особо тяжкие преступления. Как следует из опубликованного депутатом текста, легковые такси также должны быть оснащены тахографами для контроля режима труда и отдыха водителей.

«Там около 300 поправок, многие из них взаимоисключающие. Ситуация с законом о такси показывает на самом деле, что лучше его «убить», написать заново, чем мучиться с этими поправками, которые ни к чему хорошему не приведут. Излишнее регулирование в сферу вносится, причем так нарочито, что этот закон в том виде и с теми поправками, которые предлагаются, может просто убить сферу такси в принципе», - сказал Ионин, комментируя предложенные ко второму чтению изменения.

Он назвал проект устаревшим и заявил, что если «его разбавить кучей поправок, он не даст работать сфере, которая сегодня стала для людей доступной, адекватной по цене». При этом Ионин высказался за принятие закона, который бы обеспечивал безопасность перевозок.

«Есть вопросы к безопасности (перевозок), которые надо наладить. Так давайте примем не отдельный закон о такси, а отдельное законодательство о безопасности перевозок такси. Потому что, конечно, есть вопросы и с ответственностью агрегаторов такси», - отметил депутат.

«Но когда предлагается оснастить машины тахографами..., мне кажется, что какие-то лоббисты этих тахографов сидят и просто считают свои барыши, которые они получают от изменений в законодательстве. Никто не считает, насколько это приведет к удорожанию поездок», - считает Ионин.

Он также назвал убийственной поправку о тарифном регулировании, по которой перевозчики должны утверждать тарифы на свои услуги в соответствии с методикой **Минтранса России**.

«Благодаря тому, что это рынок, на нем есть спрос, предложение, цена за последний год на услуги существенно снизилась. Это главное достижение этого рынка - он стал гораздо доступнее, регулирование всегда ведет к повышению цен», - пояснил свою позицию Ионин.

В конце мая глава комитета Евгений Москвичев заявлял РИА Новости, что закон об агрегаторах такси, направленный на урегулирование перевозок, должен вступить в силу в 2019 году. Москвичев также говорил, что, согласно поправкам ко второму чтению, иностранные компании, работающие в сфере таксомоторных перевозок, не смогут предоставлять свои услуги на территории РФ. Кроме того, согласно поправкам, все

автомобили такси в России будут оборудованы системой ГЛОНАСС, благодаря чему будет вестись контроль режима труда и отдыха водителя и не позволит ему работать сверх нормы.

<https://ria.ru/20190808/1557306904.html>

### **RNS; 2019.08.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ ВЫСТУПИЛО ПРОТИВ ТАХОГРАФОВ В ТАКСИ**

Правительство Москвы не поддерживает обязательную установку тахографов в автомобилях такси, как того требуют соответствующие поправки в законопроект о такси, заявил в ходе выступления на Евразийском форуме «Такси» заместитель мэра и руководитель департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов.

«Мы против установки дополнительного оборудования, в частности, тахографов в такси. Считаем, что это излишне, есть достаточно много систем, через которые можно контролировать, и дать эти системы надзорным органам, чтобы они видели режим работы водителей такси», — заявил Ликсутов.

Обязательство по установке тахографов прописано в поправках в проведенном первом чтении в Госдуме в декабре 2018 года законопроекту о регулировании деятельности такси. Новую редакцию проекта опубликовал в Facebook депутат Александр Старовойтов (ЛДПР).

Тахограф — устройство, которое устанавливается на борту автотранспортных средств для регистрации скорости движения, маршрута, соблюдения ПДД. Устройство также фиксирует режим труда и отдыха водителей.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-Moskvi-vistupilo-protiv-tahografov-v-taksi-2019-08-08/>

### **ТАСС; 2019.08.08; ГИБДД НАЧАЛА КАМПАНИЮ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОЙ ЕЗДЫ «ОДНОЗНАЧНО ПОНИМАЙ ЗНАКИ»**

ГИБДД совместно с **Минтранс**ом и общественными организациями начали социальную кампанию пропаганды соблюдения правил дорожного движения «Однозначно понимай знаки», главной целью которой является убедить водителей не превышать предельную скорость движения, установленную тем или иным ограничивающим знаком. Об этом на пресс-конференции в ТАСС рассказала глава экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре.

«Одной из главных целей данной кампании - убедить водителей не превышать скорость движения, которая ограничивается знаком. Многие шоферы уверены, что если знак разрешает ехать, например, 5 км/ч, то если ехать 10 км/ч, вас не оштрафуют, это нарушение не фиксируется. Но представьте, что это придворовая территория, и вам перебегают путь малыш. Для него эти 5 км могут оказаться фатальными», - сказала она. Агре напомнила, что в 2018 году из-за несоблюдения скоростного режима произошло более 10 тыс. ДТП, в которых пострадали 13 тыс. 833 человек, и кампания ставит своей целью изменить эту статистику в лучшую сторону.

«Хотя за последние годы у нас и снизилась смертность на дороге вдвое, к 2024 году стоит задача сократить этот показатель еще в три раза. И социальная кампания, которая стартует сейчас, призвана вскрыть проблемы, связанные с безопасностью дорожного движения, чтобы помочь нам достичь этой цели. Одной из этих проблем является нарушение скоростного режима, он остается одной из главных причин автоаварий на российских дорогах», - сказала она.

Как рассказали инициаторы кампании, она пройдет в 15 регионах России, в рамках нее запланированы мероприятия по разъяснению водителям необходимости соблюдать требования дорожных знаков, пешеходам пояснят, как в современных условиях наиболее безопасно переходить проезжую часть. Ряд специальных мероприятий будет направлен на

обучение школьников безопасному поведению на дорогах. Отдельным пунктом кампании стала серия видеороликов с участием известных артистов и спортсменов, призывающих водителей не нарушать требования знаков дорожного движения.

Президент экспертного центра

<https://tass.ru/obschestvo/6744733>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; ГИБДД НАЧАЛА СОЦИАЛЬНУЮ КАМПАНИЮ ПО БОРЬБЕ С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ**

ГИБДД России совместно с экспертным центром «Движение без опасности» инициировала общественную кампанию «Однозначно», в ходе которой водителям объяснят, что скорость не стоит превышать даже в пределах нештрафуемого порога, сообщает ведомство.

Социальная кампания «Однозначно» пройдет в 15 субъектах РФ, она призвана объяснить водителям, что не следует превышать скоростной режим до 19 километров в час свыше установленного знаком ограничения скорости.

По мнению организаторов акции, даже нештрафуемое превышение скорости до 19 километров в час создает опасные ситуации на дорогах, и водителям необходимо понять, что знаки ограничения следует понимать однозначно: если на знаке стоит ограничение 60 километров в час, не стоит превышать именно эту скорость, говорится в материалах.

«Основным и самым проблемным условием и причиной ДТП является скорость. Скорость автомобиля является первой причиной смертности в ДТП. Либо неправильная оценка ситуации, когда водитель движется со слишком большой скоростью, либо умышленное превышение скоростных режимов, предусмотренных дорожными знаками», - отметил замначальника ГУОБДД МВД России Олег Понарьин на пресс-конференции.

<https://ria.ru/20190808/1557297395.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; В ГИБДД НАЗВАЛИ САМЫЕ ОПАСНЫЕ ДЛЯ ЖИЗНИ ДОРОГИ**

Большинство ДТП с летальным исходом происходит на федеральных автодорогах, заявил журналистам заместитель начальника ГУОБДД МВД полковник полиции Олег Понарьин.

По его словам, на федеральных трассах происходит более 40 процентов смертельных случаев ДТП.

«В равной степени дороги регионального значения и муниципальные дороги по 30 процентов также вносят свой негативный вклад в общую копилку», — рассказал Понарьин.

Чаще всего аварии происходят в результате столкновений, выезда на встречную полосу и наезда на пешеходов. Однако главная их причина — превышение скорости, подчеркнул замглавы ГИБДД.

«Скорость автомобиля — первая причина смертности в ДТП. Либо неправильная оценка ситуации, когда водитель движется со слишком большой скоростью, либо умышленное превышение скоростных режимов, предусмотренных дорожными знаками», — сказал он.

Для борьбы с превышением скорости ГИБДД совместно с экспертным центром «Движение без опасности» начали общественную кампанию «Однозначно», которая пройдет в 15 регионах. Она призвана объяснить водителям, что скорость не следует превышать даже в пределах нештрафуемого порога в 19 километров: то есть если на знаке

стоит ограничение 60 километров в час, то нужно соблюдать именно такой скоростной режим.

<https://ria.ru/20190808/1557296136.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; В СФ ОБСУДЯТ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ ДТП ПОД НОВОРОССИЙСКОМ**

Совет Федерации обсудит с **Минтрансом** вопрос безопасности на дорогах и, в частности, организации автобусных перевозок, сообщил зампред комитета Совфеда по экономической политике Валерий Васильев.

В среду вечером на 16-м километре автодороги Новороссийск - Керченский пролив столкнулись внедорожник Volkswagen Touareg и автобус Hyundai, после чего обе машины упали в обрыв глубиной около 30 метров. Погибли трое из шести находившихся в легковушке человек, в том числе два ребенка, 44 госпитализированы. По данным минздрава региона, 13 пострадавших были экстренно прооперированы. Возбуждено уголовное дело.

«Нельзя допускать, чтобы на дорогах массово гибли люди, тем более дети. Парламентарии во время осенней сессии обязательно вернуться к вопросу безопасности на дорогах, и эта тема станет предметом обсуждения с профильным ведомством - **министерством транспорта**», - цитирует Васильева его пресс-служба.

Сенатор напомнил, что ранее «не менее жуткая» авария случилась в начале августа в Татарстане, где пострадало 11 человек.

«Уверен, что если бы трасса была оснащена видеокамерами, такой трагедии можно было бы избежать. Считаю, что камеры, фиксирующие все происходящее на трассе, должны стать стимулом ездить по правилам, а не средством по сбору штрафов», - заявил он.

Васильев отметил, что уже неоднократно призывал пересмотреть ответственность нарушителей скоростного режима на дорогах. В условиях южной ночи, когда рано темнеет, заниматься лихачеством на трассе нельзя, сказал сенатор.

Кроме того, по словам Васильева, нужна особая ответственность водителей, профессионально занимающихся перевозкой граждан. «Они должны максимально минимизировать опасность, которая может возникнуть как лично для водителя, так и для его пассажиров», - отметил зампред комитета.

«Какова бы ни была причина трагедии - усталость одного из водителей, невнимательность, плохие дорожные условия или неоправданное лихачество - выводы нужно будет сделать далеко идущие», - добавил Васильев.

<https://ria.ru/20190808/1557296105.html>

### **ТАСС; 2019.08.08; КТК-Р НАПРАВИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПОРЯДКА 200 МЛН РУБЛЕЙ**

Каспийский трубопроводный консорциум-Р (КТК-Р) вложит 200 млн рублей в строительство моста через реку Кигач между селами Малый Арал и Байбек в Красноярском районе Астраханской области, сообщил в четверг журналистам генеральный директор компании Николай Горбань, который находится с рабочей поездкой в Астрахани.

Тема ремонта мостовых сооружений в Астраханской области поднималась в мае этого года в Ахтубинске на совещании с президентом РФ Владимиром Путиным. В регионе 160

из 283 мостовых объектов находятся в аварийном и неудовлетворительном состоянии. На реконструкцию только аварийных мостов требуется 2 млрд рублей, еще порядка 14 млрд рублей - на предаварийные. При этом поддержание в рабочем состоянии мостов жизненно необходимо для региона, так как одна треть населения проживает в селах на островах.

«Мост [планируем построить] через реку Кигач. Там есть проблема. <...> Поэтому мы приняли решение построить там стационарный мост. Это будет стоить, наверное, порядка 200 млн рублей», - сказал Горбань.

Он отметил, что сейчас между селами, где проживает более 600 человек, работает паромная переправа, но этого недостаточно. Консорциум уже начал подготовку проектно-сметной документации. Приступить к строительным работам планируется в первом полугодии 2020 года. Сдача моста в эксплуатацию запланирована на начало 2021 года.

«В Астраханской области мы испытываем проблемы с мостами, которые находятся в аварийном и предаварийном состоянии. В ряде районов мы вынуждены организовывать паромные переправы ввиду того, что нет мостовых переходов. Поэтому данный проект важен для региона», - пояснил врио губернатора Астраханской области Игорь Бабушкин.

По информации пресс-службы главы региона, Астраханская область сотрудничает с КТК-Р более 20 лет. В благотворительные программы на территории региона компания инвестировала уже более 900 млн рублей. КТК-Р занимается транспортировкой нефти из Казахстана через Новороссийск на мировые рынки. Протяженность трубопровода, соединившего нефтяные месторождения Западного Казахстана с морским терминалом в Новороссийске, составляет 1,511 тыс. км.

<https://tass.ru/ekonomika/6745799>

### **ТАСС; 2019.08.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДВУХ ПУТЕПРОВОДОВ НА ТРАССЕ «НАРВА» ВОЗОБНОВИТСЯ В ПЕТЕРБУРГЕ**

Компания «Пилон» в конце августа возобновит прерванную из-за финансовых трудностей реконструкцию Лиговского и Гореловского путепроводов, расположенных на автомобильной дороге «Нарва» в Красносельском районе Петербурга. Об этом в четверг сообщил временно исполняющий обязанности губернатора города Александр Беглов во время объезда Красносельского района.

«Лиговская и Гореловская развязки будут строиться, в конце августа выйдут рабочие, и мы планируем, что на следующий год, наконец, сделаем Гореловский путепровод и 2021 год - введем Лиговский [путепровод]», - сказал Беглов, потребовав от ЗАО «Пилон» ликвидировать отставания по срокам «в самое ближайшее время».

Финансовые трудности заставили генерального подрядчика приостановить реконструкцию путепроводов в мае.

«Пилон» на сегодняшний день действительно находится в сложной финансовой ситуации. <...> Тем не менее у нас нет другой такой компании, которая бы имела такие компетенции по путепроводам, по мостостроению, особенно что касается реконструкции разводных

мостов. <...> Для нас эта компания очень ценная, у нее серьезные компетенции», - подчеркнул Беглов, добавив, что город заинтересован в сохранении компании.

Лиговский двухполосный путепровод расположен на четвертом километре автомагистрали «Нарва» в районе железнодорожной станции Лигово в Красносельском и Кировском районах Петербурга. После реконструкции, завершение которой запланировано на конец 2021 года, путепровод будет адаптирован под требования дорог первой категории, количество полос будет увеличено с четырех до шести. Степень готовности объекта - 7%.

Гореловский путепровод расположен в Красносельском районе Петербурга на 11-м км автодороги «Нарва» и пересекает два главных пути железной дороги Санкт-Петербург - Красное Село. После реконструкции количество полос увеличится с двух до шести, степень готовности объекта - 65%. В августе 2018 года завершился первый этап реконструкции Гореловского путепровода, и движение автотранспорта было переключено на построенный путепровод.

<https://tass.ru/ekonomika/6746263>

### **РИА НОВОСТИ; ИНТЕРФАКС; 2019.08.08; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ УЧАСТКА ЛИНИИ МЕТРО ПОЧТИ ЗА 1 МЛРД РУБ**

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (КРТИ) объявил открытый

конкурс на выполнение работ по разработке проектной документации и инженерной подготовке Красносельско-Калининской линии петербургского метрополитена от станции «Казаковская» до станции «Сосновая поляна», сообщает пресс-служба комитета.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 990,118 млн рублей. Заявки принимаются до 31 августа, победитель будет определен 4 сентября.

Согласно техническому заданию, при выполнении работ в составе проектной документации подрядчик должен предусмотреть разделение работ по таким этапам строительства как инженерная подготовка территории (должна быть определена первоочередность работ по освобождению территории) и подготовительный этап строительства.

В проектной документации должно быть учтено строительство перегонных тоннелей, притоннельных сооружений и четырех станционных комплексов «Брестская», «Улица Доблести», «Петергофское шоссе», «Сосновая поляна» с устройством оборота составов за станцией «Улица Доблести» и за станцией «Сосновая поляна».

В процессе подготовки проектной документации подрядчик обязан определить продолжительность строительства и составить календарный план строительства.

Срок завершения работ - не позднее 31 августа 2023 года.

Строительство Красносельско-Калининской линии метрополитена включает несколько этапов. «В настоящее время по заказу комитета ОАО «Метрострой» (МОЕХ: МЕТР) возводит первый участок линии - от станции «Юго-Западная» до «Путиловской». Ввод участка запланирован на 2022 год», - приводятся в сообщении слова главы комитета Сергея Харлашкина.

Ориентировочная длина проектируемого участка линии - 7,81 км. Максимальный размер движения - 32 пары поездов в час. Количество вагонов в поезде - 8 шт.

Красносельско-Калининская линия должна соединить через центр юго-западную и северо-восточную части города (Красносельский и Калининский районы).

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО БОЛЕЕ ТРЕТИ ТАКСИСТОВ РАБОТАЮТ БЕЗ ВЫХОДНЫХ**

Около 35% водителей такси в Москве работают без выходных, заявил заместитель главы столичного департамента транспорта Дмитрий Пронин на международном евразийском форуме такси.

Пронин отметил, что 98% водителей такси - это мужчины, 2% - женщины. «25% - работают от года до двух, 60-65% работают с переработками, 35% работают фактически без выходных», - добавил он.

Он рассказал, что в среднем опыт работы в такси - это 6 лет, для 79% водителей такси - это единственный способ заработка, и в среднем они совершают по 10-15 поездок в день.

<https://ria.ru/20190808/1557295879.html>

### **ТАСС; 2019.08.08; ПРОЕЗД НА МЕТРО ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЕДИНОЙ КАРТЫ ПЕТЕРБУРЖЦА ПОДЕШЕВЕЕТ НА ТРЕТЬ**

Правительство Санкт-Петербурга утвердило тарифы льготного проезда на метро для владельцев Единой карты петербуржца. Об этом сообщила в четверг пресс-служба городского комитета по тарифам.

«Правительство Санкт-Петербурга установило льготный тариф на проезд в метро при оплате в турникетах картами «Мир» и Единой картой петербуржца. Воспользоваться новым тарифом можно будет уже в сентябре. Стоимость проезда при оплате в турникете картой «Мир» составит 35 рублей, владельцы Единой карты петербуржца заплатят еще меньше - всего 30 рублей», - говорится в сообщении. В настоящее время стоимость одной поездки на метро в Петербурге составляет 45 рублей.

По данным Петербургского метрополитена, в первом полугодии 2019 года доля поездок, плата за которые осуществлена бесконтактными банковскими картами, была не так велика. По расчетам комитета, этот проект позволит увеличить долю оплаты проезда в метро банковскими картами.

Разницу между действующим и льготным тарифом по совершенным поездкам будет компенсировать Национальная система платежных карт. Власти города также рассматривают возможность ввести подобные льготы в отношении проезда на наземном транспорте.

В настоящее время Единая карта петербуржца включает четыре основных приложения: платежное, транспортное, идентификационное и электронную подпись. Для оформления необходимо лично обратиться в отделение одного из банков-партнеров проекта с паспортом, СНИЛС и полисом обязательного медицинского страхования. Карта оформляется в течение двух недель. Ранее власти Санкт-Петербурга сообщали о планах выдать до конца года 400 тыс. Единых карт петербуржца, а за два-три года - около 2 млн.

<https://tass.ru/obschestvo/6744713>

### **ТАСС; 2019.08.08; КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ 97 МЛН РУБЛЕЙ ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА НА ПОКУПКУ 17 АВТОБУСОВ**

Правительство РФ выделит Минтрансу 97 млн рублей из резервного фонда для предоставления субсидии республике Карелия на покупку 17 автобусов, следует из распоряжения кабмина, опубликованного на официальном портале правовой информации.

Транспорт приобретут для нужд государственного предприятия «Карелавтотранс». Контролировать использование бюджетных средств будет **Минтранс**, ведомство должно предоставить доклад до 1 февраля 2020 года.

В апреле 2019 года Законодательное собрание Карелии уже одобрило дополнительные 100 млн рублей для закупки 16 автобусов, которые также поступят на баланс «Карелавтотранса». Как отметили в пресс-службе республиканского **Минтранса**, на восемь из них модели ПАЗ аукционы уже объявлены. Новый транспорт встанет на междугородние и пригородные рейсы, стабилизируя таким образом ситуацию с автобусным сообщением внутри республики.

«Этого количества должно хватить, чтобы обновить парк «Карелавтотранса», который находится сейчас в плачевном состоянии. Очень много жалоб поступало на работу предприятия», - отметили в пресс-службе регионального ведомства.

Ранее сообщалось, что доходная часть бюджета Карелии на 2019 год увеличена на 2,4 млрд рублей, рост произойдет в том числе за счет поступления трансфертов из федерального бюджета. Планируется, что более 308 млн рублей направят на ремонты зданий в преддверии празднования 100-летия образования Республики Карелия, более 67 млн рублей - на устранение нарушений пожарной безопасности в учреждениях здравоохранения, образования, культуры и социальной защиты.

В новость внесены изменения (15:12 мск) - добавлен комментарий **Минтранса** Карелии после 3 абзаца.

<https://tass.ru/ekonomika/6744645>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.08.09; УГОЛЬЩИКОВ ПОТЯНУЛО НА БАЛТИКУ; EVRAZ СООБЩИЛА О РОСТЕ ОТГРУЗОК ЧЕРЕЗ ЗАПАДНЫЕ ПОРТЫ**

Российские компании наращивают погрузку металлургических углей через порты на Балтике, пытаясь обойти существующие логистические ограничения по отгрузке объемов на восток по железной дороге. Так, о росте отгрузки через балтийские порты сообщила Evraz, которая поставяет этим путем уголь не только в Европу, но и на Дальний Восток. Эксперты отмечают относительно неплохую конъюнктуру на рынке коксующихся углей по сравнению с энергетическим углем, благодаря которой поставки через Балтику будут рентабельны при цене выше \$80 за тонну.

Evraz из-за высокой загрузки дальневосточных направлений увеличила экспорт угля через балтийские порты, сообщается в отчете компании. В ходе телефонной конференции президент Evraz Александр Фролов заявил, что вывоз угля в этом направлении является альтернативой отгрузок на Дальний Восток, причем поставки через Балтику ведутся не только для потребителей в Европе, но и на Дальнем Востоке. «По дальневосточному направлению, к сожалению, существуют серьезные ограничения по тем объемам, которые российские железные дороги на этом направлении могут принять», — пояснил он. Хотя поставки через Балтику не являются оптимальными, Evraz удается «сохранять достаточный уровень рентабельности, который позволяет производить отгрузки», сообщил господин Фролов. В первом полугодии компания нарастила экспорт угля на 8%, до 4,2 млн тонн, в том числе в Индию, Китай и Вьетнам.

Россия поставяет в Европу преимущественно энергетический уголь, но сейчас в ряде случаев поставки стали нерентабельными, поскольку цены на энергетический уголь в Европе упали гораздо сильнее, чем в Азии. Но падение цен мало коснулось коксующихся углей.

В ОАО РЖД сообщили “Ъ”, что в первой половине года перевозка угля в направлении портов Северо-Запада РФ увеличилась на 10%, до 27 млн тонн (как энергетических, так и коксующихся углей).

В «Мечеле» заявили “Ъ”, что сохраняют объемы перевалки через балтийские порты на стабильном уровне. «Компания поставляет в этом направлении премиальные виды продукции — PCI, антрациты, кокс, которые обеспечивают достаточный уровень рентабельности», — добавил представитель «Мечела». При этом добыча компании, исходя из прогноза ее гендиректора Олега Коржова, в первом полугодии могла сократиться на 15,6%, до 8,2 млн тонн.

Основной угольный актив Evraz — «Распадская», где добывается коксующийся уголь, нарастила реализацию угольного концентрата в первом полугодии на 16%, до 4,1 млн тонн, за счет «максимизации отгрузок» на экспорт. Продажи рядового угля выросли на 57%, до 1,2 млн тонн. Гендиректор «Распадской» Сергей Степанов говорил, что компания производит 13–14 млн тонн угля, «могли бы и больше, но есть логистические ограничения».

ОАО РЖД 5 августа заявило о том, что компании удалось «переломить ситуацию с углем» и обеспечить рост погрузки по всем направлениям на фоне роста цен на энергетический уголь. В июне погрузка угля упала сразу на 7% к июню прошлого года (см. “Ъ” от 31 июля). Что касается поставок в направлении Дальнего Востока, в РЖД отчитались о «рекордных по объему показателях» отправки угля, несмотря на ремонты и дефицит пропускных способностей. За семь месяцев погрузка угля в адрес Дальневосточной железной дороги увеличилась на 4,8%, до 60,4 млн тонн (это 70% всего грузопотока), в июле — на 9,7%, до 8,7 млн тонн.

Максим Худалов из АКРА говорит, что рынок для металлургических углей и PCI не так уж и плох. «Цены стоят на уровне \$130–140 за тонну, этого вполне достаточно для рентабельной добычи, и поставки через порты Балтики являются вполне разумной стратегией. Думаю, что пока цены на угли этих марок находятся на уровнях выше \$80 за тонну, их поставки будут рентабельными. Хуже обстоят дела с углями низкокачественных коксующихся марок типа ГЖ + КС, там цена сейчас уже приближается к \$100 за тонну — если снижение продолжится, это серьезно ухудшит рентабельность поставок», — полагает господин Худалов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4054682>

### **ТАСС; 2019.08.08; РЖД ПРИОБРЕТУТ БОЛЕЕ 500 ТЫС. Т РЕЛЬСОВ ВО II ПОЛУГОДИИ 2019 ГОДА**

Российские железные дороги (РЖД) планируют закупить более 500 тыс. т рельсовой продукции во втором полугодии 2019 года, говорится в пресс-релизе холдинга.

В первом полугодии РЖД приобрели 470,2 тыс. т рельсов у российских производителей. Предприятия Evraz поставили 397,7 тыс. т продукции, «Мечел» - 72,5 тыс. т. Новые рельсы применяются как для нового строительства, так и для ремонта железнодорожных путей.

«Для укладки на особо грузонапряженных или высокоскоростных участках пути используются дифференцированно-термоупрочненные рельсы длиной 100 м», — отмечается в сообщении.

Всего в 2019 году холдинг приобретет более 1 млн т рельсов, из них до 790 тыс. т производства Evraz и 238 тыс. т - компании «Мечел».

В 2018 году РЖД закупили 985,5 тыс. т рельсовой продукции у тех же поставщиков, в том числе 519,1 тыс. т термоупрочненных рельсов.

<https://tass.ru/ekonomika/6746152>

### **ТАСС; 2019.08.08; СМИ СООБЩИЛИ О ЗАПУСКЕ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАРШРУТА ЧЖЭНЧЖОУ - МОСКВА**

Новый грузовой поезд по маршруту Китай - Европа запущен в центральной китайской провинции Хэнань. Он связывает региональный административный центр город Чжэнчжоу с Москвой, сообщает в четверг агентство «Синьхуа».

«Новый маршрут поможет снизить транспортные расходы для компаний, стремящихся освоить российский рынок», - цитирует агентство заявление инициатора нового международного маршрута компании Zhengzhou International Hub Development and Construction.

Двусторонняя торговля между КНР и РФ в последние годы растет, Китай является крупнейшим торговым партнером России в течение девяти лет подряд, отмечает «Синьхуа». «В торговле между Россией и провинцией Хэнань также был зарегистрирован быстрый рост. Продукты питания, вина и напитки являются основным импортом из России, в то время как продукция электронной промышленности и изделия из стали составляют основу экспорта этого региона в РФ», - уточняет агентство.

Китайско-европейское грузовое железнодорожное сообщение - одно из важнейших транспортных направлений китайской инициативы «Один пояс - один путь». Оно начало действовать в 2011 году и с тех пор быстро растет. Из Чжэнчжоу первый грузовой поезд по нему отправился в Гамбург в июле 2013 года. В настоящее время грузовое железнодорожное сообщение с Европой имеют 12 китайских городов - крупнейших индустриальных хабов.

<https://tass.ru/ekonomika/6744301>

### **ПРАЙМ; 2019.08.08; «РОСМОРПОРТ» ПЕРЕДАЛ «РОСАТОМУ» ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РАБОТЫ В САБЕТТЕ**

ФГУП «Росморпорт» передало госкорпорации «Росатом» оборудование «Гидрографического предприятия» для работы в Сабетте (ЯНАО), где находится завод «Новатэка» >«Ямал СПГ», сообщила пресс-служба предприятия.

Ранее «Гидрографическое предприятие», обеспечивающее навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства в акватории Северного морского пути, указом президента России было передано госкорпорации «Росатом» от **министерства транспорта РФ**.

«В июле ФГУП «Росморпорт» завершило передачу 82 единиц средств навигационного оборудования ФГУП «Гидрографическое предприятие» ГК «Росатом» в связи с наделением полномочиями оператора развития Северного морского пути и для обеспечения безопасности мореплавания по морскому каналу, подходному каналу и в акватории морского порта Сабетта», - говорится в сообщении.

«Для выполнения плановых дноуглубительных работ в морской порт Сабетта в конце месяца прибыли земснаряды Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт», - добавляется в сообщении. Также продолжаются ремонтные дноуглубительные работы на Волго-Каспийском морском судоходном канале, Таганрогском подходном канале и в акваториях ряда морских портов. Флот предприятия в июле пополнила новая самоходная грунтоотвозная шаланда которую используют в Усть-Луге при дноуглубительных работах.

«Росморпорт» сообщил также, что выручка предприятия за июль 2019 года выросла на 11% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года и достигла отметки в 2,371 миллиарда рублей, в том числе 268,8 миллиона рублей от предоставления имущества в аренду и 232,7 миллиона рублей от прочих видов деятельности. Общее количество судозаходов в морские порты России за отчетный период составило 35,4 тысячи, количество лоцманских операций превысило 19 тысяч.

ФГУП «Росморпорт» осуществляет деятельность в 65 морских портах, расположенных в 24 субъектах РФ, и является крупнейшим в России владельцем объектов прибрежно-портовой инфраструктуры. Согласно информации на сайте ФГУП, флот состоит из 35 ледоколов и ледокольных буксиров. «Росморпорт» предоставляет ряд услуг, в том числе, по ледокольному, лоцманскому сопровождению судов, буксировке, швартовке судов, занимается судоремонтом, дноуглублением.

### **RNS; 2019.08.08; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ МЕРЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

**Министерство транспорта России** подготовило национальную программу развития водного транспорта в стране, которая предполагает обнуление ставки НДС на круизную перевозку пассажиров, пишет News.ru со ссылкой на соответствующий документ.

Таким образом министерство рассчитывает простимулировать развитие данного бизнеса, а также увеличить пассажиропоток и количество перевозок на водных видах транспорта.

Издание отмечает, что **Минтранс** ранее объявил о намерении направить 282 млрд руб. на развитие грузовых и туристических перевозок по воду в России до 2024 года.

<https://rns.online/regions/Mintrans-podgotovil-meri-dlya-razvitiya-vodnogo-transporta-2019-08-08/>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ СХЕМУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА В ХАБАРОВСКЕ**

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил профильным ведомствам совместно с правительством Хабаровского края представить предложения по финансированию реконструкции терминала аэропорта «Советская Гавань» в Хабаровском крае, сообщается на сайте кабмина РФ.

«Минвостокразвития России совместно с Минэкономразвития России, **Минтрансом России**, Минфином России и правительством Хабаровского края представить согласованные предложения по финансированию реконструкции терминала аэропорта «Советская Гавань» (Май-Гатка) в рамках плана социального развития центров экономического роста Хабаровского края», - говорится в сообщении.

Ведомства должны до 2 сентября доложить о результатах в правительство.

<https://realty.ria.ru/20190808/1557285802.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.09; УКРАИНА ВПУСТИЛА К СЕБЕ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ, НЕСМОТЯ НА ЗАПРЕТ**

Украинские диспетчеры впустили российский самолет в воздушное пространство страны, несмотря на запрет на пролет судов из России над территорией Украины. Об этом сообщается в публикации на официальной странице «Украэроруха» в Facebook.

Отмечается, что пилот самолета российского авиаперевозчика «Глобус» Boeing-738 REG - VQVMG, направлявшегося из итальянского города Бари в Москву, получил разрешение на использование воздушного пространства Украины, чтобы предотвратить аварийную ситуацию из-за непогоды.

Добавляется, что воздушное судно пробыло в небе над украинской территорией 26 минут.

В ведомстве уточнили, что диспетчеры действовали в рамках международных стандартов ICAO и на основе решения Совета по безопасности полетов Государственной авиационной службы Украины от 2 декабря 2015 года.

Запрет на заход в воздушное пространство для российских авиакомпаний действует с 2015 года. В октябре того же года **Росавиация** ввела ответные меры, полностью запретив украинским авиаперевозчикам пролетать над территорией России.

<https://ria.ru/20190809/1557320762.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.08.08; ОТСТАЕМ, НО ДВИЖЕМСЯ; ЧТО ТОРМОЗИТ РАЗВИТИЕ РЫНКА БЕСПИЛОТНЫХ УСЛУГ**

На VI ежегодной конференции по развитию рынка беспилотных авиационных систем, организованной ассоциацией «Аэронет», обсуждались вопросы защиты информации, организации беспилотного трафика и безопасности во всех аспектах. В конференции приняли участие представители **Минтранса**, Минпромторга, МИДа, Минэкономразвития России, Росавиации, ГК ОрВД и ряда других государственных структур. Важно, что дискуссии велись с участием представителей силовых структур, взаимодействие с которыми необходимо для согласования подходов к регулированию перспективного рынка, сохранения и усиления безопасности.

Пути архаичных требований

Ситуацию, сложившуюся на мировом рынке беспилотных авиационных систем (БАС), охарактеризовал гендиректор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев. Он отметил, что оценки различных агентств расходятся, то показывая текущее отставание в 75 раз от лидеров рынка БАС, то прогнозируя сокращение отставания до 4,5 раза к 2021 году. Достоверным, по его мнению, можно считать уровень рынка России в 1,5% от мирового. Для государства с огромной территорией и относительно свободным небом достигнутый уровень развития рынка невозможно называть успехом, полагает эксперт.

Организаторы мероприятия наглядно проиллюстрировали причины столь низкого уровня развития отечественного рынка, почти 90% которого на сегодняшний момент связаны с получением и обработкой данных. Однако этот огромный рынок еле дышит из-за получения разрешений на аэрофотосъемку и архаичной процедуры ее просмотров (АФС – аэрофотослужба – одна из специальных служб Военно-воздушных сил, занимающаяся организацией воздушного фотографирования, обработкой результатов фотографирования, изготовлением фотодокументов, необходимых войскам для организации и ведения боевых действий).

Часть требований составлены еще под пленочные носители и абсолютно не учитывает современной цифровой реальности. Так, с точки зрения защиты информации ситуация абсурдна: зачастую крупный строительный объект создается с участием иностранных акционеров, проектную документацию разрабатывают, например, в Германии, строят Китай, Турция, другие страны, но нашим беспилотникам летать над объектом нельзя. Секреты родины утекут обязательно через АФС, то есть посредством аэрофотосъемок, произведенных операторами российских БАС.

Устранению этого абсурда, возможно, послужит законопроект об экспериментальных правовых режимах для цифровых инноваций, принципиальными положениями которого поделился Антон Лебедев – **директор Департамента** правовых основ цифровой экономики Минэкономразвития России. Концепция законопроекта такова, что позволит делать любые изъятия из федеральных и региональных нормативных актов для снятия барьеров быстрорастущим инновационным рынкам. По итогам правовых экспериментов будет меняться законодательство.

Одним из таких экспериментов вполне может стать упрощение процедуры контрольных просмотров территорий, принадлежащих корпоративным собственникам. Это даст хороший рост рынку беспилотников в строительстве, сельском хозяйстве, резко расширит рынок мониторинга ЛЭП и трубопроводов, считает представитель министерства.

Как ни странно, вопрос категорирования БАС все еще остается на повестке дня. По мнению участников конференции, градация «до и после 30 кг» в России приводит к тому, что все принимаемые нормативные акты для одних субъектов недостаточны, для других – избыточны.

В разных странах существуют различные подходы к дифференциации БАС. Так, в Китае установлены целых 11 категорий. В России без гибкого риск-ориентированного регулирования многие нормативно-правовые акты либо подавляют образовательную среду, включая авиамодельный спорт, либо не достигают целей регулирования. Для развития нормативной базы все категории БАС должны быть срочно введены в правовое поле. Лишь недавно у нас появилась перспектива появления долгожданных правовых коридоров, соблюдая которые законопослушные владельцы БВС смогут выполнять любительские и коммерческие полеты. Несмотря на некоторые перекосы, 30 мая все же был принят Порядок учета малых БВС, в ближайшее время ожидается внесение изменений в Федеральные правила использования воздушного пространства для выделения безопасного слоя в 150 метров для визуальных полетов беспилотников.

Три аспекта безопасности

Разумеется, основой любой авиационной ниши является безопасность. Именно этот аспект применения беспилотников стал главным рычагом рынка на регуляторном уровне. В ассоциации «Аэронет» отмечают, что проблематику безопасности следует рассматривать как минимум в трех аспектах: полеты, объекты, информация.

В части безопасности полетов все, казалось бы, просто: пилотируемая и беспилотная авиация должна летать, не сталкиваясь, во всех классах воздушного пространства. Для этого экипажи пилотируемых ВС и внешние пилоты должны владеть полной информацией о воздушной обстановке в реальном времени и при необходимости своевременно принимать решение об изменении траектории полета.

Проблематика информационной безопасности также осознается участниками рынка во всех аспектах. Включая аспект несанкционированного вмешательства. Получая управляющие сигналы дистанционно по линиям передачи данных, все БАС должны быть защищены от кибервоздействия.

Подмена воздушной обстановки, перехват канала управления, канала радиосвязи с диспетчером... Современными средствами можно выполнить многое настолько незаметно, что внешний экипаж БВС останется в полной иллюзии, что он чем-то еще управляет.

Кроме того, все воздушные суда как стратегические объекты должны быть невидимы для потенциального противника. Массовые технологии, применяемые для гражданских пилотируемых ВС, позволяют отслеживать местоположение всех воздушных судов.

Полное взаимопонимание здесь и в отношении безопасности объектов. От вторжения дронов должны быть защищены все объекты государственного значения и объекты инфраструктуры. То есть каждое летящее ВС должно быть идентифицировано, пилот должен быть на связи либо канал управления подконтролен «своим» и ни в коем случае не доступен злоумышленникам.

Стандартизованная технология позволила бы силовым структурам сразу определять принадлежность БВС, связываться с внешним пилотом, где бы он ни находился, либо штатными средствами менять маршрут полета без уничтожения воздушного судна.

Необорудованное стандартизованным устройством БВС можно будет расценивать как чужое и принимать меры вплоть до уничтожения.

Казалось бы, все ясно. Кроме стержневого вопроса: как внешнему пилоту поддерживать надежную связь со своим беспилотником и окружающей воздушной и наземной средой? Наша газета информировала, что в России не угасает полемика в отношении двух подходов и двух технологий. В то время как применяемая более 50 лет американская технология уже не обеспечивает необходимый уровень функциональности и защиты

данных, она по-прежнему активно продвигается в России для использования и в беспилотной авиации. В то же время другая, не применяемая в США технология, используемая более 10 лет в государственной авиации России, многократно практическими испытаниями подтвердившая необходимую степень надежности и функциональности для БАС, блокируется.

Платформа UTM не универсальна

Значительная часть дискуссии развернулась вокруг цифровых сервисов для широкого внедрения беспилотников в повседневную практику.

О планах по созданию такой платформы, являющейся аналогом концепции UTM (Unmanned Aircraft System Traffic Management), рассказал заместитель генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Никита Данилов.

По его словам, к концу года в госкорпорации будет создано специальное приложение, которое позволит координировать весь жизненный цикл беспилотника в привязке к его владельцу, включая планирование полета.

Цифровой след БВС, по словам Никиты Данилова, будет включать всю историю событий, от учета БВС до его страховки и маршрутов выполненных полетов.

Разумеется, платформа UTM не обеспечит безопасных полетов в реальном времени, поскольку ее цель – лишь сообщить о предполагаемых зонах полета других БВС на этапе планирования.

Кроме того, задержки или отсутствие связи во многих районах полетов БВС накладывают ограничения на применение концепции UTM в России.

Однако, проецируя эту и другие концепции на российскую почву, необходимо учитывать все географические и технологические особенности нашей страны.

Математический анализ рисков наступления негативных ситуаций с БВС при использовании различных технологий показывает комбинации технологий, которые являются наиболее эффективными для предотвращения столкновений. Глобальная интеграция беспилотников, и в частности UTM, должна строиться на комбинации подходов или стать несостоятельной, считают эксперты.

А что на практике?

Вторая часть конференции была посвящена взаимодействию системных потребителей и отраслевых компаний, в ходе нее участники рынка рассказали о практике применения БАС.

Один из важных акцентов участники дискуссий в этом тематическом блоке сделали на вопросе добросовестной конкуренции.

Все чаще при проведении государственных и муниципальных закупок наблюдаются необъективность в конкурсных требованиях, ценовой демпинг или введение потребителя в заблуждение завышенными техническими характеристиками.

Участники отмечали, что это подрывает доверие потребителей к рынку и лишает растущие компании мотивации к созданию честных инноваций. Безопасность и качество оказываемых услуг также страдают от «ручных» аукционов. Как отметил руководитель направления по беспилотным технологиям «Газпром нефти» Никита Сивой, необходимо разрабатывать унифицированные стандарты применения БАС для системных потребителей и создавать механизм подтверждения соответствия заявленных характеристик реальным. В этой работе «Аэронет» может стать необходимым звеном для крупных потребителей услуг.

Прогноз развития мирового рынка беспилотных воздушных судов, его основных сегментов представил гендиректор Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) Антон Корень. «Проведенная оценка емкости мирового рынка показывает, что на данный момент из 8,9 млрд долларов в поставках БАС около 54% занимают военные воздушные суда, около 26% – персональные и около 20% – коммерческие или предназначенные для выполнения государственных задач, оказания

услуг в интересах населения, – пояснил он. – Что касается количественных параметров поставок продукции в коммерческом сегменте, то в 2018 году мы имели около 68 тыс. единиц БАС».

Основные сферы деятельности, где БАС могут найти коммерческое применение, – это обследование инфраструктуры (36% мирового рынка), сельское хозяйство (25%) и перевозка грузов и почты (10%). Остальные 29% распределились между услугами с применением БАС в области безопасности, медиа, развлечений, телекоммуникаций и добывающей промышленности.

Антон Корень акцентировал внимание на необходимости выделения рынка продаж БАС и оказания услуг при помощи БАС. По данным исследований ЦСР ГА, по итогам 2018 года емкость этого рынка в части коммерческих сегментов – фактически проданных БАС и оказанных услуг – составила 6,9 млрд долларов. Но это меньше 50% суммарной емкости рынка с учетом того, что только примерно половина спроса сейчас удовлетворена, и главными ограничивающими факторами для роста здесь являются законодательная база и регулятивная среда.

Также им была представлена оценка развития рынков поставок и оказания услуг с применением беспилотных воздушных судов. Так, по прогнозам ЦСР ГА, сделанным совместно с консорциумом «Центр стратегических разработок на транспорте» (ЦСРТ), совокупная емкость рынка в части коммерческих сегментов к 2035 году вырастет на порядок и составит 216 млрд долларов, то есть увеличится в 24 раза. Россия может иметь долю рынка до 7,8 млрд долларов, и многое зависит от скорости формирования регулятивной среды.

Далее Антон Корень рассказал о развитии перевозок пассажиров на беспилотных воздушных судах. К 2035 году прогнозируется, что из 216 млрд долларов 32 млрд будут приходиться на рынок беспилотной авиационной мобильности. Докладчик отметил, что только за горизонтом 2030–2035 годов можно говорить о полностью беспилотных перевозках пассажиров, на данный момент дорожные карты развития законодательства большинства стран, которые развивают это направление, предусматривают опционально пилотируемые БАС при перевозках пассажиров.

«Что касается пассажирских БАС, на сегодняшний день проводятся только тестовые полеты. Но на самом деле если мы заглянем в 2035 год, то в соответствии с нашим прогнозом общий мировой рынок пассажирских дронов вырастет к этому времени до 12 тыс. единиц. Это внутригородские полеты по заданному маршруту (Airmetro), междугородные перевозки пассажиров на региональных и местных авиалиниях, городское авиатакси», – пояснил Антон Корень.

Также он отметил, что рынок пассажирских перевозок на беспилотных и опционально пилотируемых БАС подразделяется на поставки техники и оказание услуг. Доля услуг в денежном выражении, по оценкам ЦСР ГА, составит около 76%, а поставки техники – около 24%.

Антон Корень подчеркнул: «Прогноз ЦСР ГА и ЦСРТ в целом показал результаты, близкие к прогнозам ряда других международных исследовательских организаций и консалтинговых групп. Это позволяет говорить, что будущее во многом будет похоже на то, как мы его сейчас представляем».

Шамиль БАЙБЕКОВ

НАША СПРАВКА

Использование беспилотных летательных аппаратов без получения всех необходимых разрешений запрещается. Тем не менее количество выявленных несанкционированных полетов дронов растет: по данным Росавиации, в 2016 году были зафиксированы 40 нарушений правил использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами, в 2017 году – 74, в 2018–м – 110.

С учетом данной статистики и того факта, что дроны могут нанести повреждения другим находящимся в воздухе объектам, помешать проведению спецопераций (антитеррористических, оперативно–разыскных мероприятий и др.), причинить вред гражданам, в том числе в местах массового скопления, или имуществу, был разработан законопроект, предполагающий наделение органов ФСБ России, ФСО России, полиции, войск национальной гвардии правом запрещать или временно ограничивать нахождение беспилотных воздушных судов над территориями, на которых они реализуют свои полномочия по проведению мероприятий, выполнению служебно–боевых задач, обеспечению безопасности граждан, защите охраняемых объектов, – для каждой структуры свой перечень таких зон.

Стоит отметить, что в настоящее время указанные ведомства для реализации своих полномочий вправе ограничивать или запрещать движение транспортных средств и граждан по отдельным участкам местности, а также доступ к определенным объектам (п. 3.2 ч. 1 ст. 13 Федерального закона от 3 апреля 1995 года

№ 40–ФЗ «О федеральной службе безопасности», подп. 10 ст. 15

Федерального закона от 27 мая 1996 года № 57–ФЗ «О государственной охране», п. 20 ч. 1 ст. 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3–ФЗ «О полиции», ч. 2 ст. 13 Федерального закона от 3 июля 2016 года

№ 226–ФЗ «О войсках национальной гвардии Российской Федерации»). То есть законопроект, по сути, предусматривается аналогичное право, но в отношении воздушного пространства.

Напомним, что за использование воздушного пространства лицами, не получившими необходимые разрешения, действующим законодательством предусмотрена административная (ч. 2 ст. 11.4 КоАП) и уголовная – если такое использование повлекло причинение вреда здоровью или смерть человека (ст. 271.1 Уголовного кодекса) – ответственность. Однако выявить лицо, управлявшее дроном, не всегда возможно, в том числе по причине отсутствия механизма учета беспилотных воздушных судов массой от 250 г до 30 кг. Норма об обязательности такого учета (п. 3.2 ст. 33 Воздушного кодекса; далее – кодекс) действует с 5 июля 2017 года, но порядок его осуществления Правительство РФ до сих пор не утвердило. Подготовленный проект соответствующего постановления правительства несколько раз корректировался, но и доработанная версия получила отрицательное заключение по результатам проведенной Минэкономразвития России оценки регулирующего воздействия. Поэтому даже примерно определить сроки принятия данного акта пока нельзя. С беспилотными аппаратами тяжелее 30 кг таких проблем не возникает – они подлежат государственной регистрации и внесению в реестр государственных воздушных судов РФ (подп. 1 п. 1 ст. 33 кодекса).

<http://transportrussia.ru/item/5090-otstaem-no-dvizhemsya.html>

### **ТАСС; 2019.08.08; ВОЛОДИН ЗАЯВИЛ, ЧТО АЭРОПОРТ «ГАГАРИН» ПОД САРАТОВОМ ГОТОВ К ЗАПУСКУ В НАМЕЧЕННЫЙ СРОК**

Новый международный аэропорт «Гагарин» под Саратовом готов принимать рейсы с 20 августа, как и было запланировано. Об этом в четверг заявил спикер Госдумы Вячеслав Володин по итогам осмотра терминала и совещания с руководством аэропорта.

«Мы говорили о готовности ряда служб, которые будут обеспечивать работу всего комплекса аэропорта. Обсуждение в рамках совещания показало, что работы либо завершены, либо будут закончены в ближайшие дни. Все это позволяет говорить о том, что работа аэропортового комплекса «Гагарин» начнется с 20 августа, а 18 числа состоится первый тестовый полет», - сказал он журналистам.

Спикер напомнил, что проект удалось реализовать при поддержке президента РФ Владимира **Путина**. «Именно к президенту в 2012 году мы обратились с просьбой поддержать решение о строительстве аэропорта в Саратове», - добавил Володин.

Отличия от старого аэропорта

Председатель Госдумы подчеркнул, что «Гагарин», в отличие от ныне действующего аэропорта «Саратов-Центральный», будет более комфортен для пассажиров, так как добраться до него можно будет на машине, электричке или речным транспортом. «Наш старый саратовский аэропорт находится в центре города, это влечет многие проблемы для тех, кто живет рядом», - также добавил Володин. Кроме того, «Саратов-Центральный» не принимает Ту, Ил или «Боинги», тогда как в «Гагарине» смогут приземляться все типы воздушных судов в любую погоду.

Здание терминала оформлено внутри в космической тематике. В ходе осмотра терминала спикер обратил внимание на выставленную на обозрение спускаемую капсулу корабля «Восток», которая была в космосе без экипажа. «Если будет возможность сделать ее доступной, будет очень интересно», - заметил Володин, предложив руководству аэропорта обдумать эту идею.

Комфорт для пассажиров

Перед посещением аэропорта спикер осмотрел железнодорожную платформу, на которую будут прибывать пассажиры. Ранее местные жители высказывали претензии к ее конструкции и покрытию. «Сейчас все видят, что покрытие совершенно иное. Несмотря на погоду, человек будет уверенно чувствовать себя на ногах. До этого было страшновато», - отметил Володин.

Ознакомившись с проектом дальнейшего развития территории перед аэропортом, Володин заметил, что в скором будущем «электрички будут прибывать в небольшом отдалении от тех путей, которые пропускают грузовые поезда». Кроме того, проект предусматривает возведение навеса по всему пути следования пассажиров от станции до терминала. «Это будет крытая конструкция, которая позволит в любую погоду передвигаться в сторону терминала», - сказал Володин.

«Для нас это стратегический вопрос в плане обеспечения доставки пассажиров. Мы видим, что сделаны серьезные шаги по обеспечению безопасности и доступности», - констатировал председатель Госдумы. Он призвал РЖД не затягивать с реализацией проекта и завершить ее за предстоящие два-три года.

<https://tass.ru/ekonomika/6744778>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.08; АЭРОФЛОТ ПОДНЯЛСЯ НА ДВЕ СТРОЧКИ ВВЕРХ В РЕЙТИНГЕ ATW**

Согласно рейтингу американского ресурса Air Transport World (ATW) по результатам 2018 года группа «Аэрофлот» заняла 17-е место в топ-25 авиакомпаний мира по пассажиропотоку.

По сравнению с предыдущим рейтингом ATW, группа «Аэрофлот» улучшила позиции, поднявшись на две строчки - с 19 на 17-е место, обогнав такие компании как австралийская Qantas Group, японская ANA Group, канадская Air Canada.

Также Группа «Аэрофлот» подтвердила свои лидирующие позиции в Европе, компания третий год подряд здесь удерживает 5-е место по пассажиропотоку среди традиционных перевозчиков.

Кроме того, согласно рейтингу ATW, группа «Аэрофлот» показала 15-й результат в мире по пассажирообороту. Это один из ключевых производственных показателей, который характеризует фактическое использование пассажирских провозных емкостей. Кроме того, группа вошла в мировой топ-25 по операционным доходам.

По данным Аэрофлота, рейтинг Air Transport World практически совпадает с данными другого авторитетного отраслевого ресурса - британского Airline Business. Это издание по результатам 2018 года поместило группу «Аэрофлот» на 18-е место в мире по

пассажиropотоку (+2 позиции к рейтингу, опубликованному годом ранее) и на 16-е - по пассажирообороту.

В 2018 году Группа перевезла 55,7 миллиона человек. **Аэрофлот** планирует в 2023 году перевезти 90-100 миллионов пассажиров.

<https://ria.ru/20190808/1557307206.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.08; МИНТРАНС РФ НЕ БУДЕТ ПРОДЛЕВАТЬ АЭРОФЛОТУ ДОПУСКИ К ЗАРУБЕЖНЫМ МАРШРУТАМ ТРАНСАЭРО ВПЕРВЫЕ С 2015Г**

Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ на ближайшем заседании по распределению допусков к зарубежным маршрутам не будет продлевать «**Аэрофлоту**» и его дочерней «**России**» допуски, доставшиеся им от ушедшей с рынка «**Трансаэро**» (МОЕХ: ТАЕР), следует из материалов к заседанию, опубликованных Росавиацией в четверг.

Согласно материалам, большая часть допусков на зимний сезон IATA 2019/2020 будет распределяться между авиакомпаниями РФ по итогам голосования членами комиссии.

Так, например, на маршруты Москва - Тель-Авив, Москва - Римини, Москва - Алма-Ата, Москва - Пекин, Санкт-Петербург - Рим, Санкт-Петербург - Милан, помимо самого «**Аэрофлота**», будет претендовать S7. Кроме того, S7 поборется с «**Россией**» за допуск к рейсам Москва - Париж. Перевозчики также будут конкурировать за увеличение частот, в том числе на маршрутах Москва - Барселона и Москва - Аликанте (заявлены «**Аэрофлот**» и S7), Москва - Ташкент («**Аэрофлот**», S7, «ЮТэйр»).

Из материалов следует, что на некоторые допуски «**Трансаэро**» или увеличение частот по ним заявки подал только «**Аэрофлот**». Речь идет о линиях из Москвы в Гоа, Ираклион, Малагу, Нур-Султан, Караганду, Чимкент, Атырау, Актау, Актюбинск, Ларнаку, Лион. Только «**Россия**» подала заявки на допуски к рейсам из Москвы в Дубай и Анталию. Отсутствие конкуренции за допуск говорит о том, что, скорее всего, он достанется подавшему единственную заявку.

Заседание комиссии запланировано на 13 августа, говорится на сайте Росавиации.

После прекращения деятельности «**Трансаэро**» в 2015 году группе «**Аэрофлот**» достались временные права на 46 допусков к ее международным маршрутам. В октябре 2016 года Росавиация своим приказом продлила «**Аэрофлоту**» и «**России**» допуски только на 37 из них, в марте 2017 года - на 32 из 34 запрошенных, в марте этого года - на 31 из 32.

Экс-глава **Минтранса** РФ Максим Соколов неоднократно заявлял, что допуски будут продлеваться «**Аэрофлоту**», пока тот не покроет убытки от вынужденной перевозки 2 млн пассажиров обанкротившейся «**Трансаэро**». По оценкам «**Аэрофлота**», речь идет о сумме 17 млрд руб., покрыть ее группа рассчитывала за 5-7 лет. На начало прошлого года компания возместила около 4,5 млрд руб. убытков за счет использования допусков, говорил журналистам глава «**Аэрофлота**» Виталий Савельев.

### **ПРАЙМ; 2019.08.08; «АЭРОФЛОТУ» БОЛЬШЕ НЕ БУДУТ АВТОМАТИЧЕСКИ ПРОДЛЕВАТЬ ДОПУСКИ НА МАРШРУТЫ «ТРАНСАЭРО»**

Межведомственная комиссия, в которую входят, в частности, **Минтранс** и **Росавиация**, теперь будет обсуждать вопрос о продлении допусков «**Аэрофлота**» на бывшие маршруты «**Трансаэро**» вместо автоматического продления, следует из материалов **Росавиации** и пояснений РИА Новости источника, знакомого с ситуацией.

Авиакомпания «**Трансаэро**» прекратила свою деятельность в октябре 2015 года. Группа «**Аэрофлот**» взяла на себя основной объем перевозок пассажиров «**Трансаэро**», которая была не в состоянии это сделать, и получила допуски на 56 международных маршрутов этой авиакомпании. Позднее «**Аэрофлот**» отказался от ряда направлений.

**Росавиация** в четверг опубликовала материалы межведомственной комиссии по допуску авиакомпаний к воздушным перевозкам, из которых следует, что на комиссии будет обсуждаться выдача «**Аэрофлоту**» допусков на бывшие маршруты «Трансаэро».

«Раньше допуски продлевали автоматом. Теперь принято решение обсуждать и выдавать на конкурсной основе», - сказал источник. Он пояснил, что это решение касается допусков на зимнее расписание 2019/2020 (с конца октября 2019 года по конец марта 2020 года).

Гендиректор «**Аэрофлота**» Виталий Савельев в 2018 году заявил, что компания благодаря получению международных маршрутов «Трансаэро» компенсировала 4,5 миллиарда рублей убытков от перевозки ее пассажиров в конце 2015 года. Он отметил, что всего «**Аэрофлот**» тогда потратил на «Трансаэро» 17 миллиардов рублей.

Шамиль Курмашов, тогда занимавший должность замгендиректора «**Аэрофлота**» по коммерции и финансам, в октябре 2016 года говорил, что «**Аэрофлот**» надеется на продление допусков на международные маршруты «Трансаэро» на 3-5 лет.

### **ТАСС; 2019.08.08; ФГУП «ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРВД» ПОДВЕЛО ИТОГИ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ 2019 ГОДА**

По итогам первой половины 2019 года авиадиспетчеры ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» обслужили 840 904 воздушных судна (ВС), интенсивность воздушного движения выросла на 8,8% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Данный показатель достигнут благодаря росту объемов внутреннего и международного воздушного движения на 15,7% и 2,6% соответственно. Вместе с тем наблюдается снижение объемов транзитного воздушного движения на 0,6%.

Отмечается значительное увеличение объемов воздушного движения на Трансполярных (+17,2%, 8220 ВС) и Трансазиатских маршрутах ОВД (+6,5%, 57365 ВС); положительную динамику демонстрируют Кроссполярные (+2,8%, 9976 ВС) и Транссибирские маршруты ОВД (+1,8%, 4556 ВС). Зафиксировано снижение объемов воздушного движения на Трансвосточных (-3,5%, 19366 ВС), Калининградских (-4,2%, 18667 ВС) и Азиатских маршрутах ОВД (-9,9%, 11814 ВС).

© Пресс-служба ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

По итогам шести месяцев текущего года в пятерку лидеров среди аэропортов по взлетно-посадочным операциям (ВПО) попали Шереметьево (188343 ВПО), Домодедово (97549 ВПО), Внуково (92245 ВПО), а также Пулково (80298 ВПО) и Толмачево (30217 ВПО). Значительный прирост по ВПО демонстрируют аэропорты Сочи (+8,1%, 23682 ВПО) и Уфы (+7,8%, 16479 ВПО).

Среди российских авиакомпаний по объему АНО на маршруте в своем сегменте лидируют **Аэрофлот-российские авиалинии**, S7 Airlines, Россия, Уральские авиалинии и Utair.

Среди иностранных авиакомпаний в первую пятерку входят Air China, Korean Air, Lufthansa, Finnair и Cathay Pacific. Со значительным отрывом лидирует авиакомпания Air China.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6746426>

### **ТАСС; 2019.08.08; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПОДТВЕРДИЛИ ПЛАНЫ СУБСИДИРОВАТЬ БИЛЕТЫ «АЭРОФЛОТА» ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ ОБЛАСТИ**

Правительство Сахалинской области разработает механизм субсидирования для жителей региона покупки билетов на рейсы компании «**Аэрофлот**», которая приняла решение вернуться к обслуживанию сахалинцев и курильчан, сообщает в четверг пресс-служба областного правительства.

«Полеты в столицу России - важнейшее транспортное направление для сахалинцев и курильчан. Это 8-9 часов пути, и пассажиры должны иметь возможность путешествовать с комфортом и пользоваться лучшим сервисом. Сейчас правительство области планирует

разработать механизм субсидирования этих авиаперевозок для сахалинцев и курильчан», - цитирует пресс-служба губернатора региона Валерия Лимаренко.

**Авиакомпания «Аэрофлот»** 7 августа объявила об открытии собственного рейса в Южно-Сахалинск с 27 октября. В октябре прошлого года «Аэрофлот» передал выполнение рейсов на Дальний Восток своей дочерней авиакомпании «Россия». Билеты будут продаваться по коммерческим тарифам, программа «плоских тарифов» (с ценой авиабилета, которая не зависит от даты покупки и сезона) на этот рейс распространяться не будет. «Аэрофлот» также сообщил, что областные власти намерены это компенсировать.

Сейчас полеты между Москвой и Южно-Сахалинском дважды в день выполняет авиакомпания «Россия» на самолете Boeing 777-300. В октябре прошлого года ТАСС сообщал, что выполнение основной части полетов по «плоским тарифам» на Дальний Восток перешло от «Аэрофлота» к его дочерней компании «Россия». Информация об этом вызвала общественный резонанс в Сахалинской области. В декабре прошлого года Лимаренко заявил, что намерен вернуть в регион «Аэрофлот».

1 августа на встрече с премьер-министром РФ Дмитрием **Медведевым** глава Сахалинской области сообщил о проблемах с перелетами на остров. В ответ **Медведев** пообещал «пару слов на эту тему руководству «Аэрофлота» сказать».

В этом году впервые в истории было запущено вертолетное сообщение на Курилах, которое соединило Итуруп, Кунашир и Шикотан. С 1 апреля возобновились полеты из Южно-Сахалинска в Ноглики и Шахтерск. С 1 июня к регулярным полетам из областной столицы в Хабаровск и Владивосток добавились рейсы в еще три дальневосточных города: Петропавловск-Камчатский, Благовещенск и Комсомольск-на-Амуре. Таким образом, за первое полугодие 2019 года количество авиарейсов на Сахалине увеличилось в полтора раза и выполняется по 19 направлениям (ранее - по 13).

<https://tass.ru/ekonomika/6743550>

### **ТАСС; 2019.08.08; РЕШЕНИЕ СУДА О ВЗЫСКАНИИ ДИВИДЕНДОВ С ЭКС-АКЦИОНЕРОВ «ТРАНСАЭРО» ЗА 2013 ГОД ПРИОСТАНОВИЛИ**

Решение Тринадцатого арбитражного апелляционного суда о взыскании дивидендов с бывших акционеров авиакомпании «Трансаэро» за 2013 год на сумму более 60 млн рублей приостановлено по их требованию вышестоящей инстанцией - Арбитражным судом Северо-Западного округа, где они обжаловали решение, следует из определения суда.

Ранее сообщалось, что жалобы на решение о взыскании дивидендов подали бывшие акционеры Наталья и Татьяна Плешаковы. Как отмечается в документе, жалобы также подали остальные участники иска - председатель Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Татьяна Анодина, сооснователь авиакомпании Александр Плешаков и бывший председатель совета директоров Ольга Плешакова.

«Суд кассационной инстанции считает, что ходатайство о приостановлении исполнения судебного акта подлежит удовлетворению, так как обстоятельства, на которые ссылаются заявители, свидетельствуют о затруднительности поворота исполнения судебного акта в случае его отмены», - говорится в документе. Какие именно обстоятельства послужили причиной остановки взыскания, в определении не уточняется, жалобы будут рассмотрены судом 28 августа.

Иск о взыскании дивидендов подавал в Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области конкурсный управляющий «Трансаэро» Алексей Белокопыт. Он требовал признать недействительными выплату дивидендов акционерам компании за 2013 год и обязать их вернуть деньги в бюджет перевозчика.

В апреле первая инстанция отказала управляющему, постановление было обжаловано им в апелляционной инстанции. Тринадцатый арбитражный апелляционный суд позже

отменил это решение и постановил взыскать с экс-акционеров около 60 млн рублей, в том числе более 23 млн рублей - с сооснователя компании Александра Плешакова, почти такую же сумму с бывшего председателя совета директоров Ольги Плешаковой, а также 3,8 млн рублей с председателя Межгосударственного авиационного комитета Татьяны Анодиной и по 4,4 млн рублей с Татьяны и Натальи Плешаковых.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей, в октябре того же года **Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта, а в 2017 году «Трансаэро» была признана банкротом. В конце июня 2019 года стало известно, что Банк России установил факт манипулирования акциями «Трансаэро» в 2016 году путем совершения сделок с использованием инсайдерской информации со стороны сооснователя компании Александра Плешакова и его матери - председателя Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Татьяны Анодиной. ЦБ передал материалы в правоохранительные органы. В МАК позже заявили, что Банк России и правоохранительные органы не обращались к Анодиной по вопросу манипулирования акциями.

<https://tass.ru/ekonomika/6744575>