



Ежедневный мониторинг СМИ

13 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.08.12; АКИМОВ ВОЗГЛАВИЛ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ГТЛК.....	4
ТАСС; 2019.08.12; ИНТЕРВЬЮ: МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ВКЛЮЧИТ РЕГИОН В МАРШРУТ "ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ" - ГУБЕРНАТОР	4
ТАСС; 2019.08.12; ВО ВЛАДИВОСТОКСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ЗАКЛЮЧЕНЫ ВСЕ "ДОРОЖНЫЕ" КОНТРАКТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	4
ТАСС; 2019.08.12; РЕАЛИЗАЦИЯ ЧЕТЫРЕХ НАЦПРОЕКТОВ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ИДЕТ С ОТСТАВАНИЕМ ОТ ГРАФИКА	5
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.08.13; ТРАЕКТОРИЯ ЖИЗНИ	5
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.13; ВЛАСТИ ОБСУЖДАЮТ ОЧЕРЕДНОЙ МЕГАПРОЕКТ; ДОРОГА ВОКРУГ ВЛАДИВОСТОКА ОЦЕНИВАЕТСЯ В ПОЛОВИНУ СТОИМОСТИ КРЫМСКОГО МОСТА	9
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.08.13; ПРИКАСПИЙСКИЕ СТРАНЫ ИЩУТ ОБЩЕЕ; ПРЕМЬЕРЫ СТРАН «ПЯТЕРКИ» СОБРАЛИСЬ НА ФОРУМ	11
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ПРЕЗИДЕНТ ТУРКМЕНИИ ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ КАСПИЙСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР	12
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ПРЕЗИДЕНТ ТУРКМЕНИИ ПОДДЕРЖАЛ КИТАЙСКИЙ ПРОЕКТ "ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ"	12
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С ЯНВАРЯ ПРОЕХАЛО 2,5 МИЛЛИОНА МАШИН, ЗАЯВИЛ АКСЕНОВ.....	13
ТАСС; 2019.08.12; АКСЕНОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО КРЫМСКИЙ МОСТ ОБЕСПЕЧИВАЕТ 60% ГРУЗОПОТОКА В РЕСПУБЛИКУ	13
RNS; 2019.08.12; НА КРЫМСКОМ МОСТУ ПРОТЕСТИРОВАЛИ СИСТЕМУ ОСВЕЩЕНИЯ.....	13
ТАСС; 2019.08.13; ЗАКОН О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫХ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ ВСТУПИЛ В СИЛУ	14
ТАСС; 2019.08.12; ФАС И МИНТРАНС СОЗДАДУТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО БОРЬБЕ С КАРТЕЛЯМИ НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ.....	14
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2019.08.12; СТАРОВОЙТОВ ПОЯСНИЛ, КАК БУДЕТ РАБОТАТЬ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ТАКСИСТОВ.....	15
ТАСС; 2019.08.12; АКСЕНОВ ПООБЕЩАЛ ПУТИНУ ДОСТРОИТЬ ТРАССУ "ТАВРИДА" В СРОК	16
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; В ПОДМОСКОВЬЕ РАССКАЗАЛИ, КАК РАБОТАЮТ ТАКТИЛЬНЫЕ СВЕТОФОРЫ	17
ТАСС; 2019.08.12; МАРШРУТ ЧАСТНОГО ТРАМВАЯ "ЧИЖИК" В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЮТ ПРОДЛИТЬ В ЛЕНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ	17
ТАСС; 2019.08.12; ПОДДЕРЖАННЫЕ ТРАМВАИ ИЗ МОСКВЫ НАЧАЛИ РАБОТАТЬ НА ЗАГРУЖЕННОМ МАРШРУТЕ В НОВОСИБИРСКЕ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; АВТОДОР ОГРАНИЧИЛ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА М-11, М-4, М-3 И ВЫЕЗДЕ НА МКАД С М-1 ИЗ-ЗА РЕМОНТА НА УЧАСТКАХ...18	
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; "ГАЗПРОМ НЕФТЬ" НАДЕЕТСЯ ДО 2030Г СОХРАНИТЬ ДОЛЮ НА РЫНКЕ БИТУМА, ГДЕ СЕЙЧАС ЗАНИМАЕТ ТРЕТЬЮ ЧАСТЬ	19

ТАСС; 2019.08.12; НА КУБАНИ ИЗ-ЗА ЖАРЫ ОГРАНИЧИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ТРАССАМ	20
ТВ ЦЕНТР # ПЕТРОВКА, 38; 2019.08.12; ВОДИТЕЛЕЙ ПРИЗВАЛИ ПОНИМАТЬ ЗНАКИ ОДНОЗНАЧНО	20
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.13; ПОРОЖНЯКУ ИЩУТ ИННОВАЦИОННОЕ РЕШЕНИЕ; СОЖТ ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ ЗА СЧЕТ ТЯЖЕЛЫХ ВАГОНОВ.....	21
ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.08.13; СТРОИТЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ ПОВЕЗУТ БЕЗ ПЛОМБ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ Ж/Д ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В ИЮЛЕ СОКРАТИЛАСЬ НА 4,5%.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; ОПЦИЯ ВЫСТАВЛЕНИЯ ГРУЗОВ НА ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКУ РЖД МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАНА К 2020 ГОДУ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; РЖД И ПРОИЗВОДИТЕЛИ Ж/Д ТЕХНИКИ ОБСУЖДАЮТ ПОЭТАПНОЕ УЖЕСТОЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К НЕЙ ПО ШУМУ	24
РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА; 2019.08.13; КИТАЙСКАЯ ГОСКОРПОРАЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА «РОСНЕФТИ» ДОСТРОИТЬ ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА»; CHINA STATE CONSTRUCTION ENGINEERING CORPORATION ПРЕДЛОЖИЛА «РОСНЕФТИ» ОТДАТЬ ЕЙ БЕЗ КОНКУРСА КРУПНЕЙШИЙ ПОДРЯД НА ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» НА 45 МЛРД РУБ. КИТАЙСКИЙ БИЗНЕС МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ КОНТРАКТОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО.....	25
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ЗАЯВИЛ О ПОЛЬЗЕ СОВМЕЩЕНИЯ "ЧЕРНОМОРСКОГО И КАСПИЙСКОГО ИЗМЕРЕНИЙ"	27
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ РОССИЙСКОГО КАСПИЯ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ "ВПИСЫВАТЬ" ПОРТЫ СТРАН КАСПИЯ В ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПИ ЕВРАЗИИ	28
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ ПРОВЕСТИ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ ПРОЕКТОВ НА КАСПИИ	28
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ ПРИКАСПИЙСКИЕ СТРАНЫ АКТИВНЕЕ РАБОТАТЬ С ИНВЕСТОРАМИ	28
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ СТРАНЫ КАСПИЯ НЕ ИГНОРИРОВАТЬ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ.....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ: РОССИЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ РАТИФИЦИРУЕТ КОНВЕНЦИЮ О СТАТУСЕ КАСПИЯ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ ПОСТРОИТ РОСМОРРЕЧФЛОТУ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ ПАРОМ ДЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТОВ ЗА 1,4 МЛРД РУБ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; РОСМОРПОРТ В СЕНТЯБРЕ ВЫБЕРЕТ ВЕРФЬ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕДОКОЛА 18 МВТ ДЛЯ ПОРТОВ Д.ВОСТОКА ЗА 7,5 МЛРД РУБ.....	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ДЕРЯБИН; 2019.08.12; "ВАЛДАЙ" НА ВОЛНЕ; НА ВОЛГУ ВЫШЛИ СУДА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ	31
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.08.13; НЕЛЕТНОЕ ВРЕМЯ: АВИАСООБЩЕНИЕ С ГРУЗИЕЙ НЕ ВОССТАНОВЯТ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА; ЗАКАВКАЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА НЕДОСЧИТАЛАСЬ 70% РОССИЯН.....	32
РАДИОСПУТНИК; 2019.08.12; ГРУЗИЯ ПОТЕРЯЛА НА ТУРИСТАХ ИЗ РОССИИ НЕМАЛЫЕ ДЕНЬГИ. И ПРОДОЛЖАЕТ ТЕРЯТЬ	34

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.13; К ШАПОЧНОМУ РАЗБОРУ МАРШРУТОВ; UTAIR НЕ УСПЕЛА ПОУЧАСТВОВАТЬ В БОРЬБЕ ЗА НАПРАВЛЕНИЯ «ТРАНСАЭРО»	35
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ; 2019.08.13; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» СООБЩИЛ О DDOS-АТАКЕ; САЙТ АВИАКОМПАНИИ НЕ РАБОТАЕТ В ДЕНЬ НАЧАЛА РАСПРОДАЖИ БИЛЕТОВ	36
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; QRATOR LABS НЕ ЗАНИМАЕТСЯ БУКИНГ-САЙТОМ "ПОБЕДЫ", ЗАЯВИЛИ В АВИАКОМПАНИИ.....	37
КОММЕРСАНТЬ-FM; АНДРЕЙ ЗАГОРСКИЙ; 2019.08.12; ЗАСТРОЙЩИКАМ ПРОКЛАДЫВАЮТ ПУТЬ В РЕЖИМНЫЕ ЗОНЫ АЭРОПОРТОВ; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ИНИЦИАТИВА МИНТРАНСА	37
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.08.12; ЗОНА ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ	38
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МК: ИНОСТРАННЫЙ ПИЛОТ ОЦЕНИЛ УСЛОВИЯ ТРУДА ПИЛОТОВ В АЭРОФЛОТЕ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ИЮЛЕ НА 9,9%, ДО 14,13 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	39
RNS; 2019.08.12; МИНТРАНС ПОЯСНИЛ ИНИЦИАТИВУ О СОКРАЩЕНИИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; РОССИЯ И ИНДИЯ РАБОТАЮТ НАД ОТКРЫТИЕМ ПРЯМОГО РЕЙСА ВО ВЛАДИВОСТОК	40
ТАСС; 2019.08.12; ГУБЕРНАТОР ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ НАЛАДИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ РЕГИОНА С ИНДИЕЙ	41
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; НОВЫЙ САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ "ГАГАРИН" ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ.....	41
ТАСС; 2019.08.12; ВЛАСТИ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТКРЫТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В АШХАБАД И ТЕГЕРАН	42
ТАСС; 2019.08.12; НА АВИАЗАВОДЕ В УЛАН-УДЭ СОЗДАДУТ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ПО ИНВЕСТИЦИОННОМУ ПРОЕКТУ	42
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ГЛАВА БУРЯТИИ РАССЧИТЫВАЕТ НА БЫСТРЫЙ ЗАПУСК ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТА "БАЙКАЛ"	43
RNS; 2019.08.12; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ САМОЕ ПОПУЛЯРНОЕ ЗАРУБЕЖНОЕ АВИАНАПРАВЛЕНИЕ ЛЕТА.....	44
РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МИД РОССИИ ПРЕДУПРЕДИЛ ОБ ОТМЕНЕ РЯДА РЕЙСОВ В ГОНКОНГ ИЗ-ЗА ПРОТЕСТОВ	44

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.08.12; АКИМОВ ВОЗГЛАВИЛ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ГТЛК

Совет директоров Государственной транспортной лизинговой компании избрал своим председателем вице-преьера Максима **Акимов**. Об этом говорится в сообщении компании, опубликованном на сайте раскрытия информации.

В совет директоров ГТЛК входят восемь человек. Это вице-премьер **Максим Акимов**, первый **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Богинский, **заместитель министра** промышленности и торговли Олег Бочаров, председатель совета директоров Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи Юрий **Медведев**, генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин, советник президента ОАК по гражданской авиации Валерий Окулов и начальник управления Аналитического центра при правительства РФ Любовь Нисенбойм.

ГТЛК - крупнейшая лизинговая компания в РФ, специализирующаяся на лизинге транспортных объектов (самолеты, водный и железнодорожный транспорт, автомобили и спецтехника).

Компания на 100% находится в собственности Российской Федерации. Управление организацией осуществляет **Минтранс**.

<https://tass.ru/ekonomika/6754610>

ТАСС; 2019.08.12; ИНТЕРВЬЮ: МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ВКЛЮЧИТ РЕГИОН В МАРШРУТ "ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ" - ГУБЕРНАТОР

Строительство мостового перехода через Волгу позволит включить Самарскую область в транспортный коридор "Европа - Западный Китай". Об этом в интервью ТАСС сообщил губернатор Самарской области Дмитрий Азаров.

"Этот мост - не просто дорога в обход Тольятти. Самое главное - это включение региона в международный транспортный коридор "Европа - Западный Китай", - сказал губернатор.

Мостовой переход через реку Волгу в районе села **Климовка** на территории Самарской области станет сегментом международного транспортного коридора "Европа - Западный Китай". "Я год восстанавливал, как я сам говорил, "географическую справедливость". Ходил по всем кабинетам, доказывал, что если через нас пойдет дорога, она будет на 400 километров короче", - подчеркнул губернатор.

Международный транспортный маршрут "Европа - Западный Китай" является трансконтинентальным проектом по воссозданию Шелкового пути, который связывал Европу с Китаем. Проект, по данным **Росавтодора**, включен в **Комплексный план** расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Полный текст интервью читайте на сайте портала: <https://tass.ru/interviews/6751418>

ТАСС; 2019.08.12; ВО ВЛАДИВОСТОКСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ЗАКЛЮЧЕНЫ ВСЕ "ДОРОЖНЫЕ" КОНТРАКТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Все контракты на ремонт и строительство дорог во Владивостокской агломерации в рамках национального проекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**" заключены, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе администрации Приморья.

"По **нацпроекту** по Владивостокской агломерации (Владивосток, Артем, Надеждинский и Шкотовский районы) контракты на предусмотренные региональным проектом мероприятия заключены в полном объеме. В результате образовавшихся после экспертизы смет и проведения аукциона экономии заказчиками готовится документация для проведения торгов по дополнительным мероприятиям. Подрядные организации ведут работы на объектах в соответствии с графиками. Выполняются работы по подготовке

оснований, замене дорожных и тротуарных бордюров, восстановлению кюветов и устройству железобетонных лотков", - сообщили в пресс-службе.

Контракты на краевые дороги сформированы в два лота, но объявленные закупки не состоялись. По результатам запроса предложений на один лот определен победитель, по второму лоту не подано ни одной заявки.

"В настоящее время департаментом [дорожного хозяйства Приморского края] прорабатывается вопрос заключения контракта с единственным исполнителем, вопрос будет решен до 20 августа. Позднее заключение контрактов обусловлено рядом причин, в том числе изменениями в законодательстве о контрактной системе, что потребовало внесения изменений в документацию о закупке, повышении требований к опыту работ при увеличении объема дорожных работ в регионе", - пояснил представитель пресс-службы. При этом власти выражают уверенность, что предусмотренные на 2019 год мероприятия будут исполнены в полном объеме.

Ранее премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил главам субъектов РФ в кратчайшие сроки завершить заключение контрактов в рамках национального проекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**" в отстающих регионах и начать работы. По данным, опубликованным на сайте кабмина, Приморье вошло в список регионов с нулевым уровнем заключения контрактов по состоянию на 2 июля.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/845989>

ТАСС; 2019.08.12; РЕАЛИЗАЦИЯ ЧЕТЫРЕХ НАЦПРОЕКТОВ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ИДЕТ С ОТСТАВАНИЕМ ОТ ГРАФИКА

Национальные проекты "Здравоохранение", "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**", "Демография" и "Жилье и городская среда" в Мурманской области реализуются с отставанием от графиков. Об этом сообщается на сайте правительства региона.

"В рамках проекта "Здравоохранение" у Мурманской области низкие показатели числа граждан, прошедших профилактические осмотры и диспансеризацию, - 53 тыс. человек при заданном количестве 236 тыс. Общий процент выполнения работ на дорогах регионального и межмуниципального значения по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** пока составляет 57%", - говорится в сообщении.

Как отметила врио заместителя губернатора Оксана Демченко на совещании, вызывают опасения темпы строительства детских садов в Печенгском районе и ЗАТО Александровск по **нацпроекту "Демография"**, а по проекту "Жилье и городская среда" от графика отстают работы по благоустройству. Реализация остальных **нацпроектов** в регионе идет согласно графику.

Основной причиной отставания была названа необходимость многочисленных процедур, от аукционов до согласований, на которых теряется много времени. Врио Губернатора Мурманской области Андрей Чибис на совещании поручил сократить сроки бюрократических процедур, а также вести онлайн-контроль за реализацией **нацпроектов**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/847873>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.08.13; ТРАЕКТОРИЯ ЖИЗНИ

Президент **Российского университета транспорта (МИИТ)**, профессор Борис Левин отметил 70-летие

Президенту **РУТ (МИИТ)** Борису Левину - 70 лет

11 АВГУСТА ПРЕЗИДЕНТ **РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА (МИИТ)**, ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК,

ПРОФЕССОР Борис Левин отметил свой 70-й день рождения. Во многом благодаря ему **МИИТ** получил статус первого обще-транспортного ВУЗА. Исключительно талантливый

человек - так говорят о нем коллеги. Сам же Борис Алексеевич подчеркивает: своим успехом обязан команде единомышленников.

За более чем 120-летнюю историю **МИИТ** видел множество талантливых руководителей. Среди них заслуженный деятель науки и техники РСФСР Николай Митюшин, генерал-директор тяги I ранга Василий Курочкин, основатель научной школы на железнодорожном транспорте Федор Кочнев, академик и вице-президент Академии транспорта РФ Владимир Иноземцев. Борис Левин стал 17-м руководителем **МИИТа**. Он уже вошел в историю вуза как ректор-старожил, занимавший свой пост в течение 21 года (дольше него, четверть века, **МИИТ** возглавлял только Федор Кочнев). За эти годы Борис Левин внес значительный вклад в развитие всего отраслевого образования.

Борис Алексеевич Левин родился 11 августа 1949 года в подмосковном городе Железнодорожный. Судьба многих членов его семьи так или иначе была связана со стальными магистралями.

"Мой предок Арсентьев - уроженец Тверской губернии - был главным подрядчиком при строительстве железной дороги Санкт-Петербург - Москва. В те времена царь жаловал золотом подрядчиков. На эти деньги Арсентьев нанял в Петербурге рабочих, привез их в Тверскую губернию и к существующей церкви пристроил колокольню. В детстве мне показывали часть алтаря этой церкви. Эта история меня тогда очень впечатлила", - вспоминает Борис Алексеевич.

Его бабушка работала в бухгалтерии Московско-Курского отделения Московской дороги. "Она окончила Институт благородных девиц, в перестроенном здании которого на Новой Басманной улице сегодня располагается штаб-квартира ОАО "РЖД". Вот такое интересное переплетение", - говорит Левин.

Ключевую роль в судьбе Бориса Алексеевича сыграл пример отца - Алексея Петровича. Он прошел всю войну, а после устроился сначала помощником машиниста, затем - машинистом электропоезда в локомотивное депо города Железнодорожный, где проработал всю жизнь. "Он был на очень хорошем счету в депо, его ценили и уважали, - говорит Борис Алексеевич. - Несколько раз отец брал меня с собой в поездки - до Ногинска, Петушков. Я восхищался его работой и мечтал пойти по его стопам".

Как позднее признался Алексей Петрович, сына он брал с собой в поездки с целью "приземлить" его мечты о железной дороге и показать, насколько тяжел труд машиниста. Но получилось все наоборот. "Я твердо решил стать машинистом и, когда закончил 8 классов школы, решил поступать в Московский техникум железнодорожного транспорта им. А.А. Андреева. Однако родители сумели переубедить меня, сославшись на то, что Московский электротехнический техникум ближе к нашему дому. Я уступил им, но с мечтой о железной дороге на стал прощаться", - рассказал Борис Алексеевич.

Во время учебы был секретарем комсомольской организации техникума. В 1968 году получил красный диплом и решил продолжить обучение в вузе. В выборе образовательного учреждения на этот раз уже не сомневался - им стал Московский институт инженеров железнодорожного транспорта МПС СССР (**МИИТ**). Однако на вступительных экзаменах с Левиным случился казус, чуть не стоивший ему поступления.

"Я поступал вместе с другом по техникуму. Поскольку у нас за плечами уже было полное среднее образование, мы должны были сдать вместо четырех экзаменов - русский язык, физика, устная и письменная математика - только два последних. На письменной математике я быстро решил все свои задачи и решил помочь другу. Однако нас заметил преподаватель. В итоге нам обоим сняли по баллу с формулировкой "за нетактичное поведение на экзамене" и отправили поступать по общему конкурсу со сдачей всех экзаменов", - вспоминает Борис Алексеевич.

Успешно справившись со вступительными испытаниями, он был зачислен в **МИИТ** на специальность "автоматика и телемеханика". Поскольку Борис Левин был на два года старше своих одноклассников и имел опыт комсомольской работы, его выбрали

комсоргом группы. На первом курсе он становится бойцом студенческого строительного отряда.

"В **МИИТе** студотрядовское движение было очень развитым. Самым востребованным отрядом был строительный, куда было очень сложно попасть из-за большого конкурса. Но мне это удалось. И свое первое стройотрядовское лето я провел в Сибири, где мы строили автомобильную и железную дороги, - вспоминает Борис Алексеевич. - Студенческие отряды - это романтика плацкартных вагонов, в которых мы добирались на "целину", это новые друзья, а еще возможность заработать. За лето я заработал 480 рублей, что составляло объем годовой стипендии".

На следующий год Борис Левин поехал на "целину" уже не бойцом, а комиссаром линейного стройотряда, а после заменил командира, который вынужден был уехать. Его отряд в то лето строил зерносклад в деревне Теренино Смоленской области. "Я был каменщиком и на коньке крыши здания выложил надпись: "МИИТ-1970". Три года назад мне рассказали, что зерносклад с этой надписью до сих пор стоит", - рассказал Борис Алексеевич.

На третьем курсе он стал командиром большого линейного отряда, куда входили 180 человек. "Во время учебы мне приходилось по четыре-пять раз выезжать на места будущихстроек, чтобы заключать договоры с директорами предприятий. Но при этом я не скатывался в оценки, хорошо учился", - вспоминает он. На последнем курсе Левин становится комиссаром районного отряда в 450 человек.

В студенческом отряде Борис Алексеевич познакомился и со своей будущей супругой - Светланой Михайловной, которая была там врачом.

После окончания обучения в 1973 году Борис Алексеевич распределяется на кафедру "Автоматизированные системы управления" и начинает работать над кандидатской диссертацией, но не покидает комсомол и студенческие отряды, чью работу сначала координировал как заместитель секретаря, а с 1975 по 1977 год был секретарем комитета комсомола института.

В 1977 году молодой ученый стал заведовать аспирантурой **МИИТа**, на базе которой под его руководством создается Отраслевой центр подготовки научно-педагогических кадров, и продолжил работать над докторской диссертацией.

В 39 лет Борис Алексеевич стал доктором технических наук.

В 1989 году он избран ректором Всесоюзного института повышения квалификации руководителей и специалистов железнодорожного транспорта МПС СССР. Причем до прихода Левина здесь не было ни средств на реконструкцию, ни большого числа слушателей (1200 человек в год). Под его руководством институт превратился в передовое учебное заведение, и в 1995 году указом президента Бориса Ельцина преобразован в Российскую академию путей сообщения (РАПС). "Пришлось "перекроить" весь институт, ликвидировать кафедры, сменить должности, ввести строгую систему распределения внутренних финансов. В итоге мы создали первую учебную академию в гражданском образовании", - говорит Борис Алексеевич.

В 1997 году Левину из Министерства путей сообщения поступает предложение возглавить **Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)**. "Честно признаюсь, моя реакция была отрицательной. Мы же только наладили работу в РАПС, к нам активно пошли слушатели (12-15 тыс. человек в год), отремонтировали здание института. И тут мне предлагают перейти в **МИИТ** с его старыми корпусами. Но с начальством не поспоришь, и я согласился. В ходе выборов я набрал около 85% голосов Ученого совета университета. С одной стороны, было приятно, что мне доверяют, но с другой - обидно за других трех кандидатов", - говорит он.

В **МИИТе** настало время преобразований. "Я пришел со своей командой, знакомой мне еще со времен работы в комсомольской организации **МИИТа**, в частности с Валентином Виноградовым (ныне первый проректор **РУТ (МИИТ)**). - Ред.) и Леонидом Карповым

(директор РАПС. - Ред.). Они были энтузиастами, которые верили в свое дело и работали не покладая рук", - отметил Борис Алексеевич.

Как вспоминает Валентин Виноградов, Борис Алексеевич никогда не боялся браться за сложные задачи. "В **МИИТе**, невзирая на возражения некоторых руководителей факультетов, были созданы институты вместо факультетов. Три раза мы собирали Ученый совет по этому поводу, но Борис Алексеевич был непреклонен в своем решении. В результате сегодня мы имеем систему из 10 институтов, которые ведут подготовку кадров, а также содержат корпуса и лаборатории за свой счет. Эффективность их работы подтверждена большим количеством абитуриентов", - отметил он.

При Левине произошла и масштабная реконструкция учебных корпусов: все деревянные перекрытия были заменены на бетонные.

"В первом корпусе располагалась фундаментальная библиотека. Старинные тома книг там хранились на стеллажах из карельской березы. Были предложения их продать и купить на вырученные деньги компьютеры для университета. Но ректор сказал, что библиотека - наша визитная карточка, основа основ. Сегодня эти стеллажи сохранены в своем первоначальном виде, и делегации, которые к нам приезжают, непременно туда заглядывают. Благодаря Левину также была восстановлена домовая церковь при **МИИТе**, по фотографиям 100-летней давности воссоздан первоначальный вид нашего дворянского зала, вплоть до каждого светильника, - говорит Валентин Виноградов. - Борис Алексеевич - правильный, фундаментальный, дальновидный человек, который точно знает, что нужно делать, а что нет".

К слову, Левин стал самым молодым ректором за всю историю существования **МИИТа**: на момент избрания ему было 48 лет.

Как рассказала "Гудку" начальник службы управления персоналом Центральной дирекции инфраструктуры ОАО "РЖД" Татьяна Коваль, с именем

Бориса Алексеевича Левина связано развитие системы целевой подготовки студентов на железнодорожном транспорте. Так, ежегодно ЦДИ направляет в **РУТ (МИИТ)** около 1,5 тыс. целевиков.

Во многом благодаря позиции Бориса Алексеевича транспортное образование удалось сохранить в системе **Минтранса**. Интересы отраслевой системы подготовки кадров он отстаивал на разных уровнях - например, будучи руководителем Ассоциации вузов транспорта и Совета по образованию и науке в транспортном комплексе при Координационном транспортном совещании государств - участников СНГ, членом президиума ВАК Минобрнауки, Научного совета при Совбезе, президиума Совета ректоров вузов Москвы и Московской области. "Этой работой я занимался, чтобы быть в курсе всех преобразований в образовательной и транспортной среде, чтобы голос отраслевого образования слышали на всех уровнях", - говорит Борис Алексеевич.

При Левине в 2017 году Московский госуниверситет путей сообщения (**МИИТ**) был преобразован в **Российский университет транспорта** и передан из ведения **Росжелдора Минтрансу**. "При принятии этого решения мы встретили множество возражений. Представители транспортных вузов, в частности автодорожники и авиаторы, опасались ликвидации своих учебных заведений. Однако в соответствии с задачами Транспортной стратегии России очень важно обеспечить реальное взаимодействие различных видов транспорта. Отрасли нужны специалисты, способные решать общетранспортные задачи и проблемы, - пояснил Борис Левин. - Сегодня **РУТ (МИИТ)** - флагман отраслевого образования. Университет получил право самостоятельно разрабатывать и утверждать стандарты высшего образования, стал активным участником федеральных приоритетных проектов в области образования и науки, базовым центром и координатором научной, образовательной и методической деятельности транспортных вузов".

С конца 2018 года Борис Алексеевич занимает должность президента **РУТ (МИИТ)**, а также продолжает руководить Ассоциацией вузов транспорта. Как отметил директор

Административного департамента **Минтранса** Константин Пашков, Левин пользуется большим авторитетом в образовательном сообществе: "Борис Алексеевич - блестящий профессионал, который может служить примером для тех людей, которые решат посвятить себя работе в сфере транспортного образования. Надеюсь, у нас еще будет много лет совместной работы. Считаю, что ему нужно побороться за вступление в Российскую академию наук".

Борис Алексеевич уверен, что сегодня вузы должны готовить не только традиционных специалистов, но и машиностроителей, технологов, конструкторов. "Возможно, в первую очередь стоит давать студентам общетранспортное образование, а уже потом - специализированное под виды транспорта (железнодорожное, авиационное)", - считает он. На вопрос, в чем секрет успеха, Борис Алексеевич отвечает: "Я не сторонник управленческого давления. Надо создать условия, чтобы люди раскрывались, стремились развиваться. Как показала жизнь, этот подход себя оправдал, и все люди, с которыми мне довелось работать, эффективны, изобретательны, ответственные, честны".

"Жесткий человек - это не про него, - говорит Валентин Виноградов. - Я замечал, что ни один человек из его кабинета не уходил без решения своего вопроса. Он справедливый и понимающий".

Свободное время, которого у Бориса Алексеевича крайне мало, он предпочитает проводить с семьей - женой, двумя детьми и четырьмя внуками. "Любим ходить в театр, устраивать теплоходные прогулки, - делится он. - Полюбилась скандинавская ходьба, лыжи и велосипед. Движение - это жизнь".

По стопам Бориса Алексеевича пошел его сын, который также окончил **МИИТ**. С железными дорогами связал свою жизнь и брат Бориса Алексеевича - Сергей Алексеевич, который сегодня занимает должность заместителя начальника Департамента технической политики ОАО "РЖД".

"Не удалось воплотить детскую мечту и стать машинистом, - говорит Борис Алексеевич. - Но моя жизнь все равно получилась очень интересной по кадровой траектории. Я никогда не приходил, что называется, на тепленькое местечко. Каждый раз приходилось практически с нуля развивать ту или иную деятельность".

Борис Алексеевич Левин - автор более 350 научных и научно-методических трудов. Им подготовлены 21 кандидат и 13 докторов наук. Результаты его научной и педагогической деятельности отмечены орденами "За заслуги перед Отечеством" IV степени, Александра Невского, Почета, "Знак Почета", медалью ордена "За заслуги перед Отечеством" II степени, другими советскими, российскими и зарубежными наградами. Кроме того, ему присвоено звание "Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации".

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1473320>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.13; ВЛАСТИ ОБСУЖДАЮТ ОЧЕРЕДНОЙ МЕГАПРОЕКТ; ДОРОГА ВОКРУГ ВЛАДИВОСТОКА ОЦЕНИВАЕТСЯ В ПОЛОВИНУ СТОИМОСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

В 100 млрд руб. предварительно оценено строительство кольцевой дороги во Владивостоке, сообщил гендиректор Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций Даниил Половинка. С помощью новой трассы власти рассчитывают спасти регион от «транспортного коллапса», о котором весной предупреждал губернатор Приморского края Олег Кожемяко.

К саммиту АТЭС в 2012 г. во Владивостоке уже были построены мост на о. Русский, мост через бухту Золотой Рог и частично объездная дорога. Новая магистраль должна закольцевать движение вокруг центра города и предусматривает строительство двух новых мостов на о. Русский через о. Елены, рассказал Половинка. Протяженность четырехполосной дороги составит 27,4 км, пропускная способность – 70 000–85 000

автомобилей в сутки, а разрешенная скорость – до 80 км/ч. Построена дорога будет по концессии, сказал Половинка.

Построить кольцевую дорогу вокруг Владивостока хотело и прежнее руководство региона, но договориться с федеральными властями не удавалось. В феврале 2018 г. в генплан города были внесены изменения, предусматривающие строительство трассы. Но денег для этого в региональном бюджете не хватит и потребуется федеральное софинансирование, предупреждал Кожемяко. Надежда на него появилась в апреле 2019 г., когда во время визита во Владивосток идею нового моста на о. Русский одобрил президент **Владимир Путин**. Разработкой проекта кольцевой автодороги занялись ВЭБ.РФ и госкомпания «Автодор», отвечающая за платные трассы. На Петербургском международном экономическом форуме в июне «Автодор» и «ИнфраВЭБ» («дочка» ВЭБ.РФ) договорились вместе прорабатывать проект. Кожемяко собирался в 2020 г. объявить конкурс на проектирование первой части будущего кольца.

«Автодору» не известно о наличии материалов предпроектной проработки трассы, говорит представитель госкомпании, поэтому он не комментирует параметры проекта. «ИнфраВЭБ» готова предложить свои услуги для подготовки проекта, его структурирования и в последующем помочь привлечь частное финансирование, указывает представитель ВЭБ.РФ. Представитель администрации региона не ответил на запрос «Ведомостей» вчера вечером.

Проект претендует на место среди самых дорогих дорожных строек последних лет. Например, строительство Крымского моста обошлось в 228 млрд руб., ЦКАД стоит 315,8 млрд, проект моста на Сахалин оценивался в 600 млрд. Однако и 100 млрд руб. может не хватить, говорят два человека, участвующих в проработке проекта: слишком много мостов и эстакад предстоит построить. Проект планируется реализовать с минимальными вложениями из федерального бюджета, утверждает представитель Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций, проезд будет платным. Не исключено, что и действующие участки объездной дороги предстоит сделать платными, признают два собеседника «Ведомостей», но такое решение пока не принято, обсуждаются альтернативные варианты.

Западное полукольцо станет частью международных транспортных коридоров, упростит перевозки грузов из порта, позволит разгрузить наиболее напряженные районы города и пустить часть транспорта в обход исторического центра, перечисляет Половинка. Владивостоку проект необходим, согласен топ-менеджер крупной строительной компании: плотность населения в городе выше, чем в Москве, транспорт из порта забивает город, узкие улицы которого не приспособлены для таких нагрузок. Во время снегопада движение грузового транспорта в городе и вовсе перекрывается, продолжает он. Пробки во Владивостоке серьезные, соглашается директор группы по работе с транспортной отраслью Deloitte Денис Похазников, новая дорога помогла бы разгрузить центр города. К тому же активность бизнеса во Владивостоке растет, замечает он, возможно, потребуется строить дополнительные мощности в порту. Нагрузка на инфраструктуру города увеличилась после запуска свободного порта Владивосток, говорит топ-менеджер строительной компании, выросли перевозки грузов. Частично дорога вдоль пролива Босфор Восточный уже существует, рассуждает он, полноценное кольцо существенно улучшит состояние улично-дорожной сети и снизит аварийность.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/12/808646-vlasti-obsuzhdayut-megaproekt>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.08.13; ПРИКАСПИЙСКИЕ СТРАНЫ ИЩУТ ОБЩЕЕ; ПРЕМЬЕРЫ СТРАН «ПЯТЕРКИ» СОБРАЛИСЬ НА ФОРУМ

В понедельник в Туркменбаши стартовал первый Каспийский экономический форум, собравший глав правительств прикаспийской «пятерки» — России, Туркмении, Азербайджана, Казахстана и Ирана. На нем министры экономики пяти стран договорились подготовить план усиления экономического сотрудничества, направленный на кратное увеличение товарооборота. Главы правительств обсуждали более глобальные темы: от развития традиционной энергетики до более современных рецептов развития, включая создание каспийского инновационно-технологического города для совместных разработок.

Предложение проводить Каспийский экономический форум президент и глава правительства Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов выдвинул на прошлогодней августовской встрече глав государств прикаспийской «пятерки». Напомним, на том же саммите в казахстанском Актау была подписана Конвенция о правовом статусе Каспийского моря, которая готовилась с 1996 года (Россия обещает ратифицировать этот документ в ближайшее время).

В повестке первого форума — создание условий для крупных проектов, дискуссия о роли экономик Каспийского региона в глобальном контексте, инвестиционная привлекательность их различных отраслей. Пленарное заседание, впрочем, заявленной повестке отвечало лишь формально — главы правительств каждого из государств «пятерки» рассказывали больше о том, какие проекты реализуются на их территории и какими они видят перспективы развития Каспия.

Спектр тем, затронутых участниками заседания, был весьма широк: от освоения энергоресурсов и транспортной инфраструктуры до «иранофобии» в виде санкций США в отношении Тегерана и защиты каспийского тюленя.

Из выступлений следовало, что на экономическое развитие Каспийского региона главы правительств смотрят немного по-разному. Так, Гурбангулы Бердымухамедов считает, что именно «энергия Каспия должна стать основой динамического развития экономики» — по его мнению, увеличение добычи углеводородов может «принципиально поменять весь экономический ландшафт» региона и интегрировать его в глобальное экономическое пространство. Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** говорил, что «не только сырьевая составляющая должна определять экономический профиль наших стран» — конкурентоспособными страны делают цифровые технологии, чистая энергетика и рациональное природопользование, а также свободное перемещение товаров и услуг.

По мнению премьер-министра Казахстана Аскара Мамина, «государства региона, заняв проактивную позицию, могут стать точкой притяжения иностранного капитала». Первый вице-президент Ирана Эсхак Джахангири залогом экономического развития назвал кооперацию — по его словам, на новый уровень региональную торговлю может вывести реализация соглашения о зоне свободной торговли между Ираном и Евразийским экономическим союзом. Более того, он высказался за создание организации экономического сотрудничества прикаспийских стран. Совместными могли бы стать и усилия в развитии цифровых технологий — Гурбангулы Бердымухамедов предложил образовать международный инновационный город Каспий. «В этой своеобразной лаборатории идей ученые, специалисты фундаментальной и прикладной науки прикаспийских и других государств вместе работают над созданием нового технологического плана для Каспия», — всматривался в будущее туркменский лидер (не уточняя, где именно такой технологический центр может быть создан).

Пока же страны прикаспийской «пятерки» на уровне министров экономики договорились подготовить план усиления экономического сотрудничества в Каспийском регионе, предполагающий кратное наращивание товарооборота. По задумке Каспийский

экономический форум будет проходить поочередно в каждой из стран региона. Хозяйкой второго форума планирует стать Россия — **Дмитрий Медведев** пригласил участников форума в следующем году в Астрахань.

<https://www.kommersant.ru/doc/4059686>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ПРЕЗИДЕНТ ТУРКМЕНИИ ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ КАСПИЙСКИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов предложил создать Каспийский региональный логистический центр.

Выступая на первом Каспийском экономическом форуме, открывшемся в понедельник в городе Туркменбаши (бывший Красноводск), туркменский лидер отметил, что Каспий расположен на перекрестке континентальных путей. По его словам, территория прикаспийских стран имеет прямой выход в Южную Азию и Азиатско-Тихоокеанский регион - на востоке, в Черное и Средиземное море - на западе, через Иран на Ближний и Средний Восток – на юге, и через Россию и далее в северном направлении - к побережью Балтийского моря.

По мнению главы Туркмении, такая конфигурация открывает перспективы создания устойчивых маршрутов по всем четырем направлениям, и для их нормального функционирования каспийские государства должны, прежде всего, наладить хорошую систему транспортного сообщения между собой.

Бердымухамедов подчеркнул, что для странам региона нужно построить современную портовую инфраструктуру, обеспечить эффективную логистику и активнее работать над планами взаимодействия в транспортной сфере с четко прописанными алгоритмами действий и реалистичными сроками.

"Я хотел бы вернуться к идее создания Каспийского регионального логистического центра, призванного стать структурой, координирующей нашу совместную деятельность в области формирования эффективного использования новых транзитно-транспортных коридоров, соединяющих Азию с Европой", - сказал глава государства.

<https://ria.ru/20190812/1557400602.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ПРЕЗИДЕНТ ТУРКМЕНИИ ПОДДЕРЖАЛ КИТАЙСКИЙ ПРОЕКТ "ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ"

Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов поддержал проект КНР "Один пояс - один путь", он считает, что проект не противоречит проекту самого Туркменистана по возрождению Шелкового пути.

"То, что выдвигают наши китайские друзья - "Один пояс - один путь" и возрождение Великого Шелкового пути... Действительно, эти две экономические стратегии всегда, я думаю, востребованы, потому что они будут существовать на благо и процветание народов наших стран", - заявил Бердымухамедов.

Концепция "Один пояс - один путь" - международная инициатива Китая по совершенствованию действующих и созданию новых торгово-транспортных коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, что призвано способствовать развитию торговых отношений между ними и Китаем. Идея формирования "Экономического пояса Шелкового пути" была выдвинута лидером КНР Си Цзиньпином и впервые прозвучала во время его выступления в Астане в рамках государственного визита в Казахстан в сентябре 2013 года.

<https://ria.ru/20190812/1557400491.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С ЯНВАРЯ ПРОЕХАЛО 2,5 МИЛЛИОНА МАШИН, ЗАЯВИЛ АКСЕНОВ

По Крымскому мосту с начала этого года проехало 2,5 миллиона автомобилей, сообщил глава республики Сергей Аксенов на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным. Глава государства в Крыму провел рабочую встречу с руководителем региона, который проинформировал его о социально-экономической ситуации на полуострове, сообщает сайт Кремля.

"По Крымскому мосту с 1 января 2019 года уже на сегодняшний день прошло 2,5 миллиона автомобилей, из них 34 тысячи автобусов и 405 тысяч грузовых автомобилей. Акцент по грузо- и пассажиропотоку практически сместился на Крымский мост на 60%", - доложил Аксенов.

Он отметил, что большая часть отдыхающих сейчас приезжает на курорты Крыма автомобильным транспортом и пассажирскими автобусами.

Мост в Крым из Краснодарского края - самый протяженный в России, его длина составляет 19 километров. Путин открыл автомобильную часть моста 15 мая 2018 года, движение автотранспорта было запущено на следующий день. Открытие движения поездов по железнодорожной части моста запланировано на декабрь 2019 года.

<https://ria.ru/20190812/1557415321.html>

ТАСС; 2019.08.12; АКСЕНОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО КРЫМСКИЙ МОСТ ОБЕСПЕЧИВАЕТ 60% ГРУЗОПОТОКА В РЕСПУБЛИКУ

Глава Республики Крым Сергей Аксенов сообщил президенту РФ Владимиру Путину об эффекте от ввода в эксплуатацию Крымского моста. По его словам, этот объект взял на себя большую часть грузопотока в региона.

"По Крымскому мосту с 1 января 2019 года уже на сегодняшний день прошло 2,5 млн автомобилей, из них 34 тыс. автобусов и 405 тыс. грузовых автомобилей. Акцент по грузо- и пассажиропотоку практически сместился на Крымский мост на 60%", - сказал на встрече Аксенов.

Он отметил, что это в том числе касается и курортной сферы. "Мы вчера делали динамику, анализ курортников, которые приезжают из разных регионов нашей большой страны, и видим, что большая часть из них сегодня приезжает автомобильным транспортом и пассажирскими автобусами", - констатировал глава региона. При этом он отметил, что за пять последних лет в развитии региона произошел большой рывок, реализовались крупные инфраструктурные проекты.

<https://tass.ru/ekonomika/6755366>

RNS; 2019.08.12; НА КРЫМСКОМ МОСТУ ПРОТЕСТИРОВАЛИ СИСТЕМУ ОСВЕЩЕНИЯ

На Крымском мосту протестировали систему освещения после завершения монтажа стоек со светильниками на 60%, говорится в сообщении инфоцентра «Крымский мост».

«Монтаж системы освещения на мосту продолжается. Мы поэтапно устанавливаем оборудование и проверяем, чтобы каждый участок путей и смотровых ходов для их обслуживания освещался равномерно. На пилотном участке интенсивность света достаточная для хорошей видимости, при этом не превышен порог яркости: свет не будет ослеплять машинистов поездов», — заявил ведущий инженер технического надзора компании «СГМ-Мост» Олег Севера.

Освещение было запущено на пилотном участке в 1 км. В рамках тестового запуска на три часа были включены почти 150 светильников.

Осветительная система двухпутной дороги состоит из почти 2,5 тысяч светильников, в которых будет использовано почти 60 тысяч энергосберегающих светодиодов.

Светильники расположены на стойках с шагом от 13 до 16 м, и должны автоматически включаться при падении уровня освещенности до 20 люксов.

В сообщении также отмечается, что все работы на мосту идут согласно планам и запуск движения поездов состоит в конце года.

<https://rns.online/transport/Na-Krimskom-mostu-protestirovali-sistemu-osvescheniya-2019-08-12/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6754765>

ТАСС; 2019.08.13; ЗАКОН О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫХ ПЛАТНЫХ ДОРОГ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ ВСТУПИЛ В СИЛУ

Закон, позволяющий строить в районах Крайнего Севера платные автомобильные дороги при отсутствии альтернативной бесплатной трассы, вступил в силу во вторник. Соответствующий документ был подписан президентом России Владимиром **Путиным** 2 августа.

Утвержденный закон разрешает строить платные автомобильные дороги в районы Крайнего Севера, если дорога или ее участок расположены вне границ городских и сельских населенных пунктов, а также если участком является отдельное искусственное дорожное сооружение. Ранее для районов Крайнего Севера действовало единое правило по стране об обязательном наличии бесплатной автомобильной дороги при строительстве рядом платной. Принятый закон предусматривает исключение из общего требования в отношении районов Крайнего Севера.

Кроме того, в новом законе закрепляется условие бесплатного проезда легковых автомобилей и мототранспортных средств по платным автомобильным дорогам в целях обеспечения интересов населения Крайнего Севера.

Как пояснили ТАСС в **Минтрансе** РФ, значительная часть населения районов Крайнего Севера проживает в отдаленных и труднодоступных местностях, не имея доступа к сети автомобильных дорог общего пользования. Многие поселения имеют транспортное сообщение с развитыми территориями только посредством зимних автомобильных дорог, речного транспорта, а иногда только воздушного.

В министерстве отметили, что в таких условиях создание автомобильных дорог общего пользования до большинства отдаленных и труднодоступных поселений невозможно даже в долгосрочном периоде из-за высокой стоимости строительства и эксплуатации. Более того, строительство автомобильных дорог в районах Крайнего Севера существенно ограничено возможностями региональных бюджетов.

Улучшить существующий уровень транспортной доступности в районах Крайнего Севера может строительство автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений с привлечением частных инвестиций с последующим использованием их на платной основе, считают в **Минтрансе** РФ. "Реализация закона придаст импульс для развития районов Крайнего Севера, позволит обеспечить автомобильное сообщение, там где его нет, представит условия для привлечения инвестиций в районы Крайнего Севера, а главное даст местному населению возможность бесплатного транспортного сообщения по автомобильной дороге на личном легковом транспорте", - отметили в министерстве.

<https://tass.ru/ekonomika/6756957>

ТАСС; 2019.08.12; ФАС И МИНТРАНС СОЗДАДУТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО БОРЬБЕ С КАРТЕЛЯМИ НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) и **Минтранс** РФ создадут рабочую группу по борьбе с картелями на рынке пассажирских перевозок, говорится в сообщении антимонопольной службы по итогам совместного совещания.

"Антиконкурентный сговор в социальной сфере всегда более чувствителен, так как напрямую отражается на потребителе. Мы уже активно работаем по направлению декартелизации дорожного строительства, и сейчас намерены уделить такое же пристальное внимание и декартелизации сферы пассажирских перевозок. Это должно положительно сказаться на стоимости проезда пассажирским транспортом", - отметил статс-секретарь - заместитель руководителя ФАС России Андрей Цариковский.

Как отметили в ходе совещания представители ФАС, антиконкурентные соглашения на рынке пассажирских перевозок отмечены в 28 регионах. "Всего с 2016 года ФАС России возбуждено 50 дел о картелях и иных антиконкурентных соглашениях в сфере пассажирских перевозок. Как правило, это дела о соглашениях о повышении или поддержании цен на перевозки, о создании препятствий доступа на рынок для других компаний, об оказании преимущества и соглашениях с органами власти", - также отмечается в сообщении.

Представители **Минтранса** в свою очередь отметили, что это свидетельствует об отсутствии "должного контроля со стороны органов исполнительной власти субъектов РФ".

Предполагается, что ФАС совместно с **Министерством транспорта** подготовит предложения по изменению федерального законодательства, которое будет направлено не только на усиление ответственности, но и предотвращение антиконкурентной практики и необоснованного повышения цен.

<https://tass.ru/ekonomika/6756508>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2019.08.12; СТАРОВОЙТОВ ПОЯСНИЛ, КАК БУДЕТ РАБОТАТЬ ФЕДЕРАЛЬНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ТАКСИСТОВ

Создание на базе **Министерства транспорта** федеральной системы данных о водителях такси с указанием информации об отработанных ими часах, изъятии водительских прав и ДТП, в которых они участвовали, поможет снизить уровень аварийности на российских дорогах. Об этом "Парламентской газете" рассказал член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов (ЛДПР).

Ранее "Парламентская газета" сообщала, что Общественная палата России выступила с инициативой создания для водителей такси цифровых профилей, доступных как для агрегаторов, так и для пассажиров, вызывающих такси. Информацию о марке и номере машины предлагается дополнить личными данными водителя и его "послужным списком" в качестве участника дорожного движения.

Как пояснил Старовойтов, действующая в Москве система "Таксомотор" уже учитывает эти данные, но полноценной ее назвать нельзя, так как она не принимает во внимание отработанные часы и статус водителя такси в режиме онлайн.

"Систему необходимо дополнить информацией о лишении таксиста водительских прав, участии в ДТП, кроме того, ее нужно обязать следить за количеством отработанных за смену часов, чтобы не допускать к работе уставших водителей, - уточнил депутат. - К ней должны быть подключены агрегаторы такси, диспетчерские службы и компании, предоставляющие услуги по извозу, а также ГИБДД и налоговая служба, чтобы фиксировать статус водителя".

"Во-первых, у него должны быть права на управление транспортным средством, во-вторых, он должен быть индивидуальным предпринимателем, самозанятым или работать по найму. В случае отсутствия подтверждающей информации система в автоматическом режиме должна отключить водителя от заказов", - добавил он.

Та же участь, по словам парламентария, постигнет водителя такси, который выйдет за пределы допустимой нормы отработанных часов.

"Система автоматически будет суммировать время, проведенное в пути, и, скажем, если она определит, что водитель отработал за рулем десять часов, то пошлет ему сигнал об отключении от заказов", - отметил Старовойтов, уточнив, что за счет применения такого точного дистанционного контроля снизится вероятность дорожных аварий.

Техническое задание для создания федеральной системы контроля должен разработать **Минтранс**. В случае необходимости к процессу могли бы подключиться законодатели, не исключает депутат.

Парламентарий считает, что дополнительных правовых настроек для создания федеральной системы не потребуется, вместе с тем она уберезит бюджеты таксистов от лишних трат, которые потребуются в случае одобрения поправки в законопроект о такси об обязательной установке тахографа. Напомним, документ готовится ко второму чтению в Госдуме. В настоящий момент к нему подготовлено более 200 поправок, которые депутаты намерены обсудить в начале осенней сессии.

"Уже сегодня те, кто намерен работать в такси, несут немалые расходы: аренда машины, ее оклейка соответствующей пленкой, расходы на топливо и т.д. Добавив к этому еще и покупку тахографа, мы тем самым загоним легальных перевозчиков в тень", - пояснил Александр Старовойтов.

Старовойтов пояснил, как будет работать федеральная система контроля таксистов

<https://www.pnp.ru/social/starovoytov-poyasnil-kak-budet-rabotat-federalnaya-sistema-kontrolya-taksistov.html>

ТАСС; 2019.08.12; АКСЕНОВ ПООБЕЩАЛ ПУТИНУ ДОСТРОИТЬ ТРАССУ "ТАВРИДА" В СРОК

Трассу "Таврида" уже построили на 74% и сдадут в срок, заявил глава Республики Крым Сергей Аксенов на встрече с президентом РФ Владимиром **Путиным**.

"Готовность трассы "Таврида" сегодня составляет 74%, окончание работ - 2020 год, - отметил он. - Рисков в данном случае нет, мы не видим, подрядчик двигается в большинстве впереди графика, все работы выполняются в срок". По словам Аксенова, также по графику идут работы по строительству четырехполосной трассы Симферополь - Евпатория - Мирный протяженностью 83 км. Средства на нее выделены, работы завершатся в 2020 году, сейчас они уже выполнены на 40%. "Как только эти основные направления будут реализованы, транспортная зависимость региона существенно уменьшится", - подчеркнул Аксенов.

Он добавил, что региональные власти прорабатывают с правительством РФ планы по ремонту ряда дорог, в том числе трассы Симферополь - Ялта. "Рассчитываем стоимость трассы Белогорск - Приветное, Белогорский и Кировский районы соединятся с Алуштинским побережьем, это сократит дистанцию, там расстояние 32 км, - отметил глава региона. - Предварительно там общая стоимость работ 14,5 млрд рублей". "Мы с правительством сейчас готовим совместно план действий, который будет доложен вам", - добавил он.

Говоря о сфере транспорта, Аксенов сообщил, что с начала года аэропорт Симферополя перевез 3 млн 90 тыс. пассажиров, что на 2,5% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. "Рост турпотока ожидаем, прогнозируем до 7 млн 100 тыс. [человек] в этом году, в прошлом году это было 6,8 [млн человек]", - добавил глава региона.

Аксенов констатировал, что пока не удастся решить проблему роста цен на полуострове. "Надеемся, что частично мы снимем этот вопрос при вводе в эксплуатацию железнодорожной ветки Крымского моста, - заметил он. - Мы надеемся все-таки, что грузопоток даст нам совсем другую ценовую политику". Глава региона добавил, что также с Минпромторгом РФ сейчас прорабатывается возможность начала работы в регионе

крупных российских оптово-розничных сетей. "К 1 сентября должны такие планы представить, - сказал он. - Соответственно, конкуренция повысится, надеемся, все-таки в этой ситуации нам будет полегче".

<https://tass.ru/ekonomika/6755410>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; В ПОДМОСКОВЬЕ РАССКАЗАЛИ, КАК РАБОТАЮТ ТАКТИЛЬНЫЕ СВЕТОФОРЫ

Первые светофоры с тактильными полосами безопасности, расположенными на земле и дублирующими цвета светофора, появились в Подмосковье, сообщили в пресс-службе министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

"В Богородском городском округе в качестве эксперимента на потенциально опасных пешеходных переходах появились тактильные светофоры... Светофор представляет собой тактильное покрытие для слабовидящих людей на тротуаре перед переходом, дополнительно оборудованное светодиодами, которые дублируют основной сигнал пешеходного светофора", - говорится в сообщении.

Подобные светофоры устанавливаются преимущественно на аварийных участках, где были зафиксированы дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов, добавили в ведомстве. Уточняется, что светофоры также могут появиться у переходов рядом со школами.

По ожиданиям министерства, установленные тактильные светофоры позволят ликвидировать наезды на пешеходов в темное время суток и снизить количество ДТП с участием пешеходов. В ведомстве подчеркнули, что аварии на пешеходных переходах часто происходят с молодыми людьми из-за невнимательности или использования мобильного телефонов.

<https://ria.ru/20190812/1557410220.html>

ТАСС; 2019.08.12; МАРШРУТ ЧАСТНОГО ТРАМВАЯ "ЧИЖИК" В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЮТ ПРОДЛИТЬ В ЛЕНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ

Проект частного трамвая "Чижик" в Санкт-Петербурге, может стать межрегиональным за счет продления маршрута во Всеволожский район Ленинградской области. Об этих планах сообщил журналистам директор Транспортной концессионной компании (ТКК) Сергей Окутин после обсуждения перспектив проекта на совещании у врио губернатора Петербурга Александра Беглова.

"Мы можем быть полезны не только Красногвардейскому району Петербурга, но и Ленинградской области, имея в виду продление трамвайного маршрута в город Всеволожск, но это большая сложная задача, потому что она включает принятие решение как Санкт-Петербургом, так и Ленинградской областью", - сказал Окутин.

Он сообщил, что компания планирует до конца года представить руководству двух регионов свое видение проекта и в случае одобрения перейти к его проработке. "Мы подготовили наше видение трассировки, в сентябре приступим к презентации решений Петербургу и Ленинградской области и ожидаем после этого принятия решений двумя регионами", - отметил он.

Вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов не исключил участия Петербурга в новом этапе проекта, который будет затрагивать Ленинградскую область. "Участие двух субъектов в таком проекте - это отдельная история, она пока нигде не проработана. Мы, наверное, придем к этому первыми в стране. Мы не исключаем такого проекта. Есть масса вариантов - будем обсуждать", - сказал он.

Частный трамвай

Весной 2016 года власти Петербурга подписали соглашение с ТКК о реализации проекта частного трамвая "Чижик" в Красногвардейском районе. В марте 2018 года были запущены маршруты № 8 (Хасанская улица - Ладужский вокзал) и № 64 (станция метро

"Ладожская" - Ириновский проспект), к концу года была завершена реконструкция проспекта Наставников на участке от проспекта Косыгина до Ириновского проспекта. По двум действующим маршрутам трамваи перевозят свыше 1 млн пассажиров в месяц.

По оценке Батанова, "Чижик" показал себя успешным проектом. "Мы получили первый этап современного транспорта, современные технологии. За этот год "Чижик" перевез более 9 млн пассажиров, это примерно треть от проектной мощности.

В сентябре власти Санкт-Петербурга и Транспортная концессионная компания планируют запустить четвертый маршрут сети для частного трамвая "Чижик" по Ириновскому и Рябовскому шоссе до станции Ржевка в Красногвардейском районе в сентябре параллельно с третьим маршрутом по проспекту Наставников до Ириновского проспекта.

<https://tass.ru/v-strane/6756202>

ТАСС; 2019.08.12; ПОДЕРЖАННЫЕ ТРАМВАИ ИЗ МОСКВЫ НАЧАЛИ РАБОТАТЬ НА ЗАГРУЖЕННОМ МАРШРУТЕ В НОВОСИБИРСКЕ

Подержанные трамваи, безвозмездно переданные мэрией Москвы городскому хозяйству Новосибирска, начали выходить на один из самых загруженных маршрутов. Всего город получит 20 подержанных московских трамваев, которые должны сменить еще более старые вагоны, сообщили ТАСС в пресс-центре мэрии Новосибирска.

"Приобретение новых вагонов снижает эксплуатационные затраты и не требует специальной переподготовки водительского и ремонтного персонала. Вагоны были сняты с эксплуатации в Москве в связи с обновлением парка", - говорится в ответе на запрос ТАСС.

Мэрия Новосибирска получила новые вагоны безвозмездно, новосибирский "Горэлектротранспорт" затратил только 7,7 млн рублей на их доставку из Москвы. На данный момент работать начали восемь трамваев, выпущенных в 2000-2005 годах.

Трамваи будут работать на маршруте № 13 "Гусинобродское шоссе - улица Писарева", соединяющем с центром города отдаленный густонаселенный район, до которого власти Новосибирска в перспективе планируют продлить линию метро.

Новосибирский трамвайный парк, по данным сайта мэрии города, включает 95 трамвайных вагонов. В городе действуют 11 маршрутов трамвая, которые обслуживаются двумя депо. Значительную часть парка составляют устаревшие вагоны КТМ-5МЗ, выпускавшиеся в конце 1980-х - начале 1990-х годов.

В 2016 году Новосибирск приобретал 10 трамвайных вагонов модели 71-608КМ, выведенных из эксплуатации в Москве. Эти вагоны работают в левобережной части города.

<https://tass.ru/sibir-news/6756023>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; АВТОДОР ОГРАНИЧИЛ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА М-11, М-4, М-3 И ВЫЕЗДЕ НА МКАД С М-1 ИЗ-ЗА РЕМОНТА НА УЧАСТКАХ

Госкомпания "Автодор" сообщает о корректировке скоростных режимов на ремонтируемых участках федеральных автодорог М-11 "Москва - Санкт-Петербург", М-4 "Дон", М-3 "Украина" и участке выхода на МКАД с М-1 "Беларусь".

Владельцы легковых автомобилей могут развивать скорость до 130 км/ч на обходе Вышнего Волочка М-11 "Москва - Санкт-Петербург (258-334 км) и на участке дороги М-4 "Дон" (517-544 км) в Воронежской области.

"На трассе М-11 (15-149 км, 208-258 км, 334-543 км) в Московской, Тверской и Новгородской областях установлено ограничение в 110 км/ч", - говорится в сообщении "Автодора".

На автодороге М-4 "Дон" в Подмосковье (21-93 км) для мотоциклов, легковых машин и грузовиков до 3,5 тонн скорость движения - не более 110 км/ч. "Исключение составляют участки, где ограничения скорости установлены в связи с проведением дорожных работ

или конкретными геометрическими параметрами дороги для обеспечения безопасности движения: эстакада на участке 22-24 км - до 70 км/ч; участок 50-52 км (при влажном покрытии проезжей части) - до 70 км/ч; пункт взимания платы на 71 км - до 30 км/ч; 42-43 км (реконструкция путепровода) и 48-50 км (строительство ЦКАД) - до 50 и 60 км/ч".

На следующем участке автодороги М-4 "Дон" (93-211 км) максимальная скорость движения - не более 110 км/ч. "Исключение: 132 км (пункт взимания платы) - до 30 км/ч; 111 км (в зоне поста ДПС) - до 50 км/ч; 131 км (в зоне разворота в одном уровне на км 130+700 - 131+300 в прямом направлении) - до 80 км/ч; 120+720 км - 170+000 км (дорога ІВ категории) - 90 км/ч; 193+000 км - 211+000 км (дорога ІВ категории) - 90 км/ч", - отмечает "Автодор".

В Тульской области (участки автодороги М-4: 225-260 км и 287-321 км) скоростной режим для мотоциклов, легковых и грузовиков до 3,5 тонн составляет 110 км/ч. "Исключением является участок 287+000 км - 296+500 км, на котором максимальная скорость движения - не более 90 км/ч".

В Липецкой, Воронежской и Ростовской областях (330-464 км, 492-517 км и 1091-1119 км трассы М-4) установлено ограничение 110 км/ч. На участке км 544 - км 633 максимальная скорость движения - не более 90 км/ч.

Проехать со скоростью 110 км/ч можно и по трассе М-3 "Украина" в Калужской области (124-194 км).

На участке нового выезда на МКАД с М-1 "Беларусь" установлено ограничение 90 км/ч на 0 км - 3+690 км, на участке 3+690 км - 18+500 км - 110 км/ч.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6755361>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; "ГАЗПРОМ НЕФТЬ" НАДЕЕТСЯ ДО 2030Г СОХРАНИТЬ ДОЛЮ НА РЫНКЕ БИТУМА, ГДЕ СЕЙЧАС ЗАНИМАЕТ ТРЕТЬЮ ЧАСТЬ

"Газпромнефть-Битумные материалы", оператор битумного бизнеса "Газпром нефти" (МОЕХ: SIBN), рассчитывает сохранить свою долю на рынке битума, на котором сейчас компания занимает примерно третью часть, сообщил журналистам генеральный директор битумного подразделения Дмитрий Орлов.

"Расширение сети автомобильных дорог является одним из приоритетов для России. Поэтому рынок битумов, несомненно, будет расти. Есть разные оценки увеличения его объемов. Один из последних прогнозов - рост с текущих 6 млн тонн до примерно 9-10 млн тонн к 2024 году. Далее рынок будет держаться примерно на этом уровне. "Газпром нефть" видит для себя задачу сохранить ту долю рынка, которую компания занимает на данный момент - порядка трети продаж битума в России", - сказал он.

По словам Орлова, в 2018 году продажи битума "Газпром нефти" составили 2,3 млн тонн, до 2024 года объемы компании вырастут до 2,8-2,9 млн тонн, а затем сохранятся на этом уровне до 2030 года, что заложено в долгосрочной стратегии компании.

Он отметил, что доля "Газпром нефти" на рынке модифицированных битумов сейчас составляет порядка 40%. "Задачи наращивать здесь долю, нет. Этот рынок растет очень быстро, будем расти вместе с ним. В прошлом году приблизились к продажам 200 тыс. тонн модифицированных битумов, в этом году, предполагаю, что еще на 20% вырастем", - сказал Орлов.

"С учетом сокращения производства темных нефтепродуктов в рамках модернизации нефтеперерабатывающих заводов задача роста продаж битума не так проста. Мы понимаем, что порядка 2,5 млн тонн битума может производиться на НПЗ "Газпром нефти", еще около 300 тыс. тонн нужно будет привлечь дополнительно. Это может быть альтернативное сырье, которое позволило бы производить высококачественные битумы, например, масляные компоненты, продукты нефтехимии. Или, возможно, использование

других современных композитных материалов, таких как мастики или праймеры, в которых доля битума составляет от 60% до 70%. Кроме того, можем взять недостающие объемы на бирже, на рынке, в рамках долгосрочных контрактов", - отметил Орлов.

По его словам, за последние 5 лет "Газпром нефть" инвестировала в битумный бизнес более 5 млрд рублей как в развитие производства, так и на покупки активов. Ожидается, что такой размер инвестиций сохранится. "В пятилетку будет вкладываться около 5 млрд рублей", - сообщил топ-менеджер.

Он напомнил, что год назад "Газпром нефть" купила в Ростовской области битумный терминал мощностью перевалки 140 тыс. тонн в год. "Теперь это современный битумный комплекс, который показал свою эффективность. Компания понимает, что важно присутствовать в других федеральных округах. Сейчас ведем работу по расширению сети битумных терминалов. На этом этапе видим, что нужно еще как минимум три терминала. Возможно, и больше - в зависимости от того, насколько быстро будет развиваться рынок. Смотрим на Поволжье или Урал, а также в сторону Дальнего Востока", - сказал Орлов.

Он добавил, что у "Газпром нефти" есть свои производства битума в Казахстане и Сербии, и компания готова рассматривать дальнейшее развитие битумного бизнеса за пределами РФ. Кроме того, "Газпром нефть" активно сотрудничает с международными мейджорами при производстве битума и создании линейки новых видов товара на этом рынке. Компания непрерывно занимается разработкой новых рецептур, совершенствует технологии выпуска инновационных вяжущих, подчеркнул Орлов.

Производственные мощности "Газпромнефть - Битумные материалы" расположены в Москве, Омской, Ярославской, Смоленской, Ростовской и Рязанской областях, а также в Казахстане и Сербии. Компания производит свыше 180 марок дорожных, строительных и кровельных битумов, полимерно-битумных вяжущих (ПБВ), полимерно-модифицированных битумов (ПМБ G-Way Styrelf), битумопроизводных продуктов (мастики, герметики, стыковочные ленты и т.п.).

ТАСС; 2019.08.12; НА КУБАНИ ИЗ-ЗА ЖАРЫ ОГРАНИЧИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ТРАССАМ

Движение для большегрузного автотранспорта закрыто в понедельник на участках автомобильных дорог Р-217 "Кавказ" и А-160 по направлениям Майкоп - Кореновск и Бжедугхабль - Адыгейск в связи с повышением температуры воздуха до отметки плюс 32 градуса и выше, сообщается на сайте федерального дорожного агентства **Росавтодор**.

"Движение для большегрузного автотранспорта 12 августа с 10:00 [мск] до 22:00 [мск] закрыто на участках автомобильных дорог Р-217 "Кавказ", А-160 Майкоп - Бжедугхабль - Адыгейск - Усть-Лабинск - Кореновск (направление Майкоп - Кореновск), А-160 Майкоп - Бжедугхабль - Адыгейск - Усть-Лабинск - Кореновск (направление Бжедугхабль - Адыгейск) в связи с повышением температуры воздуха до отметки 32 градуса и выше", - говорится в сообщении.

Согласно приказу **Росавтодора**, движение большегрузов по участкам федеральных трасс с 20 мая по 31 августа в дневное время ограничивают при температуре воздуха более 32 градусов тепла. Ограничения применяются к большегрузному транспорту, нагрузка на ось которого превышает допустимый на данной трассе уровень.

<https://tass.ru/obschestvo/6754646>

ТВ ЦЕНТР # ПЕТРОВКА, 38; 2019.08.12; ВОДИТЕЛЕЙ ПРИЗВАЛИ ПОНИМАТЬ ЗНАКИ ОДНОЗНАЧНО

ВЕДУЩАЯ: Водителей призвали понимать знаки однозначно. Социальная кампания с таким названием стартовала в России. Ее инициатор - Госавтоинспекция. А основная цель - это убедить автолюбителей, что превышать предельную скорость движения, указанную

на знаках, нельзя. Проект уже поддержали известные актеры, певцы, телеведущие и блоггеры. Подробности расскажет Любовь Фомичева.

КОР.: Более 10 тысяч ДТП, почти 1500 погибших из-за превышения скорости - такова статистика по стране за прошлый год. Чтобы эти цифры сократить, госавтоинспекция совместно с **Министерством транспорта** и общественниками запустила социальную кампанию под названием "Однозначно".

Олег ПОНАРЬИН, заместитель начальника ГУОБДД МВД РФ: Пуля сама по себе не убивает человека, убивает человека ее скорость. То же самое и в нашем деле, в нашей отрасли. Скорость автомобиля является первой причиной смертности. Либо неправильная оценка дорожной ситуации, когда водитель неправильно ее оценивает и движется со слишком большой скоростью, либо умышленное превышение скоростных режимов, предусмотренных дорожными знаками.

КОР.: Убедить водителей однозначно понимать дорожные знаки - главная цель акции. Как показали исследования, больше половины опрошенных считают, что если за превышение скорости на 19 км/ч не штрафуют, то знаком можно пренебречь.

Наталья АГРЕ, член правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Если вы движетесь по дворовой территории, превышаете. Мы знаем: нужно 5 км/ч двигать, а вы едете 10 км/ч. Представьте, малышок увидел или погнался за птицей, кошкой, мячик укатился. Он выбегает на дорогу. Вы не успеете затормозить. Вернее, вы успеете нажать на педаль тормоза, но транспортное средство не успеет остановиться.

КОР.: Организаторы кампании призвали участников дорожного движения для начала на 21 день отказаться от любых нарушений ПДД. По мнению психологов, именно за такой период у человека формируется привычка. Свои фотографии и видеоролики участники акции будут выкладывать в интернете с хештегом #21деньбезнарушений. Инициативу уже поддержали знаменитости.

Антон МАКАРСКИЙ, актер театра и кино: Ощущать я начал свою ответственность только с появлением детей. Есть действительно три самые важные проблемы: скорость, о которой сегодня говорили, гаджеты, и третье - это то, что мы воспринимаем движущийся объект как машину, а не как человека.

КОР.: Социальная кампания "Однозначно" пройдет в 15 регионах России. Любовь Фомичева - "Петровка, 38".

ВЕДУЩАЯ: И вот на этом у меня все. Спасибо, что были с нами. До встречи!

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.13; ПОРОЖНЯКУ ИЩУТ ИННОВАЦИОННОЕ РЕШЕНИЕ; СОЖТ ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ ЗА СЧЕТ ТЯЖЕЛЫХ ВАГОНОВ

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) предлагает финансировать идею ОАО РЖД о снижении ставок порожнего пробега полувагонов на расстояниях до 2,4 тыс. км за счет отмены скидки на такой пробег для инновационных вагонов. В результате под ударом окажутся угольщики, которые в основном используют инновационные вагоны. По данным "Ъ", вопрос будет обсуждаться на совещании в **Минтрансе** 15 августа.

Как стало известно "Ъ", СОЖТ вновь предложил отменить скидку на порожний пробег для инновационных вагонов (с повышенной нагрузкой на ось). Соответствующие предложения были направлены премьеру Дмитрию **Медведеву**, а затем по поручению вице-премьера Максима **Акимова** от 2 августа переданы в **Минтранс**, Минэкономики и ФАС для проработки вместе с ОАО РЖД.

Это письмо СОЖТ является ответом на инициативу ОАО РЖД. Монополия в июне предложила на 12% снизить тариф на порожний пробег полувагонов на расстояниях до 2,4 тыс. км, одновременно повысив его на 15% на более дальних перевозках, а также предоставить скидку в размере 5% на порожний пробег для участников электронной

торговой площадки ОАО РЖД (см. подробнее “Ъ” от 11 июня). СОЖТ уже критиковал эту идею, считая, что она приведет к росту стоимости перевозок.

Теперь СОЖТ предлагает финансировать снижение тарифа для расстояний до 2,4 тыс. км за счет отмены льгот по порожнему пробегу для инновационных вагонов.

В организации считают, что это повысит эффективность использования подвижного состава «за счет вовлечения инновационных полувагонов в общую логистику, в том числе под грузы для **нацпроектов**». Помимо этого, СОЖТ предлагает сократить оборот вагонов за счет увеличения маршрутизации перевозок, включить стоимость работ по текущему отцепочному ремонту в тариф, упразднить плату за переадресовку вагонов, совершенствовать информационную систему учета и т. д.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что предложения СОЖТ поступили и находятся на рассмотрении. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что 15 августа тема должна обсуждаться на совещании в **Минтрансе**. В Минэкономике на запрос не ответили. В ФАС сообщили, что служба поддерживает любые предложения, направленные на ускорение оборачиваемости и увеличения объемов перевозки грузов, если те не приведут к росту тарифов выше инфляции. В ОАО РЖД “Ъ” отметили, что решение о скидке на порожний пробег для инновационных вагонов принималось регулятором и «остаётся его прерогативой». Там также подчеркнули, что ежегодно повышают долю маршрутных отправок, и по итогам первого полугодия она выросла на 3,6 процентного пункта, до 51,5% от общего объема погрузки.

В основном инновационные вагоны используются для перевозки угля, и именно угольные компании могут в наибольшей степени пострадать в случае отмены скидки на порожний пробег. При этом обычные полувагоны такой скидки не имеют. Один из источников “Ъ” на рынке отмечает, что изначально скидка на порожний пробег инновационных полувагонов вводилась для поддержки вагоностроителей и по итогам прошлого года доля инновационных вагонов на сети достигла 20%. Сейчас эти вагоны фактически выполняют роль углевозов со стопроцентным порожним пробегом, не беря попутную загрузку, добавляет он. ОАО РЖД из-за наличия скидок на инновационные полувагоны ежемесячно недополучает более 520 млн руб., заключает собеседник “Ъ”. Другой участник рынка подчеркивает, что отмена скидки создаст дополнительное тарифное давление на угольщиков, что в условиях падения цен на уголь приведет к снижению добычи и перевозок, в результате ОАО РЖД может даже понести потери.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что предлагаемый отказ от скидок на порожний пробег инновационных вагонов выглядит крайне спорно, в моменте это может увеличить доходы ОАО РЖД более чем на 12 млрд руб. в год с 2020 года, но приведет к комплексным негативным последствиям для угольной отрасли, вагоностроения и экономики в целом в размере более 50 млрд руб. в год. Глава экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин, напротив, считает, что производство вагонов опережает потребность, но за счет избыточного стимулирования приобретения инновационных вагонов рынку грозит их профицит, а базовым вагонам — дефицит. Для стимулирования попутной загрузки порожних вагонов сегодня необходимы не тарифные решения, которых предостаточно, а повышение технологичности перевозок грузов, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4059805>

ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.08.13; СТРОИТЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ ПОВЕЗУТ БЕЗ ПЛОМБ

11 августа вступил в силу приказ **Минтранса России**, регламентирующий использование запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) при железнодорожных грузоперевозках по территории РФ. Новый документ позволит значительно снизить затраты на опечатывание грузового подвижного состава.

Как рассказали "Гудку" в Центре фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО "РЖД", также новый нормативный правовой акт практически в три раза расширил перечень грузов, перевозка которых может осуществляться без ЗПУ, но с использованием закруток, - теперь этих позиций стало 137. В частности, список таких грузов пополнили песок и цемент.

"Документ актуализировал условия обеспечения сохранности грузов, а также порожних вагонов и контейнеров с учетом новых типов пломбировочных устройств (в том числе введен порядок использования электронных ЗПУ) и усовершенствованных конструкций подвижного состава и контейнеров, - подчеркнул заместитель генерального директора ОАО "РЖД" - начальник ЦФТО Алексей Шило. - В частности, отменена необходимость пломбирования штурвалов загрузочных и разгрузочных люков вагонов при наличии штанг, фиксирующих одновременно все эти штурвалы (запирающие элементы грузовых вагонов. - Ред.). Ранее действующий порядок предполагал пломбирование и штурвалов, и фиксирующих их штанг".

В целом, по его словам, документ позволит уменьшить количество перевозок, осуществляемых грузоотправителями на особых условиях, а также сократить количество ЗПУ, необходимых для осуществления перевозки железнодорожным транспортом.

С вступлением в силу нового порядка при выборе грузоотправителем в определенных случаях закруток (проволочное закручивание, применяется при пломбировании всех типов вагонов, контейнеров свинцовыми пломбами, а также при перевозках грузов без пломб, когда пломбирование не обязательно. - Ред.) вместо ЗПУ затраты на доставку грузов снизятся ориентировочно на сумму от 700 до 940 руб. за вагон. При этом стоимость пломбирования одного вагона с пневмоприводом, к примеру, за счет того, что пломбируется только штанга (по старым правилам требовалась установка трех пломб), может снизиться соответственно в три раза и составить порядка 350 руб. против действующих 1050 руб.

В свою очередь, такие строительные грузы, как гипс, песок или цемент, с введением нового нормативного акта смогут перевозиться без запорно-пломбировочных устройств - с наложением только лишь закрутки, что позволит экономить от 1050 до 1660 руб. при отправке каждого вагона, подчеркнул топ-менеджер РЖД.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ Ж/Д ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В ИЮЛЕ СОКРАТИЛАСЬ НА 4,5%

Средняя скорость доставки грузовых отправок на сети ОАО "Российские железные дороги" в июле 2019 года сократилась на 4,5% по сравнению с тем же периодом 2018 г. (до 349,7 км/сутки), хотя по итогам январе-июля она выросла на 2,1% (до 378,8 км/сутки). Соответствующая информация размещена на сайте компании. Оборот вагона в июле увеличился на 4,4%, до 391,2 часа (16,3 суток), за счет времени нахождения подвижного состава под грузовыми операциями - на 17,7%, до 176,8 часа (7,4 суток). С начала года отмечен рост оборота - на 5,1%, до 382,5 часа (15,9 суток), в том числе при нахождении вагонов под грузовыми операциями - на 3,8%, до 165,8 часа (6,9 суток), на 6,9% - на технических станциях (132,5 часа, 5,5 суток).

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; ОПЦИЯ ВЫСТАВЛЕНИЯ ГРУЗОВ НА ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКУ РЖД МОЖЕТ БЫТЬ РЕАЛИЗОВАНА К 2020 ГОДУ

Оператор электронной торговой площадки (ЭТП) ОАО "Российские железные дороги" - ООО "Цифровая логистика" (совместное предприятие монополии и ООО "Интэллекс" с долями в 51% и 49%) - вслед за опцией выставления на торги партий вагонов планирует запустить возможность поиска подвижного состава под перевозки определенных объемов грузов.

"В зависимости от того, как рынок отреагирует на новый сервис ЭТП по продаже вагонов, (компания - ИФ) готова будет предложить еще одну услугу - "лоты-грузы". По сути, это зеркальная версия лотов на подвижной состав, только здесь будут выставляться грузы, а бороться за них будут операторы. Ввести его в эксплуатацию разработчики планируют до конца 2019 г. Это сделает площадку максимально чувствительной к рыночной конъюнктуре", - сообщило корпоративное телевидение РЖД.

О запуске опции, позволяющей выставлять на продажу услуги по предоставлению партий грузового подвижного состава на электронной торговой площадке монополии, "Цифровая логистика" сообщила в начале августа. "ЭТП позволит разместить публичные предложения в виде "лотов вагонов", указав полигоны их курсирования, разрешенные к перевозке грузы, начальную цену, срок оказания услуги и размер задатка для обеспечения сделки", - говорилось в пресс-релизе.

Клиентам для участия в торгах необходимо подать ценовое предложение. Система автоматически определит победителей. "Цифровая логистика" будет выполнять функции организатора торгов и осуществлять оперативные взаиморасчеты с контрагентами. "Новый сервис предназначен для надежного и долгосрочного планирования перевозки и использования вагонного парка", - отмечало СП.

"Новый сервис по продаже вагонов лотами не привязан к заявке на перевозку, поэтому у него нет временных ограничений", - подчеркивает РЖД-ТВ. В качестве механизма взаимной ответственности участников сделки разработчики выбрали форму задатка. "(Его - ИФ) получает владелец подвижного состава, и это гарантирует, что грузоотправитель воспользуется и оплатит полностью весь подвижной состав. Размер задатка определяет сам владелец подвижного состава. С другой стороны, если грузоотправитель (зарезервировал - ИФ) данное количество на данном направлении на данный срок, а владелец подвижного состава его не предоставил, штрафные санкции уже накладываются на владельца подвижного состава в размере двойного задатка", - пояснил телеканалу первый замглавы "Цифровой логистики" Султан Аббасов.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; РЖД И ПРОИЗВОДИТЕЛИ Ж/Д ТЕХНИКИ ОБСУЖДАЮТ ПОЭТАПНОЕ УЖЕСТОЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К НЕЙ ПО ШУМУ

Москва. 12 августа. ИНТЕРФАКС - Совет главных конструкторов НП "Объединение производителей железнодорожного транспорта (ОПЖТ) и департамент охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО "Российские железные дороги" провели совместное совещание, посвященное "необходимости поэтапного ужесточения технических требований к подвижному составу и инфраструктуре железнодорожного транспорта в части шумового воздействия".

Необходимо разработать методику измерения и произвести замеры для определения источников наибольшего шума, отметил на встрече президент партнерства Валентин Гапанович, слова которого приводятся в сообщении ОПЖТ. В свою очередь председатель совета главных конструкторов объединения Валерий Коссов заметил, что "есть нормативная база по шуму для тепловозов, электровозов, вагонов, но нет нормативной базы на поезд в целом".

Доклад о поэтапном изменении технических требований к подвижному составу и инфраструктуре железнодорожного транспорта сделала замглавы департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля РЖД Людмила Круглякова. Она напомнила, что президентский указ о национальных целях РФ до 2024 г. предполагает "кардинальное снижение загрязнения окружающей среды", в том числе - воздуха (особенно в крупных промышленных центрах) и "акустического загрязнения".

"Для бизнеса разработаны меры стимулирования к переходу на наилучшие доступные технологии (НДТ - ИФ). Сюда входят и понижающие до нуля коэффициенты к плате за негативное воздействие, и представление субсидий из федерального бюджета при

внедрении НДТ, и увеличение выплат за вред объектам окружающей среды, введение финансовых обременений за превышение установленных нормативов за пределами санитарно-защитных зон (СЗЗ) и другие", - говорится в сообщении.

В соответствии с федеральным законом от 3 августа 2018 г., СЗЗ должны быть установлены до 1 января 2022 г. "На основании анализа обращений граждан и надзорных органов по вопросу сверхнормативного шумового влияния железнодорожного транспорта наибольшим источником шума стал подвижной состав", - отмечает партнерство.

Декан факультета "Е" Балтийского государственного технического университета им. Устинова Александр Шашурин сообщил, что, по экспертным оценкам, под действием шума железнодорожного подвижного состава, превышающего норму, в РФ находится 8-10 млн человек. Выделяются три основные группы шумообразования поездов - от оборудования, от качения и от аэродинамики. Снижать же шум можно в источнике его образования и на пути распространения.

В подвижном составе снижение возможно за счет малых локальных экранов, шумозащитной облицовки, демпфирования колеса и других средств, при этом сокращение отдельного источника не дает такого же уменьшения для всего состава, отмечает ОПЖТ. "Необходимы разработка долгосрочной стратегии по снижению шума от железной дороги, карт шума каждые 5 лет (по опыту европейских стран). (Требуется выработка - ИФ) требований к внешнему шуму поездов для различных режимов движения, отдельно для локомотивов и вагонов, различных скоростных режимов, для существующего подвижного состава и разрабатываемого", - говорится в сообщении.

Ведущий научный сотрудник АО "Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава" ("дочка" "Российских железных дорог") Петр Суровцев обратил внимание, что нормативным показателем является допустимый, максимальный уровень звука. Тогда как "известно, что основными показателями являются в первую очередь уровни звукового давления в октавных полосах частот".

Необходимо разработать единые методы измерения шума подвижного состава, добавил он. Для снижения же шума возможно улучшение рессорного подвешивания, покрытие корпусов шумозащитой, оснащение дисковыми тормозами, контроль поверхности катания колес и своевременная их обточка для устранения неровностей.

В совещании принимали участие представители организаций - участников партнерства, а также научных кругов. "В ходе дискуссии высказывались мнения, что современные локомотивы соответствуют современным требованиям по шуму", - отмечает объединение. Подводя итоги заседания, Гапанович предложил провести в сентябре совещание на эту же тему применительно к путевой технике и отметил, что "необходимо уже сегодня, не откладывая, искать пути решения проблемы". В свою очередь Коссов подчеркнул, что необходимо разработать методику, с помощью которой можно замерить шумовые показатели автомобильной дороги и железной дороги для сравнения показателей.

Гапанович также проинформировал, что 27 августа планируется провести совместное заседание научно-производственного совета ОПЖТ и Ассоциации испытательных центров железнодорожной техники, посвященное нормативно-техническому регулированию испытаний продукции для нужд ж/д транспорта.

Объединение производителей железнодорожного транспорта было создано для координации работы предприятий отрасли. В числе учредителей - РЖД и крупнейшие компании этой сферы. Сейчас в состав ОПЖТ входит более сотни российских и зарубежных предприятий, на долю которых приходится около 90% производства ж/д продукции в стране. Также в партнерство входят предприятия из Белоруссии, Казахстана, Украины и Германии.

РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА; 2019.08.13; КИТАЙСКАЯ ГОСКОРПОРАЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА «РОСНЕФТИ» ДОСТРОИТЬ ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА»; CHINA STATE

CONSTRUCTION ENGINEERING CORPORATION ПРЕДЛОЖИЛА «РОСНЕФТИ» ОТДАТЬ ЕЙ БЕЗ КОНКУРСА КРУПНЕЙШИЙ ПОДРЯД НА ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» НА 45 МЛРД РУБ. КИТАЙСКИЙ БИЗНЕС МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ КОНТРАКТОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО

Одна из крупнейших строительных корпораций в мире, китайская China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), ведет переговоры с «Роснефтью» о получении подряда на возведение объектов судостроительной верфи «Звезда», которую «Роснефть» с партнерами строит в бухте Большой Камень рядом с Владивостоком. Об этом РБК рассказали два источника, близких к проекту.

Российская «дочка» CSCEC «КитайСтрой» хочет получить контракт на строительство так называемых достроечных цехов, которые относятся ко второй очереди верфи. Пока это самый дорогой объект на «Звезде»: по словам одного из собеседников, сумма контракта может составить 45 млрд руб. Второй собеседник подтверждает размер суммы. Весь проект оценивается в 202 млрд руб., из них 146 млрд — это объекты верфи, остальное — жилье и инфраструктура.

Достроечные цеха — один из основных объектов на «Звезде»: здесь будут обрабатывать и резать металл, собирать основные блоки для строительства судов (финальная сборка будет проходить в сухом доке), объяснил один из источников РБК. Конкурс на строительство цехов пока не объявлен, следует из сведений о закупках для верфи. CSCEC хотела бы получить контракт без конкурса как единственный поставщик, утверждают оба собеседника РБК.

Представитель «Роснефти» пока не ответил на вопросы РБК. Связаться с пресс-службой CSCEC не удалось.

China State Construction Engineering Corporation много лет работает в России, но до сих пор строила коммерческую недвижимость, в частности комплекс «Федерация» в Москва-Сити и ТЦ «Невский центр» в Санкт-Петербурге. Это не первая китайская корпорация, которая заинтересовалась «Звездой». В 2017–2019 годах China Communications Construction Company (CCCC) выиграла три тендера на строительство объектов второй очереди. В ноябре 2017 года она получила контракт на строительство сухого дока стоимостью 19,8 млрд руб. Этих денег не хватило, рассказывают собеседники РБК. В апреле 2019 года «Звезда» отдала этому подрядчику без конкурса еще один контракт — на расширение преддоковой площадки за 2,8 млрд руб., следует из данных закупок. В 2018 году CCCC также получила подряд на дноуглубительные работы на 15,3 млрд руб. Все контракты CCCC оцениваются в 37 млрд руб.

CCCC также интересуется контрактом на возведение достроечных цехов, говорит один из собеседников РБК. По его мнению, его лучше разыграть на честном конкурсе между двумя корпорациями. «Чем сильнее будет конкуренция, тем больше денег сэкономит родина», — объяснил собеседник РБК. Всего китайские подрядчики могут получить контракты на 82 млрд руб., то есть больше половины стоимости строительных работ на «Звезде» (146 млрд руб.).

Российская строительная отрасль находится в упадке, здесь просто не из кого выбирать, так что привлечение китайских компаний на такую крупную стройку выглядит логично, сказал РБК руководитель InfraONE Research Александра Галактионова. Для строительства «Звезды» необходимы специальные компетенции, которых у большинства российских подрядчиков, работающих на Дальнем Востоке, просто нет, констатировала эксперт.

В 2015 году «Роснефть» привлекла российского подрядчика ООО «КЭР» для строительства первой очереди судоверфи, но в 2018 году из-за срыва сроков и споров о стоимости работ разорвала с ним все контракты и переиграла конкурсы.

Первая очередь верфи «Звезды» достроена, строительство второй продолжается, она должна быть сдана к 2024 году. Это будет первая судоверфь в России, которая сможет

обеспечивать нефтегазовые компании судами для арктических проектов: газовозами ледового класса Arc 7, танкерами, полупогружными платформами и т.д.

https://www.rbc.ru/business/13/08/2019/5d5125cd9a79479ea5f4db06?from=from_main

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ЗАЯВИЛ О ПОЛЬЗЕ СОВМЕЩЕНИЯ "ЧЕРНОМОРСКОГО И КАСПИЙСКОГО ИЗМЕРЕНИЙ"

Премьер РФ **Дмитрий Медведев** на встрече с болгарским коллегой Бойко Борисовым на полях первого Каспийского экономического форума в Туркменистане предложил ему обсудить возможности, открывающиеся перед обеими странами от совмещения потенциалов Черноморского и Каспийского регионов.

"Ваш визит сюда, в Каспийский регион - свидетельство того, о чем мы с вами сегодня говорили, что можно попытаться совместить и черноморское измерение, и каспийское измерение, особенно, если это приносит дивиденды государствам и народам наших стран. Так что давайте поговорим об этом и некоторых других вопросах", - сказал российский премьер в начале встречи с Борисовым.

Медведев заметил, что с его мартовского визита в Болгарию прошло немного времени, но он выразил уверенность, что их встреча тогда придала импульс двустороннему сотрудничеству.

В свою очередь, глава болгарского правительства выразил мнение, что участие **Медведева** в Каспийском экономическом форуме гарантирует успех этому мероприятию.

"Этот регион располагает огромными возможностями, а Болгария находится с другой стороны Черного моря и является как бы входом на европейский континент. Обычно мы обсуждаем тему газа, но нужно учитывать, что торговые отношения, железнодорожный транспорт, автомобильное сообщение, морской транспорт, те хабы, которые существуют и в Болгарии, и в России, севернее этого региона предполагают наличие огромных возможностей", - сказал он. По его словам, "Черное море должно оставаться морем мира, торговли, туризма, транспортных связей с участием паромов и яхт и газопроводов".

<https://ria.ru/20190812/1557404320.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ПО РАЗВИТИЮ РОССИЙСКОГО КАСПИЯ

В ближайшие годы на проекты по развитию российского Каспия и Волги направят около 200 миллиардов рублей, сообщил премьер-министр **Дмитрий Медведев**, выступая на первом Каспийском экономическом форуме в Туркменистане.

"Волга и, соответственно, Каспий для нас — важнейшие части важнейшей артерии жизни нашего большого государства, именно поэтому мы уделяем этому очень значительное внимание. <...> Такие программы, как оздоровление Волги, должны быть направлены на то, чтобы Волга сохраняла свое значение как место, где живут много наших людей".

Между тем следует провести экологическую экспертизу всех крупных проектов с участием специалистов из прикаспийских стран, в числе которых Россия, Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркмения, подчеркнул **Медведев**.

Как отметил глава кабмина, совместные планы, а также, в частности, развитие портовой инфраструктуры, наращивание товарооборота, привлечение инвесторов, помогут укрепить позиции государств "Каспийской пятерки" в глобальной экономике.

Российский премьер-министр накануне прибыл в Туркменистан, где сегодня состоялось открытие первого Каспийского экономического форума. Мероприятие проходит в курортной зоне Аваза на берегу моря.

В пленарном заседании участвуют **Медведев** и премьер-министр Болгарии Бойко Борисов.

После этого пройдут двусторонние встречи, а президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов и глава российского правительства посетят международную Каспийскую выставку инновационных технологий в порту Туркменбаши.

<https://ria.ru/20190812/1557401456.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ "ВПИСЫВАТЬ" ПОРТЫ СТРАН КАСПИЯ В ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПИ ЕВРАЗИИ

Глава правительства РФ **Дмитрий Медведев** предложил прикаспийским государствам сообща "вписывать" свои портовые мощности в евразийские транспортные цепочки и призвал более плотно координировать тарифную политику.

Выступая на первом Каспийском экономическом форуме в понедельник, он отметил, что развитие портовой инфраструктуры, как и совместные проекты, могут заметно укрепить позиции стран Каспийской пятерки в глобальной экономике.

"Чтобы привлечь на транскаспийские маршруты максимальный объем транзитных грузов, нужно сообща вписывать национальные портовые мощности в евразийские транспортно-логистические цепочки, более плотно координировать тарифную политику, развивать интегрированные логистические центры, быстрее подтягиваться к международным стандартам пассажирских и грузовых перевозок", - заявил **Медведев**.

<https://ria.ru/20190812/1557401158.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ ПРОВЕСТИ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ ПРОЕКТОВ НА КАСПИИ

По всем крупным проектам на Каспийском море следует провести экологическую экспертизу, заявил председатель правительства **Дмитрий Медведев**, выступая на первом Каспийском экономическом форуме в Туркмении.

"Я абсолютно убежден: все крупные проекты на Каспийском море должны проходить тщательную и беспристрастную экологическую экспертизу с участием специалистов из всех прикаспийских стран", — подчеркнул премьер-министр.

<https://ria.ru/20190812/1557399874.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ ПРИКАСПИЙСКИЕ СТРАНЫ АКТИВНЕЕ РАБОТАТЬ С ИНВЕСТОРАМИ

Правительствам прикаспийских государств (России, Азербайджана, Ирана, Казахстана и Туркмении) необходимо активнее работать с инвесторами, развивать несырьевые сектора экономики, заявил председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев**.

Одним из направлений работы, по его словам, должно стать развитие несырьевых секторов, которые призваны стать новыми точками роста в Каспийском регионе.

"Для того, чтобы эти технологии и опытные образцы стали частью повседневной жизни, нам - правительствам прикаспийских государств - нужно активнее работать с инвесторами", - сказал **Медведев** в ходе первого Каспийского экономического форума в Туркмении.

Он отметил, что есть успешный опыт создания особых экономических зон с использованием льгот. В качестве примера глава кабмина привел работу особой экономической зоны "Лотос" в Астрахани, которая налаживает связи с партнерами из Каспийской пятерки.

О том, что возможности для развития несырьевого сектора у прикаспийских государств есть, говорит и проходящая в рамках форума выставка инновационных технологий, добавил премьер.

"Российские компании, как и участники из других стран, привезли свои интересные и перспективные разработки - это и беспилотники, и современные строительные материалы, электротехническое оборудование, испытательное и бурильное оборудование и многое

другое. Я считаю, что этим мы тоже обязательно должны обмениваться", - заявил председатель правительства.

Эксперт объяснил значение Конвенции о правовом статусе Каспийского моря **Владимир Путин** внес в Госдуму на ратификацию Конвенцию о статусе Каспийского моря. В эфире радио Sputnik президент Института политических и социальных исследований Черноморско-Каспийского региона Владимир Захаров отметил, что потребность в документе существует уже много лет.

Что касается развития туризма в регионе, то, по экспертным оценкам, Каспийское побережье может принимать не менее одного миллиона туристов ежегодно, отметил он, - то есть значительно больше, чем сейчас. Но для достижения таких показателей еще предстоит создать недостающую инфраструктуру, создать конкурентоспособные туристические продукты, включая круизные маршруты по морю с посещением портовых городов, уточнил **Медведев**.

"Недавно астраханские судостроители спустили на воду и сейчас дооборудуют круизное судно нового поколения "Петр Великий", которое выйдет в свое первое плавание в следующем году. На нем можно будет пройти по круговому маршруту с заходом в порты всех пяти прикаспийских стран или совершить круиз по Каспийскому, Черному и Азовскому морям", - рассказал глава правительства.

<https://ria.ru/20190812/1557399843.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ СТРАНЫ КАСПИЯ НЕ ИГНОРИРОВАТЬ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Прикаспийские страны не должны в экономике ориентироваться только на сырьевую составляющую, заявил председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев**.

Выступая в понедельник на первом Каспийском экономическом форуме в Туркмении, он отметил, что цифровые технологии, чистая энергетика и рациональное природопользование, а также свободное перемещение товаров и услуг - это то, что сегодня делает страну сильной и конкурентоспособной.

"Нам, прикаспийским государствам, нельзя оставаться в стороне от этих тенденций. Не только и не столько сырьевая составляющая должна определять экономический профиль наших стран", - сказал **Медведев**.

В XXI веке Каспийский регион должен включать в себя оптимальную транспортную инфраструктуру, высокотехнологичные и безопасные производства, стимулирующие меры для инвесторов, уникальные туристические продукты, убежден премьер.

"Именно на этих направлениях нам нужно сосредоточиться в ближайшие годы. Сразу могу сказать, что Россия к такой работе готова", - заверил он.

<https://ria.ru/20190812/1557399815.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МЕДВЕДЕВ: РОССИЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ РАТИФИЦИРУЕТ КОНВЕНЦИЮ О СТАТУСЕ КАСПИЯ

Россия в ближайшее время ратифицирует конвенцию о правовом статусе Каспийского моря, подписанную лидерами прикаспийских государств год назад на саммите в Актау, заявил председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев**.

"Ровно год назад - 12 августа 2018 года - подписана конвенция о правовом статусе Каспийского моря. Россия намерена ратифицировать этот документ в самое ближайшее время", - сказал **Медведев** в ходе первого Каспийского экономического форума, проходящего в эти дни в Туркмении.

По его словам, подписание конвенции, без преувеличения, стало историческим событием и общим успехом стран Каспийской пятерки.

"Это подтверждение того, что мы можем находить взаимовыгодные решения, делать это спокойно, без навязанных со стороны рецептов, уважая интересы друг друга, а главное - в

равной мере разделяя как права на использование природных богатств Каспия, так и общую ответственность за его судьбу", - подчеркнул российский премьер.

Владимир Путин внес в Госдуму на ратификацию Конвенцию о статусе Каспийского моря. В эфире радио Sputnik президент Института политических и социальных исследований Черноморско-Каспийского региона Владимир Захаров отметил, что потребность в документе существует уже много лет.

Год назад главы стран Каспийской пятерки подписали в казахстанском городе Актау конвенцию о правовом статусе Каспийского моря - исторический для региона документ, работа над которым велась более двадцати лет, с 1996 года. Подписи под конвенцией поставили президенты России, Азербайджана, Ирана, Казахстана и Туркмении. Документ закрепляет за пятью государствами исключительные и совершенные права на Каспийское море, ответственное освоение и использование его недр и других ресурсов.

<https://ria.ru/20190812/1557399779.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ ПОСТРОИТ РОСМОРРЕЧФЛОТУ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ ПАРОМ ДЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ПОРТОВ ЗА 1,4 МЛРД РУБ

АО "Окская судовой верфь" (Навашино, Нижегородская область, входит в UCL Holding) построит по заказу **Росморречфлота** грузопассажирское судно для сообщения между дальневосточными портами за 1,367 млрд рублей, следует из материалов, размещенных в системе "СПАРК-Маркетинг".

"Окская судовой верфь" стала единственным участником открытого конкурса, объявленного ФКУ "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта" ("Дирекция госзаказчика", структура **Росморречфлота**). Начальная цена закупки была определена в размере 1,372 млрд рублей. Конкурс признан несостоявшимся, с единственным участником планируется заключить контракт.

Согласно условиям документации, подрядчик до 15 декабря 2021 года должен построить грузопассажирское судно проекта NE-020.2 для сообщения Командорских островов и города Северо-Курильска с городом Петропавловском-Камчатским.

Как сообщалось, впервые ведомство объявляло конкурс на строительство этого парома в апреле текущего года с начальной ценой 920 млн рублей, заявок на участие в конкурсе не поступило, был объявлен повторный конкурс.

Судно проекта NE-020.2 предназначено для перевозки пассажиров и грузов (генеральные, навалочные, а также контейнеры, в том числе рефрижераторные). Вместимость судна - 27 контейнеров (TEU) и 34 пассажира, оно должно быть рассчитано на 18 членов экипажа. Габариты судна: длина - 75 м, ширина - 13,4 м, высота - 5,5 м, осадка не более 3,7 м. Скорость хода - 12 узлов.

ФКУ "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта" реализует федеральные целевые программы в сфере морского транспорта и инфраструктуры.

АО "Окская судовой верфь" входит в состав дивизиона VВТН международной транспортной группы UCL Holding. Основным направлением деятельности предприятия является судостроение - строительство нефтеналивных и сухогрузных среднетоннажных судов смешанного плавания "река-море", контейнеровозов, специальных судов, барж.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; РОСМОРПОРТ В СЕНТЯБРЕ ВЫБЕРЕТ ВЕРФЬ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕДОКОЛА 18 МВТ ДЛЯ ПОРТОВ Д.ВОСТОКА ЗА 7,5 МЛРД РУБ

ФГУП "Росморпорт" (подведомственное **Росморречфлоту**) объявило открытый конкурс на строительство ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для

обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов Дальневосточного бассейна, следует из материалов на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта - 7,549 млрд рублей (НДС 0%). Заявки на участие принимаются до 9 сентября, дата рассмотрения предложений - 11 сентября. Судно должно быть построено до 30 сентября 2024 года.

Как сообщалось, "Росморпорт" к 2024 году намерен построить 9 ледоколов за 52,5 млрд рублей. За счет федерального бюджета в размере 33,1 млрд рублей планируется построить пять ледоколов, в том числе два судна мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для работы на Дальнем Востоке и в Финском заливе. Средства также направят на два вспомогательных ледокола мощностью 12-14 МВт ледового класса Icebreaker7 и один портовый ледокол мощностью 6-8 МВт. За счет собственных средств Росморпорта в размере 19,4 млрд рублей в 2018-2024 годах планируется построить четыре мелкосидящих ледокола мощностью 6,4 МВт.

ФГУП "Росморпорт" является одним из крупнейших в России владельцев объектов прибрежно-портовой инфраструктуры и служебно-вспомогательного флота. Компания осуществляет свою деятельность в 65 морских портах, расположенных в 24 субъектах РФ.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ДЕРЯБИН; 2019.08.12; "ВАЛДАЙ" НА ВОЛНЕ; НА ВОЛГУ ВЫШЛИ СУДА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Новейшее судно на подводных крыльях "Валдай 45Р" теперь регулярно курсирует по Волге между Нижним Новгородом, Городцом и Макарьевым. В будущем году их парк вырастет до пяти единиц. В перспективе можно будет с ветерком домчаться из Нижнего Новгорода в Павлово, Лысково, Кстово. Также прорабатываются маршруты до Казани и Чебоксар - эти направления были популярны во времена СССР.

"Валдай 45Р" является наследником легендарных "Метеоров", "Восходов" и "Ракет". Фото: Николай Нестеренко. "Валдай 45Р" является наследником легендарных "Метеоров", "Восходов" и "Ракет". Фото: Николай Нестеренко. "Валдай 45Р" является наследником легендарных "Метеоров", "Восходов" и "Ракет". Фото: Николай Нестеренко.

"Валдай 45Р" разработан в нижегородском ЦКБ имени Ростислава Алексеева и является наследником легендарных "Метеоров", "Восходов" и "Ракет". Такое судно уже курсирует в ХМАО - "Северречфлот" перевозит пассажиров на маршрутах Ханты-Мансийск - Сургут и Ханты-Мансийск - Нялино. Есть интерес к разработке и у иностранных заказчиков.

Корреспондент "РГ" стал одним из первых, кто промчался на новом судне от Нижнего Новгорода до Городца. "Валдай" оказался чуть менее просторным, чем "собратья" времен СССР, но зато более эргономичным и стильным. В салоне есть комфортный биотуалет. В верхних панелях спрятаны спасательные жилеты. В кабине капитана масса электронных табло, она больше похожа на кабину большого современного самолета. Кресла мягкие, удобные. Мощный 1100-сильный мотор замурлыкал, и "Валдай" рванул с места. Когда он вышел на глиссирующую скорость и встал на крылья, то пассажиры все как один вздохнули от удовольствия. Удивила плавность хода и отличная звукоизоляция - можно было разговаривать даже шепотом.

В Городец прибыли через 47 минут. Обратный путь занял столько же. Пассажиры были под впечатлением: "Я часто езжу в Городец. Автобусный билет туда и обратно стоит 360 рублей, но время в пути получается два часа только в одну сторону. Это утомительно, - поделился предприниматель Андрей Сапожников. - Лучше переплачу 240 рублей, но доеду с комфортом и быстро".

Пока судно используется больше в туристических целях, поездки совершаются с пятницы по понедельник, из них три дня - до Городца (туда-обратно - 600 рублей за взрослого) и в воскресенье - до Макарьева, где располагается знаменитый монастырь, а некогда была и крупнейшая ярмарка (1000 рублей за билет в оба конца).

Капитану судна "Валдай" Азату Ахмадееву тоже нравится: "Я еще из старой гвардии, работал на "Метеорах", "Ракетах", "Восходах". Там была аналоговая система управления, здесь цифровая. Это как с "Жигулей" пересесть на Mercedes.

Как отмечают разработчики судна, у него есть еще одно преимущество перед старыми конструкциями - благодаря отсутствию волны "Валдай" не размывает берега.

Справка "РГ"

Технические характеристики "Валдая 45Р": длина судна - 21,3 метра, ширина - 5,2, скорость - 65 километров в час, пассажировместимость - 45 человек, дальность плавания - 400 километров, экипаж - два человека. Двигатель мощностью 1100 лошадиных сил. Расход топлива 202-208 литров в час. Первый спуск на воду произошел осенью 2017 года в Чкаловском районе Нижегородской области.

<https://rg.ru/2019/08/12/reg-pfo/na-volgu-vyshli-suda-na-podvodnyh-kryliah-novogo-pokoleniia.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ЗАБРОДИН, ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2019.08.13; НЕЛЕТНОЕ БРЕМЯ: АВИАСООБЩЕНИЕ С ГРУЗИЕЙ НЕ ВОССТАНОВЯТ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА; ЗАКАВКАЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА НЕДОСЧИТАЛАСЬ 70% РОССИЯН

Поток туристов из России в Грузию снизился на 70%. Об этом «Известиям» заявил вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин. По его словам, в закавказскую республику продолжают приезжать граждане РФ наземным транспортом и через третьи страны. Предпосылок для восстановления авиасообщения между государствами сейчас по-прежнему нет и не предвидится в ближайшее время, добавил он. Тем временем, как рассказали «Известиям» собеседники в дипломатических кругах, перелеты между Россией и Грузией будут запрещены как минимум до парламентских выборов в этой стране в октябре 2020 года, если ситуация кардинально не поменяется.

Пролетели мимо

Временный запрет на авиасообщение между Россией и Грузией, введенный с 8 июля указом президента РФ Владимира **Путина** из-за всплеска антироссийских настроений, резко обвалил туристический поток в закавказскую республику. Как рассказал «Известиям» Юрий Барзыкин, пока поводов для возобновления полетов на горизонте не наблюдается, а значит, грузинская туристическая отрасль продолжит ощущать острую нехватку в гостях из России. Только в июле, по словам премьер-министра Грузии Мамуки Бахтадзе, сфера туризма потеряла до \$60 млн из-за прекращения прямого авиасообщения.

— К концу года, полагаю, будут конкретные цифры: но как минимум на 70% турпоток из России в Грузию снизился. Почти все, кто летели туда самолетами, прекратили посещать эту страну. Кроме того, не продаются комплексные туры. Естественно, те, кто самостоятельно организовывали свои поездки, могут попасть в Грузию через наземные **пункты пропуска** (Верхний Ларс. — «Известия») либо через третьи страны. Но это значительно сложнее, хлопотней, не говоря уже о рисках, — сказал «Известиям» вице-президент РСТ.

По его словам, говорить о восстановлении авиасообщения пока рано, поскольку в данном вопросе всё зависит от Тбилиси.

— Было четко и ясно сказано, что всё в руках принимающей стороны. А в такой ситуации, которая там сейчас наблюдается, риски для россиян, безусловно, повышенные. Никаких предпосылок для восстановления авиасообщения пока нет, — добавил Юрий Барзыкин.

До следующего года

Вполне вероятно, что самолетов из России Грузии придется ждать больше года, подчеркнул в беседе с «Известиями» источник в дипломатических кругах. По его словам, нынешние власти в Тбилиси фактически проигнорировали требования Москвы обеспечить безопасность для путешественников из РФ, а всплеск антироссийских настроений так и не был потушен.

— Ситуация в стране не благоприятствует тому, чтобы российские туристы там сейчас находились. Россия обозначила условия возобновления полетов — прекращение русофобской политики и риторики, в том числе со стороны властей Грузии. Подвижек в этом вопросе не наблюдается, поэтому как минимум в течение года авиасообщение не будет восстановлено. А скорее всего, этого не произойдет до парламентских выборов (намечены на октябрь 2020 года. — «Известия»). На государственном уровне должна быть прекращена антироссийская политика. Без этого мы не можем рекомендовать россиянам посещать Грузию, а главное — быть спокойными за наших граждан в этой стране, — заверил «Известия» источник.

Власть затаилась

По мнению другого собеседника в дипкругах, после инцидента с выступлением в парламенте Грузии депутата Госдумы Сергея Гаврилова, приглашенного на Межпарламентскую ассамблею православия в Тбилиси, руководство республики лишь подлило масла в огонь.

— Президент Грузии Саломе Зурабишвили своими словами о том инциденте не только не прекратила никому не нужный конфликт, но и, по сути, дала новый повод для конфронтации, — сказал «Известиям» источник.

Кроме того, история с выступлением журналиста телеканала «Рустави 2» Георгия Габунии, который в эфире нецензурно обругал президента РФ Владимира **Путина**, еще больше усугубила ситуацию. Тогда власти в Тбилиси лишь сделали вид, что осудили ведущего, решив не приносить личных извинений.

«Президент Грузии безоговорочно осуждает разжигание ненависти, словесную агрессию, оскорбления и провокационные заявления, сделанные сегодня на «Рустави 2». Они идут вразрез со всеми грузинскими традициями, служат лишь для разделения и повышения напряженности в стране, с Россией и в регионе», — было написано в заявлении Саломе Зурабишвили на ее странице в Twitter.

Таким образом, хотя официальный Тбилиси и осудил выходку на «Рустави 2», проблемой антироссийских настроений в стране власти пока решили не заниматься. Та же президент Грузии, выразив надежду, что туристы из РФ «однажды вернуться», призналась: форсировать события руководство республики не собирается. По ее словам, стоит «подождать и посмотреть, какова реальность».

Как ранее заявил «Известиям» депутат парламента страны от партии «Альянс патриотов Грузии» Георгий Ломия, как только официальный Тбилиси примет меры для снижения проявления русофобии на улицах, позитивные шаги со стороны Москвы не заставят себя ждать. По его мнению, помочь в нормализации отношений должен диалог между руководством двух стран, на который власти Грузии пока не идут.

Правительство республики не может быстро решить проблему русофобии в обществе, поскольку само и способствовало росту напряженности, пояснил «Известиям» глава комитета Госдумы по делам СНГ, евразийской интеграции и связям с соотечественниками Леонид Калашников.

— С одной стороны, эти настроения возбудила оппозиция во главе с Михаилом Саакашвили, а с другой — правящая элита, вместо того чтобы сразу пресечь происходящее, лишь подогрела ситуацию. Общество разогрето, и успокоить его может лишь ощущение потерь. Больно это осознавать, но только почувствовав, что случившееся отразилось на своем кармане, они, надеюсь, заставят руководство страны пойти на конкретные меры, которые позволят России сделать выводы и отменить мораторий на авиасообщение. Пока они этого делать не хотят. Видимо, несильно еще ударило, не осознали, — сказал российский парламентарий.

Всплеск антироссийских настроений, начавшийся в Грузии 20 июня после визита в страну депутатов из РФ, вылился в массовые протесты. Это и вынудило Москву принять меры в интересах безопасности россиян. Как ранее писали «Известия», перелеты из России в

Грузию после приостановки прямого авиасообщения подорожали на 31–55%. И хотя по-прежнему существует возможность добраться самолетом до закавказской республики через другие страны, Грузия уже опустилась с третьего на 20-е место в списке самых популярных направлений у самостоятельных туристов из РФ.

<https://iz.ru/909314/aleksei-zabrodin-tatiana-baikova/neletnoe-bremia-aviasoobshchenie-s-gruziei-ne-vosstanoviat-v-techenie-goda>

РАДИОСПУТНИК; 2019.08.12; ГРУЗИЯ ПОТЕРЯЛА НА ТУРИСТАХ ИЗ РОССИИ НЕМАЛЫЕ ДЕНЬГИ. И ПРОДОЛЖАЕТ ТЕРЯТЬ

В Грузии названа сумма потерь от сокращения числа туристов из России. Вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин в эфире радио Sputnik посмотрел на ситуацию с другой стороны.

Премьер-министр Грузии Мамука Бахтадзе назвал сумму, в которую оцениваются потери туристического сектора страны от сокращения числа приезжающих из России.

"Сделанные нами шаги дают основания сообщить, что мы обязательно вернем ту динамику роста в туристическом секторе, которую имели. По данным на июль, туристический сектор потерпел ущерб до 60 миллионов долларов, однако очень хороший тренд отмечается в июне в регионе Аджария, когда по сравнению с аналогичными данными прошлого года туризм вырос на 40%", – цитирует Бахтадзе РИА Новости.

По данным грузинской статистики, в прошлом году каждый пятый турист в Грузии (21%) был из России.

Вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин в эфире радио Sputnik прокомментировал ситуацию.

"Действительно, туристический сектор Грузии потерял существенные деньги - это и отели, и авиакомпании, и рестораны. Статистика показывает сокращение турпотока, несмотря на то, что туристы, конечно, хотели бы посещать Грузию. Но пока ситуация не будет нормализована, говорить о восстановлении турпотока, наверное, не придется", – отметил Дмитрий Горин.

Он напомнил, что с 22 июня российские туроператоры не предлагают туры в Грузию.

"Есть самостоятельные туристы, которые путешествуют транзитными рейсами, но такой перелет занимает больше времени, не так удобен и дороже. Что касается пакетных туров, то туроператоры до прекращения действия рекомендации Ростуризма, естественно, формировать турпродукт не будут. С 22 июня туры не предлагаются, все туристы, которые находились на тот момент в Грузии, до 8 июля организованно вернулись в Россию. Примерно 4,5 тысячи туристов, которые планировали отдых в июле-августе, получили либо стопроцентный возврат (средств – ред.), либо перебронировались на другие направления", – рассказал Дмитрий Горин.

Ростуризм 21 июня рекомендовал российским гражданам воздержаться от поездок в Грузию в туристических целях, а российским туроператорам и турагентам – приостановить продажу туров в эту страну вплоть до нормализации там обстановки.

Антироссийские и антиправительственные акции начались в Тбилиси 20 июня, предлогом для этого стало участие российской делегации в проходившей в грузинской столице сессии Межпарламентской ассамблеи православия (МАП). Особый гнев манифестантов вызвало то, что президент Генеральной ассамблеи МАП, депутат Госдумы Сергей Гаврилов занял кресло спикера грузинского парламента. Между тем, как рассказывал сам Гаврилов, туда его усадила принимающая сторона в соответствии с протоколом сессии.

Президент РФ **Владимир Путин** подписал постановление, запрещающее российским авиакомпаниям полеты в Грузию с 8 июля, а **Минтранс** запретил полеты грузинских перевозчиков в Россию.

<https://radiosputnik.ria.ru/20190812/1557418380.html>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.13; К ШАПОЧНОМУ РАЗБОРУ МАРШРУТОВ; UTAIR НЕ УСПЕЛА ПОУЧАСТВОВАТЬ В БОРЬБЕ ЗА НАПРАВЛЕНИЯ «ТРАНСАЭРО»

Авиакомпания Utair, к которой поданы иски о банкротстве, просит **Минтранс** отложить распределение маршрутов, которые до 2015 года были закреплены за «Трансаэро». Межведомственная комиссия (МВК) при **Минтрансе** должна выбрать обслуживающие эти направления компании сегодня, но Utair не подала заявки на интересовавшие ее направления в европейские города, борьба за них развернется между «**Аэрофлотом**» и S7. По данным “Ъ”, в Utair винят в этой ситуации некорректные формулировки приказа Росавиации, из которых было неясно, что за эти маршруты можно бороться. В отрасли считают уступку авиакомпании крайне маловероятной.

Как стало известно “Ъ”, Utair просит **Минтранс** перенести с 13 августа на сентябрь распределение между российскими авиакомпаниями международных маршрутов, ранее закрепленных за «Трансаэро». По информации “Ъ”, перевозчик направил в министерство соответствующее письмо. В авиакомпании не знали, когда именно МВК будет распределять маршруты, поэтому пропустили срок подачи заявок. В качестве альтернативы переносу распределения на осень перевозчик предлагает 13 августа принять к рассмотрению его заявки, не поданные в Росавиацию в установленный срок с 1 по 7 июля. В Utair отказались от комментариев. Авиакомпания с конца прошлого года находится в сложной финансовой ситуации, дважды допустила дефолт по синдкредиту на 15,3 млрд руб. и сейчас ведет переговоры с банками о реструктуризации. К компании поданы иски о банкротстве.

Группа «**Аэрофлот**» с осени 2015 года получила право обслуживать маршруты «Трансаэро», у которой к тому времени Росавиация отозвала сертификат эксплуатанта. При этом «**Аэрофлот**» взял на себя вывоз пассажиров по проданным «Трансаэро» билетам. **Министр транспорта** Максим Соколов тогда утверждал, что «**Аэрофлот**» будет обслуживать маршруты до тех пор, пока не погасит убытки, полученные от перевозок пассажиров «Трансаэро». «**Аэрофлот**» оценивал их в 17 млрд руб. и рассчитывал покрыть в течение пяти-семи лет. В начале прошлого года перевозчик утверждал, что возместил только 4,5 млрд руб.

В марте 2019 года авиавласти приняли решение продлить закрепление 31 маршрута за «**Аэрофлотом**» и его дочерней авиакомпанией «Россия» только до 31 октября, поскольку билеты на летний сезон были уже проданы.

Предполагалось, что в дальнейшем направления будут распределены между игроками рынка.

Росавиация 28 июня опубликовала приказ №497-п, в котором говорится, что решение, принятое 21 марта на заседании МВК, оставлено в силе. «Обычно в приказах Росавиации в отношении изъятых у перевозчиков маршрутов ставятся пометки "не продлять в зимнюю навигацию" или "отозвать с ... числа", чего в приказе №497-п не сказано»,— объясняет сотрудник одной из авиакомпаний причину, по которой Utair не подала заявку. В результате компания лишилась возможности бороться за прибыльные международные маршруты.

На МВК выставлены направления из Москвы в Актау, Актобе, Алматы, Нур-Султан, Атырау, Караганду, Аликанте, Венецию, Лион, Малагу, Милан, Пекин, Пхукет, Рим, Ташкент, Тель-Авив, Шымкент, Анталию, Бангкок, Барселону, Гоа, Дубай, Ираклион, Ларнаку, Париж, Пафос, Римини и Прагу, а также из Петербурга в Рим и Милан. По словам собеседников “Ъ” в отрасли, интерес для Utair представляют рейсы в города Европы и Израиль, куда позволяет летать ее среднемагистральный флот. Как ожидается, основным конкурентом «**Аэрофлота**» на МВК 13 августа станет S7.

В Минтрансе сказали, что ведомство руководствуется «исключительно действующим законодательством и нормативно-правовой базой». В Росавиации и «Аэрофлоте» ситуацию не прокомментировали. В S7 не смогли оперативно предоставить комментарий. Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев полагает, что федеральные чиновники вряд ли пойдут навстречу Utair после недавней рекомендации министра транспорта **Евгения Дитриха**, который попросил авиакомпанию активно не наращивать пассажиропоток. «Utair продает билеты в рамках своих провозных емкостей, поэтому рекомендация выглядит как призыв работать менее эффективно»,— говорит эксперт. Он отмечает, что обращение в Минтранс вряд ли даст результат. «Малейшее сомнение в чистоте проведения госорганами процедур или корректности формулировок может быть основанием для обращения авиакомпании в ФАС. При этом перевозчик должен тщательно проработать аргументы для антимонопольной службы»,— добавил господин Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4059812>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ; 2019.08.13; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» СООБЩИЛ О DDoS-АТАКЕ; САЙТ АВИАКОМПАНИИ НЕ РАБОТАЕТ В ДЕНЬ НАЧАЛА РАСПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

Сайт 100%-ной «дочки» «Аэрофлота» авиакомпании «Победа» в понедельник, 12 августа, примерно в 14.15 мск подвергся «мощнейшей DDoS-атаке». «Она вызвала обрушение сайта», – сообщила «Ведомостям» представитель лоукостера Елена Селиванова. Мобильная версия сайта заработала через несколько часов, но с компьютера сайт лоукостера – booking.pobeda.aero не открывался вплоть до вечера. По предварительным данным, атака была организована с китайских серверов, говорит Селиванова.

DDoS-атака произошла в самом начале крупной распродажи билетов лоукостера. Акция стартовала в понедельник в 14.00 мск. Но корреспондент «Ведомостей» отметил сбой в работе сайта еще в ночь с 11 на 12 августа. В колл-центре компании это объяснили большим наплывом клиентов, ожидающих начала распродажи.

Всего «Победа» планирует продать 200 000 билетов по цене от 499 руб. в одну сторону с учетом сборов. Билеты по минимальной цене будут продаваться более чем на 80 направлений, это, по сути, вся маршрутная сеть лоукостера. Распродажа должна продлиться до 18 августа. Всего компания рассчитывает перевезти в этом году около 10 млн пассажиров. Получается, по акции можно приобрести около 2% предназначенных к продаже в этом году билетов.

Тем не менее по состоянию примерно на 20.00 мск «Победа» все-таки продала 40 000 дешевых билетов из распродажи, говорит Селиванова.

Обычно в понедельник количество уникальных пользователей в отдельно взятый момент составляет 1300–1500 человек, но уже рано утром 12 августа в ожидании распродажи на сайте было около 25 000 пользователей, в какой-то момент их количество достигло 75 000, рассказала Селиванова. Сайт рассчитан на комфортную обработку 50 000 уникальных пользователей, при большем количестве он начинает работать медленнее. «Интерес к распродаже оказался выше, чем мы рассчитывали, но обрушение сайта вызвала именно DDoS-атака», – уверяет Селиванова.

Это первая почти за год большая распродажа, раньше они проводились чаще, чтобы приучить людей к «Победе», говорит Селиванова. Сбои при распродажах бывали и раньше, но так сайт никогда не падал.

«Распродажи всегда дают огромную нагрузку на сайт авиакомпании, организовать полностью бесперебойную работу очень сложно. Каждый раз наши IT-специалисты что-то усиливают и дописывают, обещают, что теперь будет как Пентагон, но какие-то сбои все-таки случаются», – говорит сотрудник крупной авиакомпании.

Компания Qrator Labs, занимающаяся защитой от DDoS-атак и называющая «Победу» своим клиентом, не отметила роста нелегитимной нагрузки на инфраструктуру авиакомпании. «По данным центра сетевых операций Qrator Labs, признаков DDoS-атаки не зафиксировано», – говорит представитель Qrator Labs.

Qrator Labs отвечает только за корпоративный сайт «Победы» (pobeda.aero), но не за раздел бронирования и продажи билетов (booking.pobeda.aero), который и подвергся атаке, парирует Селиванова.

Мы подтверждаем, что примерно в 14.00 мск наблюдали атаку с китайских IP-адресов на сайт бронирования «Победы», атака привела к чрезвычайно высокой нагрузке, приводит RNS слова коммерческого директора Navitaire (провайдер системы бронирования «Победы») в регионе EMEA Сатпала Чохала.

«Количество хакерских атак на авиакомпании, по ощущениям, постоянно растет, хотя авиакомпании по возможности скрывают такие случаи, – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. – Авиакомпания, конечно, не так привлекательна для взлома, как банк, но в ней можно украсть персональные данные, бесплатно забронировать дорогостоящий билет, переписать или начислить мили. При этом авиакомпании пока значительно хуже защищены, чем банки».

«Победа» в этом году вышла на 4-е место в списке крупнейших российских авиакомпаний после «Аэрофлота», S7 и другой «дочки» «Аэрофлота» – «России». В первом полугодии «Победа» перевезла 4,6 млн человек и остается самой востребованной регулярной авиакомпанией: средняя загрузка ее рейсов, по данным Росавиации, составляет 92,5%, у других лидеров регулярных перевозок загрузка колеблется от 77 до 88%.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/12/808615-pobeda-leg-sait>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; QRATOR LABS НЕ ЗАНИМАЕТСЯ БУКИНГ-САЙТОМ "ПОБЕДЫ", ЗАЯВИЛИ В АВИАКОМПАНИИ

Компания по противодействию DDoS-атакам - Qrator Labs - не имеет отношения к букинг-сайту низкобюджетной авиакомпании "Победа" (входит в группу "Аэрофлот") и занимается только корпоративным сайтом, сообщила РИА Новости представитель перевозчика.

Ранее в понедельник представитель "Победы" сообщила агентству, что авиакомпания зафиксировала мощнейшую DDoS-атаку на свой сайт, а в пресс-службе Qrator Labs РИА Новости сообщили, что не зафиксировала атак на сайт перевозчика.

"Они не имеют никакого отношения к нашему букинг-сайту и занимаются только корпоративным сайтом", - сказала собеседница агентства.

Представитель "Победы" в понедельник также сообщала РИА Новости, что сайт компании работает с перебоями из-за большого количества зашедших на сайт пользователей на фоне начала распродажи билетов по низкой цене.

Авиакомпания "Победа" входит в группу "Аэрофлот", реализуя проект классического низкобюджетного авиаперевозчика. В 2018 году лоукостер увеличил перевозки пассажиров на 55% - до 7,148 миллиона человек. В 2019 году "Победа" планирует перевезти не менее 10 миллионов пассажиров.

<https://ria.ru/20190812/1557423878.html>

КОММЕРСАНТЬ-FM; АНДРЕЙ ЗАГОРСКИЙ; 2019.08.12; ЗАСТРОЙЩИКАМ ПРОКЛАДЫВАЮТ ПУТЬ В РЕЖИМНЫЕ ЗОНЫ АЭРОПОРТОВ; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ИНИЦИАТИВА МИНТРАНСА

Режимную зону вокруг российских аэропортов освободят для строителей. Как пишет газета "Ведомости", Минтранс разработал законопроект о новом порядке установления приаэродромных территорий. Текст документа, согласно данным издания, был разослан

аэропортам. Речь идет о территориях вокруг воздушных гаваней радиусом 30 км с особым режимом использования.

Между тем, в действующем законе положения о 30-километровой зоне нет.

Девелоперы наверняка постараются как можно быстрее застроить территории вблизи аэродромов, что может создать серьезные проблемы как воздушным гаваням, так и покупателям такого жилья, считает исполнительный директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин: "Такой подход крайне нежелателен по одной простой причине: скорее всего, получится, что через условные пять лет, когда будет все-таки принято решение, как считать эти зоны, возникнет ситуация, когда уже построенные здания - прежде всего, нас, конечно, беспокоят жилые поселки и кварталы, - окажутся в зоне сильных акустических шумов.

Кроме того, не исключено, что по расчетам, которые будут утверждены Роспотребнадзором, выяснится, что проживание в этих зонах неблагоприятно для людей.

Естественно, возникнет проблема, как расселять эти здания, какие льготы предоставлять их жильцам и так далее. С другой стороны, естественно, для аэропортов такое соседство крайне нежелательно как в вопросе обеспечения безопасности полетов, так и для перспективы дальнейшего развития воздушных гаваней".

Застройщиков действительно могут заинтересовать проекты неподалеку от аэропортов. Тем более современные строительные технологии позволяют защитить жителей таких комплексов от шума, полагает руководитель аналитического центра компании "Инком-недвижимость" Дмитрий Таганов: "Эти приаэродромные территории действительно разделяются на ряд подзон. И если рассматривать самые удаленные из них, то реальное шумовое воздействие на горожан, живущих здесь, не такое существенное. То есть, если, скажем, в нашем жилом проекте или поселке предусмотреть двухкамерные стеклопакеты, не говоря уже о трехкамерных, то это воздействие, по крайней мере, внутри помещений, практически нивелируется. Поэтому уже сейчас острой проблемы не стоит для жителей таких территорий, тем более много жилых комплексов уже построено в этих зонах. Если говорить про риски для застройщиков, то для них я тоже особой проблемы не вижу".

По данным на 2017 год, в зоне негативного воздействия Внуково проживало 0,5 млн человек, Шереметьево - 360 тыс., Домодедово - 50 тыс. Большинство из них - владельцы квартир в жилых комплексах. Для их строительства девелоперы получали специальное заключение Роспотребнадзора и разрешение от **Росавиации**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4059640>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.08.12; ЗОНА ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ

В: **Минтранс** предложил сократить приаэродромные территории. С инициативой ознакомилась газета "Ведомости". Это изменение в действующий закон 2017 года. Приаэродромной территорией считается зона вокруг аэропорта радиусом 30 километров. Внутри нее должны быть семь подзон, в первой разрешено строить только объекты для обеспечения воздушного движения, в седьмой, самой большой, можно строить все, кроме жилья, если уровень шума и загрязнения там не превышает норму. Эксперты отрасли считают: сокращение таких зон приведет к массовой застройке территорий. Инициативу **Минтранса** РБК прокомментировали представители Домодедово, там сообщили, что получили предложение министерства, направили свои комментарии. Изменения негативно повлияют на комфортный уровень жизни людей с ближайших территорий.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МК: ИНОСТРАННЫЙ ПИЛОТ ОЦЕНИЛ УСЛОВИЯ ТРУДА ПИЛОТОВ В АЭРОФЛОТЕ

Условия работы пилотов в **Аэрофлоте** сегодня соответствуют лучшим международным стандартам, считает один из иностранных пилотов, проработавший в компании около 5 лет, отрывки из его письма в авиакомпанию публикует "МК".

"За все время моей работы здесь (около пяти лет) очень многое изменилось к лучшему... Условия работы в авиакомпании, на мой взгляд, соответствуют высочайшим стандартам международного уровня, что в очередной раз подтверждает постоянное развитие авиакомпании", - приводится в статье текст письма пилота с инициалами J.F.

Иностранный пилот не согласился с претензиями некоторых российских коллег к авиакомпании. в частности, по планированию полетного времени и отпусков. По его мнению, это связано с тем, что на фоне роста объема перевозок **Аэрофлота** в среде пилотов возникает жесткая конкуренция.

Газета напоминает, что ранее в СМИ появилась информация о том, что семь пилотов **Аэрофлота** выразили категорическое несогласие с позицией одного из командиров воздушных судов, который публично выступил с критикой в адрес руководства компании. Претензии некоторых пилотов, по мнению их иностранного коллеги, можно объяснить только тем, что они просто не работали в других авиакомпаниях и им не с чем сравнивать. "...В отличие от некоторых европейских авиакомпаний, **Аэрофлот** составляет четкое, стабильное и предсказуемое расписание для своих пилотов", - приводится в статье мнение J.F.

О том, что условия работы пилотов в **Аэрофлоте** достойные говорит и то, что многие зарубежные пилоты стремятся попасть в штат российского авиаперевозчика, их привлекает 70 дней отпуска в году, говорится в письме. "**Аэрофлот** позволяет пилотам рассчитать свое свободное время еще в начале года, ведь график отпусков планируется заранее, более того, всем пилотам положены дополнительные льготы", - цитирует МК письмо иностранного пилота.

<https://ria.ru/20190812/1557430591.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.12; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ИЮЛЕ НА 9,9%, ДО 14,13 МЛН ЧЕЛОВЕК

Авиакомпании РФ увеличили перевозки в июле 2019 года на 9,9% относительно аналогичного периода прошлого года, до 14,13 млн человек, сообщила Росавиация, ссылаясь на оперативные данные.

Так, компания "**Аэрофлот** - российские авиалинии" (МОЕХ: AFLT) обслужила 3,7 млн пассажиров (+2%), "**Сибирь**" (летает под брендом S7) - 1,5 млн человек (+17,2%). Входящая в группу "**Аэрофлот**" авиакомпания "**Россия**" перевезла 1,52 млн человек (+1,2%), "**Победа**" - 1 млн пассажиров (+51,4%). "**Уральскими авиалиниями**" воспользовались более 1 млн пассажиров (+6,5%).

Пассажирооборот всех авиакомпаний РФ в прошлом месяце достиг отметки в 34,55 млрд пассажиро-километров (+11,2%).

В январе-июле 2019 авиакомпании перевезли 71,8 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил +11,7%. Пассажирооборот увеличился до 180 млрд пассажирокилометров (+13,6 %).

Уточненные данные о перевозках Росавиация опубликует в конце этого месяца.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Passazhirskie-aviaperevozki-v-Rossii-v-iyule-virosli-na-10-2019-08-12/>

<https://tass.ru/ekonomika/6755873>

RNS; 2019.08.12; МИНТРАНС ПОЯСНИЛ ИНИЦИАТИВУ О СОКРАЩЕНИИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Законопроект о сокращении приаэродромных территорий (ПАТ) направлен на устранение административных барьеров при строительстве и реконструкции в таких зонах, а также на обеспечение безопасности полетов воздушных судов, сообщили RNS в пресс-службе **Минтранса**.

«Законопроект направлен на устранение административных барьеров при строительстве и реконструкции объектов на приаэродромной территории наряду с обеспечением безопасности полетов воздушных судов. Документ также призван обеспечить перспективное развитие аэропортов и исключить негативное воздействие оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду», — сказали в министерстве.

Ранее газета «Ведомости» сообщила, что **Минтранс** разработал законопроект, который может привести к сокращению приаэродромных территорий (ПАТ). На такой территории разрешение на строительство согласовывается с Росавиацией. Согласно принятому в 2017 году закону, каждый аэропорт должен разработать проект ПАТ, согласовать с регионом и утвердить в Росавиации. В ПАТ устанавливается семь подзон, где в первой можно строить только объекты для обеспечения воздушного движения, а в седьмой — все, кроме жилья, если уровень шумов и загрязняющих веществ не превышает норму.

Согласно законопроекту ведомства, предлагается установить ПАТ с шестью подзонами. Седьмую можно выделить дополнительно, не позднее 2025 года. Как сообщили «Ведомости», седьмая подзона — самая большая, без нее приаэропортовая территория сокращается в несколько раз. В случае принятия поправок сотни тысяч гектаров вокруг аэропортов на пять лет выйдут из-под контроля Росавиации и могут быть застроены, рассказал собеседник газеты.

Сейчас законопроект дорабатывается специально созданной рабочей группой с участием заинтересованных субъектов РФ и федеральных ведомств, добавили в **Минтрансе**.

<https://rns.online/transport/Mintrans-poyasnil-initsiativu-o-sokraschenii-priaerodromnih-territorii---2019-08-12/>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; РОССИЯ И ИНДИЯ РАБОТАЮТ НАД ОТКРЫТИЕМ ПРЯМОГО РЕЙСА ВО ВЛАДИВОСТОК

Индия и РФ предпринимают шаги по упрощению визового режима и открытию прямого рейса во Владивосток, сообщил в интервью РИА Новости министр торговли и промышленности Индии Пиюш Гоял.

Представительная делегация Индии во главе с министром торговли и промышленности Пиюшем Гоялом прибыла на Дальний Восток в преддверии V Восточного экономического форума.

"Мы уже предпринимаем некоторые шаги по упрощению визового режима, это как раз одна из тех сфер, которую я буду обсуждать с (полпредом президента РФ на Дальнем Востоке) господином Трутневым. Мы пытаемся автоматизировать и упростить этот процесс. Важно то, что мы уже делаем первые шаги, чтобы способствовать обмену между людьми", - сказал министр. По его словам, это будет также способствовать развитию бизнеса, следовательно, продвигать торговлю между нашими странами.

Также он отметил, что очень важный вопрос - открытие прямого авиасообщения между Индией и Дальним Востоком.

"Мы будем обсуждать это с российской стороной. Нам в первую очередь нужно сделать все, чтобы у нас было более тесное взаимодействие в этом направлении. Мы готовы работать, разрабатывать методы, чтобы наладить прямые перелеты между Владивостоком и Дели, либо между Владивостоком и одним из основных штатов Индии. Это позволит придать огромный толчок нашим отношениям между людьми и торговым экономическим

отношениям", - отметил министр. Важным фактором является развитие портов, особенно на Дальнем Востоке, чтобы они смогли принимать огромные суда с большим количеством грузов, добавил собеседник.

Он уточнил, что пока временных рамок по развитию этих направлений нет.

"Мне только вчера пришла в голову эта идея, и мы сегодня будем обсуждать это с российской стороной", - сказал министр.

<https://ria.ru/20190812/1557403714.html>

ТАСС; 2019.08.12; ГУБЕРНАТОР ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ НАЛАДИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ РЕГИОНА С ИНДИЕЙ

Губернатор Приморского края Олег Кожемяко предложил делегации Индии, которая прибыла во Владивосток на день индийского инвестора, проработать вопрос об открытии прямых авиарейсов между Приморьем и штатами этой страны.

"С 1 августа 2017 года граждане Индии могут воспользоваться упрощенным визовым порядком и приезжать в свободный порт Владивосток по электронной визе. В целях увеличения туристских обменов предлагаю рассмотреть возможность открытия прямого авиасообщения между Приморьем и заинтересованными штатами Индии", - сказал Кожемяко на пленарной сессии дня индийского инвестора во Владивостоке.

Прямое авиасообщение связывает Владивосток с Японией, Китаем, Республикой Корея, КНДР и другими странами. Всего маршрутная сеть Международного аэропорта Владивосток насчитывает около 50 направлений.

Туризм является одним из самых перспективных направлений региональной экономики. В прошлом году общий турпоток в Приморье превысил 4,5 млн человек. Около 4 млн туристов регион принял из других субъектов России - прирост составил 11,2%. Иностранных гостей - более 650 тыс. (прирост 25,8 %).

Всего в дне индийского инвестора участвует более 200 российских и индийских компаний. Они представляют такие направления бизнеса как горнорудная и алмазогранительная отрасли, нефтехимия, туризм, лесопереработка, энергетика, медицина и сельское хозяйство. Помимо региональных фирм, в мероприятия, которое продлится два дня, участвуют крупные российские компании и индийские корпорации.

<https://tass.ru/ekonomika/6754629>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; НОВЫЙ САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ "ГАГАРИН" ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Росавиация выдала сертификат авиационной безопасности новому саратовскому аэропорту "Гагарин", сообщила пресс-служба воздушной гавани.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение об открытии 20 августа аэропорта "Гагарин" у села Сабуровка в 30 километрах от Саратова и закрытии с 21 августа старого аэропорта "Саратов Центральный". Все рейсы из старого в новый аэропорт запланировано перевести с 7.00 мск 20 августа. Первый технический рейс из нового аэропорта намечен на 18 августа.

"Новый саратовский аэропорт "Гагарин" (входит в холдинг "Аэропорты регионов") получил сертификат авиационной безопасности. Документ, выданный управлением транспортной безопасности **Росавиации**, подтверждает соответствие мер авиационной безопасности в новом аэропорту Саратова требованиям федеральных авиационных правил", - говорится в сообщении.

В аэропорту отметили, что получение этого сертификата подтверждает соответствие всех технологических процедур, оборудования и технических средств охраны новой авиагавани требованиям законодательства в области авиабезопасности.

Уточняется, что для организации предполетного досмотра пассажиров и их багажа в пассажирском терминале нового аэропорта установлены современные средства досмотра,

такие как двухпроекционные рентгенотелевизионные интроскопы, стационарные металлодетекторы, детекторы паров взрывчатых веществ и другие технические средства охраны.

<https://ria.ru/20190812/1557429063.html>

ТАСС; 2019.08.12; ВЛАСТИ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТКРЫТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В АШХАБАД И ТЕГЕРАН

Врио губернатора Астраханской области Игорь Бабушкин предложил открыть регулярные авиарейсы из аэропорта Астрахани в Ашхабад (Туркмения), Тегеран (Иран) и Атырау (Казахстан), в том числе для развития бизнеса на Каспии.

"Весьма существенным вопросом является налаживание авиасообщения на Каспии. Мы наладили работу по прямым авиаперелетам в казахстанский город Актау и столицу Азербайджана Баку, что привело к росту деловых контактов. Предлагаю открыть регулярные рейсы по направлению Астрахань - Ашхабад и между Астраханью и Тегераном, Астраханью и Атырау", - сказал Бабушкин на Каспийском экономическом форуме в Туркмении.

Он отметил, что в этом вопросе рассчитывает на поддержку со стороны Туркмении, Казахстана и Ирана.

Международный аэропорт Астрахани (принадлежит "Новопорту") - один из основных на Юге России, может обслуживать 360 пассажиров в час. Его пассажиропоток в 2018 году вырос на 2,9%, было обслужено почти 600 тыс. пассажиров.

Первый Каспийский экономический форум проходит в туристической зоне "Аваза" в туркменском городе Туркменбаши на каспийском побережье. Участники обсуждают роль экономики Каспийского региона в глобальном контексте, инвестиционную привлекательность различных отраслей экономик прикаспийских государств, а также создание условий для реализации крупных проектов.

<https://tass.ru/ekonomika/6755044>

ТАСС; 2019.08.12; НА АВИАЗАВОДЕ В УЛАН-УДЭ СОЗДАДУТ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ПО ИНВЕСТИЦИОННОМУ ПРОЕКТУ

Современный логистический комплекс стоимостью более 1,5 млрд рублей построят к 2021 году на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ, входит в холдинг "Вертолеты России") в рамках реализации инвестиционного проекта. Об этом сообщили в понедельник журналистам в пресс-службе предприятия.

"На Улан-Удэнском авиационном заводе началось возведение современного логистического комплекса, это необходимое условие для цифровизации складского хозяйства. На строительной площадке уже выполнены работы по устройству фундаментов, завершается монтаж наружных инженерных сетей, начат монтаж металлических конструкций каркаса здания. Срок завершения строительно-монтажных работ - третий квартал 2020 года", - уточнили в пресс-службе.

Комплекс объединит в себе все складское хозяйство управления закупок, склады инструментального завода, а также цехи экспедиции и контрольно-испытательный. Здесь же разместятся офисные помещения для специалистов по закупкам. "Объем инвестиций в проект составит более 1,5 млрд рублей", - пояснил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых.

Ввода в эксплуатацию логистического центра позволит снизить объемы тяжелого ручного труда, будет обеспечено хранение материалов в помещениях, соответствующих всем современным нормам, отметили на предприятии.

Ранее сообщалось, что У-УАЗ реализует в 2019 году очередной этап технического перевооружения на сумму более 8 млрд рублей. Новые технологии уже позволили начать

производство легкого многоцелевого цифрового вертолета Ка-226Т. Техническое перевооружение завода длится с 2010 года, среди инвестиционных проектов - проекты по повышению экологичности производства: модернизация очистных сооружений, строительство новых окрасочного и логистического корпусов. На заводе проводится цифровизация технологий на всех этапах производства, закупаются современные станки с числовым программным управлением, функцией 3D-моделирования, это позволяет сократить цикл изготовления изделий.

Улан-Удэнский авиационный завод - одно из производственных предприятий холдинга "Вертолеты России", специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ (Ми-171Е), Ми-171, Ми-171А2 и Ми-8АМТШ (Ми-171Ш). На базе У-УАЗ в настоящее время создается промышленный технопарк, где разместится производство легкомоторного многоцелевого самолета "Байкал" (ТВС-2-ДТС) и нового легкого многоцелевого вертолета VRT500. В будущем на У-УАЗ с учетом технопарка дополнительно будет создано более 2 тыс. рабочих мест.

<https://tass.ru/ekonomika/6754826>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; ГЛАВА БУРЯТИИ РАССЧИТЫВАЕТ НА БЫСТРЫЙ ЗАПУСК ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТА "БАЙКАЛ"

Глава Бурятии Алексей Цыденов сообщил в интервью РИА Новости, что рассчитывает как можно быстрее запустить в серийное производство на Улан-Удэнском авиазаводе легкомоторный самолет ТВС-2ДТС "Байкал", тем более что уже есть потенциальные заказчики самолета в России и за рубежом.

В середине июля вице-премьер – полпред президента РФ на Дальнем Востоке Юрий Трутнев побывал с рабочим визитом в Улан-Удэ, где заявил о необходимости ускорить запуск серийного производства легкомоторного самолета "Байкал".

Новый легкий самолет ТВС-2-ДТС, разработанный и построенный в Сибирском научно-исследовательском институте авиации им С.А.Чаплыгина (СибНИА) в ангаре предприятия

По словам Цыденова, сейчас "кукурузники" Ан-2, которые выпускались с 1947 года и вышли из производства, все время выбывают из строя, и альтернативной замены им нет, только импортные машины.

"Наш самолет "Байкал" имеет такие аэродинамические свойства, которые позволяют решать очень много задач. У него высокая грузоподъемность, высокая дальность полета. Например, он может взять три тонны груза и лететь 1,8 тысячи километров с полной загрузкой. В порожнем варианте может 5 тысяч километров пролететь", - пояснил Цыденов, добавив, что благодаря возможности перелетать на значительные расстояния без дозаправки самолет "Байкал" можно применять как пассажирский транспорт, а также в сельском хозяйстве и лесоохране.

"Надеюсь, все-таки как можно быстрее удастся запустить самолет в серийное производство, потому что вице-премьер Юрий Борисов за, президент РФ **Владимир Путин** поручение дал, Ростех как владелец "Вертолетов России" за, Минпромторг тоже не против. Со своей стороны могу сказать, что мы все сделаем, чтобы самолет был", - заявил глава Бурятии.

Он рассказал, что уже есть потенциальные покупатели на этот самолет, в том числе иностранные.

"Порядка 150 самолетов готовы заказать для Латинской Америки. По тем характеристикам, которые у самолета есть, у него шикарный потенциал. Он будет интересен для всех небогатых стран. Кроме того, мы провели опрос губернаторов России, и все регионы Сибири, Арктики, Дальнего Востока говорят: дайте нам этот самолет. А с Якутией у нас уже подписан контракт на поставку с 2021 года, то есть востребованность высокая. Теперь надо его только запустить. Мы его запустим!" - уточнил Цыденов.

<https://ria.ru/20190812/1557402490.html>

RNS; 2019.08.12; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ САМОЕ ПОПУЛЯРНОЕ ЗАРУБЕЖНОЕ АВИАНАПРАВЛЕНИЕ ЛЕТА

Самым популярным зарубежным авианаправлением в России летом 2019 года стал Ереван, Тбилиси опустился на 7-ую строчку с 5-ой годом ранее, сообщили эксперты сервиса по покупке билетов Tutu.ru.

«Доля тех, кто отдохнул этим летом в Ереване (или еще планирует отдохнуть до конца августа) выросла почти на четверть с 4,7% до 5,9%», — говорится в исследовании.

Вторым по популярности зарубежным направлением стал Кишенев (Молдавия), затем Тиват (Черногория), Ташкент (Узбекистан), Баку (Азербайджан) и Минск (Белоруссия).

При этом количество тех авиапассажиров, кто выбрал летний отдых в Грузии, сократилось почти в два раза – с 3% до 1,7%. Рейс Москва — Тбилиси опустился на 7-ую строчку рейтинга с 5-ой в 2018 году, сообщили в Tutu.ru.

«Самые востребованные внутренние авианаправления – это Симферополь, Сочи, Анапа с вылетами из Москвы. Из десятки выбыл рейс Петербург — Сочи (он переместился с 10-й строчки на 11-ю). На 19% уменьшилась доля пассажиров из Москвы, которые проведут лето в Сочи (с 7,2% летом 2018 года до 5,8% летом 2019)», — говорится в исследовании.

Tutu.ru проанализировали все купленные авиабилеты с датой отдыха с 1 июня до 1 сентября 2019 года.

<https://rns.online/transport/Experti-nazvali-samoe-populyarnoe-zarubezhnoe-avianapravlenie-leta-2019-08-12/>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.12; МИД РОССИИ ПРЕДУПРЕДИЛ ОБ ОТМЕНЕ РЯДА РЕЙСОВ В ГОНКОНГ ИЗ-ЗА ПРОТЕСТОВ

Министерство иностранных дел РФ предупредило об отмене ряда авиарейсов в Гонконг, как отметили в ведомстве, российское генконсульство следит за ситуацией.

"В связи с незапланированной протестной акцией в аэропорту Гонконга значительно нарушено авиасообщение, многие рейсы отменены. Просим всех пассажиров при планировании поездок проверять статус своего рейса на сайте аэропорта и, в случае необходимости, связываться с авиакомпаниями. Генеральное консульство продолжает следить за ситуацией", - говорится в сообщении, размещенном в Twitter аккаунте ситуационно-кризисного центра МИД РФ.

В Гонконге с июня не прекращаются протесты против внесения поправок в закон об экстрадиции, первоначально они были мирными, однако с каждым разом столкновения на улицах города становятся все более ожесточенными, уже пострадали десятки человек. В понедельник международный аэропорт Гонконга отменил все рейсы из-за тысяч антиправительственных демонстрантов, которые устроили сидячую забастовку в аэропорту. На этом фоне официальный представитель канцелярии по делам Гонконга и Макао Госсовета КНР Ян Гуан заявил, что китайские власти усматривают в насильственных действиях демонстрантов первые "ростки терроризма".

<https://ria.ru/20190812/1557425887.html>