



## Ежедневный мониторинг СМИ

30 АВГУСТА 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.08.29; НЕТ МЕТРО? ЕСТЬ ЭЛЕКТРИЧКА!.....	4
ТАСС; 2019.08.29; НАБСОВЕТ ВЭБ.РФ ОДОБРИЛ УЧАСТИЕ В ФИНАНСИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА 4-ГО УЧАСТКА ЦКАД.....	6
ТАСС; 2019.08.29; РОСТЕХ И АВСТРИЙСКИЕ КОМПАНИИ МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТАХ ВСМ .....	7
ТАСС; 2019.08.29; ПЕРВЫЕ 17 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ В 2020 Г. ....	7
ТАСС; 2019.08.29; ГРУЗОПОТОК СМП ВЫРАСТЕТ ДО 80 МЛН ТОНН БЛАГОДАРЯ СИНХРОНИЗАЦИИ ИНВЕСТПРОЕКТОВ.....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ В 2019Г ДОСТИГНЕТ 29 МЛН ТОНН - РОСАТОМ .....	9
ТАСС; 2019.08.29; РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА В ЯКУТСКЕ ОТЛОЖИЛИ ДО МАЯ 2021 ГОДА .....	9
ТАСС; 2019.08.29; МИНТРАНС: РОСАВТОДОР ДО 2021 ГОДА ОБУСТРОИТ БОЛЕЕ 1500 СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ УЧАСТКОВ ТРАСС.....	10
ТАСС; 2019.08.29; ЭКОНОМИЯ НА ТОРГАХ ПОЗВОЛИЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 22 УЧАСТКА РЯЗАНСКИХ ДОРОГ .....	10
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.08.29; НЕ РАССЛАБЛЯТЬСЯ!.....	11
КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ МИРОНОВА; 2019.08.30; ВЫ УЧИТЕ, ВАМ ЗАЧТЕТСЯ; КАК ИЗМЕНИТСЯ СИСТЕМА АККРЕДИТАЦИИ РОССИЙСКИХ ВУЗОВ .....	12
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.08.29; ГОРИЗОНТЫ НОВЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ .....	14
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.08.29; РАДОСТНЫЙ СТРОЙ ГИТАР, ЯРОСТНЫЙ СТРОЙОТРЯД .....	18
МОСКВА24; 2019.08.29; МОСКВА ОНЛАЙН ПОКАЖЕТ ДЕНЬ ЗНАНИЙ И ВЫСАДКУ ДЕРЕВЬЕВ НА АЛЛЕЕ ПЕРВОКЛАССНИКОВ.....	21
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.08.29; ВЫСОТА ЕЛИЗАВЕТЫ НЕКРАСОВОЙ; ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ ЭКСПЕДИТОРОВ МИРА УЧИТСЯ В РОССИЙСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТА (МИИТ) .....	22
ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ МАКАРЕВСКАЯ; 2019.08.29; ПЛОЩАДКОЙ ЛУЧШИХ ПРАКТИК ПО КОМПЕТЕНЦИИ «ЭКСПЕДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ» ПРИЗНАН МИИТ .....	23
ТАСС; 2019.08.29; САХАЛИНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РЕГИОНЕ НА 30%.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; МИНЭНЕРГО С 1 ЯНВАРЯ БУДЕТ СОБИРАТЬ С ВЕДОМСТВ ДАННЫЕ О ДОБЫЧЕ, ТРАНСПОРТЕ, ЭКСПОРТЕ УГЛЯ И АВАРИЯХ В ШАХТАХ .....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ПОСЛЕ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ВОДЫ В РЕКЕ УССУРИ.....	25
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; АЛЕКСАНДР ТИХОНОВ, ОКСАНА МЫМРИНА, ; 2019.08.30; МИНТРАНС РАССМОТРЕЛ	

---

АВАРИЙНОСТЬ ПРИ БЛИЖНЕМ СВЕТЕ; ВЕДОМСТВО ВЫСТУПИЛО С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ О МЕРАХ БОРЬБЫ С ДТП .....	25
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.30; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ СТРОИТЬ НОВУЮ ТРАССУ ИЗ КРАСНОДАРА К КРЫМСКОМУ МОСТУ; СЕЙЧАС АВТОМОБИЛИСТЫ ЧАСАМИ СТОЯТ В ПРОБКАХ НА ДОРОГАХ К МОРЮ .....	26
RNS; 2019.08.29; НАЗВАНО ЧИСЛО ПРОЕХАВШИХ ЛЕТОМ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ АВТОМОБИЛЕЙ .....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; СТРОИТЕЛЬСТВО «ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ» ПРОЙДЕТ В ЗОНЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, А НЕ РЯДОМ С МОГИЛЬНИКОМ, ЗАЯВЛЯЮТ В МОСГОРДУМЕ .....	28
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.08.29; МАШИНА В ОДИН КЛИК? ЛЕГКО! .....	29
ТАСС; 2019.08.29; ЖИТЕЛИ ИННОПОЛИСА СОВЕРШИЛИ ЗА ГОД БОЛЕЕ 4 ТЫС. ПОЕЗДОК НА БЕСПИЛОТНОМ ТАКСИ .....	34
ТАСС; 2019.08.29; БЫСТРЕЕ, ЭКОЛОГИЧНЕЕ, БЕЗОПАСНЕЕ. КАК ИЗМЕНИТСЯ ТРАССА «КАВКАЗ» ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ .....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2019.08.29; ЗАВОДИ МОТОР; СИБИРСКИЙ ТРАКТ СТАНЕТ ОСНОВОЙ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПО РАЗВИТИЮ АВТОТУРИЗМА .....	36
ТАСС; 2019.08.29; ЧИСЛО АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ НА ВЕЧЕРНИХ МАРШРУТАХ СИМФЕРОПОЛЯ УВЕЛИЧАТ В 10 РАЗ .....	38
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, НАДЕЖДА ФЕДОРОВА; 2019.08.30; РЖД РЕШИЛИ ЗАСТРОИТЬ ЧЕТЫРЕ ВОКЗАЛА В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ; «ДОЧКА» РЖД «РЖД-НЕДВИЖИМОСТЬ» ЗАЙМЕТСЯ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ МОСКОВСКИХ ВОКЗАЛОВ И РАЗВИТИЕМ ПРИЛЕГАЮЩИХ К НИМ ТЕРРИТОРИЙ. ТОЛЬКО НА СМЕНЕ СТАТУСА НЕДВИЖИМОСТИ РЖД ЗАРАБОТАЮТ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБ. ....	38
ТАСС; 2019.08.30; ЛИМАРЕНКО: ОБНОВЛЕННАЯ Ж/Д ДОРОГА - ВАЖНЫЙ ШАГ К ПРОКЛАДКЕ МОСТА С САХАЛИНА НА МАТЕРИК .....	39
ТАСС; 2019.08.29; СТРОИТЕЛИ В СЕНТЯБРЕ ПРИСТУПЯТ К МОНТАЖУ АВТОМАТИКИ НА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА .....	40
ТАСС; 2019.08.29; НОВУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ВЕТКУ К АЭРОПОРТУ ГАГАРИН В САРАТОВЕ НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ В 2022 ГОДУ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; «ЕВРОСИБ» И ГЛОНАСС СОЗДАДУТ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ТЕМПЕРАТУРЫ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ «СКОРОПОРТА» .....	41
ТАСС; 2019.08.29; РЖД НЕ ПЛАНИРУЮТ ПРОДАЖУ ДОЧЕРНЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ .....	41
ТАСС; 2019.08.29; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАКРЫТЬ ДО КОНЦА ГОДА СДЕЛКУ ПО ПРОДАЖЕ АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» .....	41
ТАСС; 2019.08.29; ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ КИСЛОВОДСКОМ И ЖЕЛЕЗНОВОДСКОМ С 1 СЕНТЯБРЯ .....	42
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.30; ТАНКЕРЫ ВЫПЛЫВАЮТ ИЗ УБЫТКОВ; «СОВКОМФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ПРИБЫЛЬ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ .....	42
ТАСС; 2019.08.29; МЕДВЕДЕВ В АСТРАХАНИ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ О РАЗВИТИИ ВОДОХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА ВОЛГИ .....	43
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.30; АЭРОПОРТЫ СОБИРАЮТ ПОД КРЫЛО; КРУПНЫЕ ХОЛДИНГИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ В УПРАВЛЕНИЕ МАЛЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ .....	44

---

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.30; ИНВЕСТИЦИЯМ НЕГДЕ ПРИЗЕМЛИТЬСЯ; ЧТО ТОРМОЗИТ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ .....	45
КОММЕРСАНТЪ; 2019.08.30; ЦЕНА ВОПРОСА; ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ ФЕДОР БОРИСОВ О РАЗВИТИИ НЕБОЛЬШИХ АЭРОДРОМОВ .....	49
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ; 2019.08.30; БЕРЛИНСКИЙ АКЦЕНТ: РОССИЙСКИЕ НЕФТЯНИКИ ЗАПРАВЛЯЮТ НЕМЕЦКИЕ САМОЛЕТЫ; «РОСНЕФТЬ» В ЧЕТЫРЕ РАЗА НАРАСТИЛА ОБЪЕМЫ ПРОДАЖ АВИАТОПЛИВА В ЗАРУБЕЖНЫЕ АЭРОПОРТЫ .....	50
ТАСС; 2019.08.29; «РУСЛАЙН» С СЕНТЯБРЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД В САРАНСК .....	52
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.08.29; ЧАЙКАМ ГРОЗЯТ СПЕЦСРЕДСТВА; МИНТРАНС ГОТОВИТ СИСТЕМУ ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ ОТ АЭРОПОРТОВ .....	52
ТАСС; 2019.08.29; ЭКСПЕРТ СЧИТАЕТ, ЧТО ПОДГОТОВКА ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ ТРЕБУЕТ ПЕРЕСМОТРА .....	53
ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВ ПРЕЗЕНТОВАНА НА МАКС-2019 - «РОСТЕХ» .....	55
RNS; 2019.08.29; ЕЩЕ ДВЕ АВИАКОМПАНИИ ПЛАНИРУЮТ КУПИТЬ МС-21 ...	55
RNS; 2019.08.29; РАЗРАБОТЧИК МС-21 УЧТЕТ НЕГАТИВНЫЙ ОПЫТ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ SSJ-100 .....	56
РИА НОВОСТИ; 2019.08.29; САМОЛЕТ МС-21 В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ СИСТЕМУ ВНУТРЕННЕЙ СВЯЗИ .....	56
RNS; 2019.08.29; S7 НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОКУПАТЬ САМОЛЕТЫ EMBRAER «ОХОТНИК ЗА ПРИБЫЛЬЮ» .....	57
RNS; 2019.08.29; В «ЯНДЕКСЕ» НАЗВАЛИ ПОРЯДОК ЦЕН НА ПОЛЕТ В АЭРОТАКСИ .....	57
RNS; 2019.08.29; «НОРИЛЬСК АВИА» ПОЛУЧИТ 10 НОВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-8АМТ .....	58
РИА НОВОСТИ; 2019.08.29; ИНОСТРАННЫЕ СИСТЕМЫ СВЯЗИ НА ИЛ-96 ЗАМЕНИТ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ .....	58

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.08.29; НЕТ МЕТРО? ЕСТЬ ЭЛЕКТРИЧКА!**

Реализация инфраструктурных проектов призвана улучшить транспортное сообщение в крупных агломерациях.

Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрено увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Северо–Западного, Волго–Каспийского и Азово–Черноморского бассейнов. Недавно мы рассказали о перспективах роста грузовых потоков после открытия движения на новой железнодорожной ветке в обход Краснодара. Не менее важная задача – разгрузка железнодорожных узлов Перми и Саратова. Вывод движения грузовых поездов за пределы этих городов не только обеспечит оптимизацию объема и графика пассажирских перевозок, но и даст возможность для реализации проектов, направленных на решение социальных задач в региональных центрах.

Краснодарская «наземка»

Автомобильные пробки – извечная проблема Краснодара. Мало того, что город является транзитным для туристов, через него до недавнего времени пролегли маршруты движения грузового железнодорожного транспорта к портам Азово–Черноморского бассейна и Крыма. Это было серьезным препятствием для развития пассажирского сообщения в краевом центре, в частности городской электрички.

О необходимости развития пригородного пассажирского движения в Краснодаре специалисты говорят давно. В 2016 году при участии ряда общественных организаций и регионального оператора–перевозчика АО «Кубань Экспресс–Пригород» был презентован проект наземного метро Краснодарской агломерации, или «наземки». Проектом предполагается максимально эффективно задействовать для перевозки пассажиров уже существующие железнодорожные пути в пределах Краснодара и его окрестностей.

В марте 2019 года генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров и губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев обсудили перспективы организации городской электрички в столице региона. На встрече отмечалось, что это крайне значимый проект, поскольку он улучшит транспортную доступность районов Краснодара и свяжет центр города с прилегающими территориями. Было принято решение о создании рабочей группы из представителей ОАО «РЖД» и профильных ведомств Краснодарского края, которой будут определены этапы реализации проекта.

Как пояснил Вениамин Кондратьев, на первом этапе необходимо связать станцию Новотитаровскую и Северский район (Афипская) между собой и с центром Краснодара, а также – северную часть города с восточной. Речь идет о ветке от Витаминкомбината до станции Краснодар–Сортировочный. На втором этапе вокзал Краснодар–1 свяжут со станцией Динской через поселки Плодородный и Индустриальный. На третьем этапе скоростным железнодорожным сообщением будут соединены центр и аэропорт Краснодара с Усть–Лабинским районом.

Планируется, что электропоезда будут полностью изолированы от автомобильного потока. Для этого в агломерации построят и реконструируют два десятка автомобильных и железнодорожных путепроводов, в том числе второй железнодорожный мост через реку

Кубань. Для «Ласточек» построят депо на вокзале Краснодар–1. В городе и пригородах появятся 18 новых высоких остановочных платформ, а 45 существующих низких платформ реконструируют и поднимут до уровня тамбура электрички. Запуск комфортабельных электропоездов должен мотивировать горожан отказаться от личного транспорта. Таким образом власти рассчитывают разгрузить краснодарские улицы от скопления автомобилей.

Впрочем, перспективы реализации этого амбициозного проекта пока еще туманны: не определены ни конкретные сроки, ни источники финансирования. В любом случае проекты интеграции пригородных поездов в городское пространство весьма актуальны и, как показывает пример столичного региона, могут быть успешно решены. Весьма показателен также опыт Красноярска, где в январе 2012 года совместными усилиями администрации города и Красноярской железной дороги был запущен и получил развитие подобный проект.

Его инициаторами стали Красноярская железная дорога, правительство Красноярского края, администрация Красноярска и компания «Краспригород». Каждая из сторон выполняет свои функции. ОАО «РЖД» развивает инфраструктуру, строит посадочные платформы, Краспригород обеспечивает перевозку пассажиров, мэрия создает удобные подходы к остановочным платформам и обеспечивает интеграцию электропоездов в систему общественного транспорта, а краевые власти поддерживают проект на законодательном уровне и осуществляют тарифное регулирование.

В настоящий момент в черте Красноярска на маршруте городского электропоезда около 20 остановок. Также по единому городскому тарифу можно попасть и в соседний Дивногорск. К 2021 году в Красноярске появятся еще 5 новых станций. Пассажирами красноярской городской электрички с начала реализации проекта стали более 8 млн пассажиров.

### Приоритетные проекты

Одобренная Правительством РФ Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года должна создавать условия для реализации проектов, направленных на повышение транспортной мобильности людей внутри и между агломерациями. В частности, программа предусматривает развитие Пермского и Саратовского железнодорожных узлов. Строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги обеспечит усиление железнодорожного участка между станциями Липовский и Курдюм. Это позволит освоить дополнительный объем перевозки грузов через Саратовский железнодорожный узел в размере 49,2 млн т, в том числе 30 млн т в направлении портов Азово–Черноморского бассейна.

Для Саратова это означает, что все транзитные товарные составы и грузовые поезда не будут проезжать через город. Объем вложений оценивается в 56 млрд 895,8 млн руб., в том числе 1,5 млрд – в 2019 году. Начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев рисует заманчивую перспективу: освободившуюся инфраструктуру можно будет использовать под городскую электричку. Важно при этом заручиться поддержкой региональных властей. Тем более что в Стратегии социально–экономического развития Саратова до 2030 года в качестве одной из приоритетных задач фигурирует необходимость не только развития скоростного трамвайного движения, но и восстановления маршрута городской электрички Техстекло – Трофимовский–1 – Саратов–1 – Примыкание – Кокурино, отмененного в начале 2000–х годов.

В настоящий момент, по мнению специалистов ПривЖД, условия в Саратове для запуска городской электрички самые подходящие. Общая длина проходящих через город путей составляет 68 км, железная дорога соединяет пять районов Саратова из шести, в черте

города находятся 30 остановок. Для того чтобы реализовать проект, железнодорожники предложили региональным властям объединить усилия и создать единую логистическую схему для всех видов общественного транспорта, включая электричку. Предложено обустроить несколько плоскостных пересадочных узлов у станций Сокурский тракт, площадь Ленина, Трофимовский, Саратов–1 и Зуборезный, а также организовать перехватывающие парковки для автотранспорта.

Власти Пермского края также делают ставку на запуск линии скоростного трамвая, которая соединит отдаленные районы города с центром. Грузовое движение при этом планируют перенести на другой берег реки Чусовой для освобождения городского пространства, которое будет благоустроено. Предполагается, что строительство железнодорожной линии в обход станции Левшино и дамбы КамГЭС позволит обеспечить пропуск повышенного вагонопотока с севера Пермского края.

Сейчас ведется проектирование трамвайной ветки вдоль набережной. Стоимость работ может составить около 1 млрд руб. На втором этапе на станции Мотовилиха будет построен транспортно–пересадочный узел, объединяющий транспортные потоки для удобства горожан. Как подчеркивает заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Старков, проект будет реализован в интересах жителей города, и часть инфраструктуры (автовокзал) будет передана в пользование краевой администрации на льготных условиях. Руководство Свердловской железной дороги (СвЖД – филиал ОАО «РЖД») уже направило на согласование в АО «РЖД» планы и сметы для закрытия участка Горнозаводской ветки Пермского отделения СвЖД.

Таким образом, в связи с ростом мобильности населения в российских городах формируется потребность преобразования железнодорожного из пригородного вида транспорта, функционирующего большей частью по маршруту маятниковой миграции работающего населения, в городской общественный вид транспорта, обеспечивающий перемещение пассажиров между районами города и отвечающий современным требованиям по комфортности, безопасности и времени доставки пассажиров с учетом их посадки и высадки. По данным ОАО «РЖД», уже в 11 городах используется городская электричка, еще в семи регионах этот вопрос прорабатывается, в том числе в Санкт–Петербурге.

Претворяя в жизнь самые смелые замыслы, региональные власти должны чутко прислушиваться к мнению жителей тех агломераций, где грядут масштабные преобразования. Опытными специалистами должна быть тщательно проанализирована целесообразность тех или иных инфраструктурных проектов. Например, включение пригородного железнодорожного транспорта в городскую среду сохраняет свою привлекательность именно за счет сочетания таких факторов, как дешевизна и удобство. В то же время крайне важно не затягивать с реализацией конструктивных решений. Некоторые из них муссируются общественностью уже давно, и толчея на месте не играет на руку в плане повышения доверия к власти со стороны населения.

<http://transportrussia.ru/item/5127-net-metro-est-elektrichka.html>

### **ТАСС; 2019.08.29; НАБСОВЕТ ВЭБ.РФ ОДОБРИЛ УЧАСТИЕ В ФИНАНСИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА 4-ГО УЧАСТКА ЦКАД**

Наблюдательный совет ВЭБ.РФ одобрил участие госкорпорации в финансировании строительства четвертого участка Центральной кольцевой автодороги в Московской области. Об этом журналистам сообщил глава ВЭБ.РФ Игорь Шувалов.

«Мы сегодня доложили наблюдательному совету по финансированию четвертого участка ЦКАД. Мы, переговорив с кредиторами, это в том числе и Евразийский банк развития, и

Сбербанк, договорились, что ВЭБ на себя возьмет часть младшего и часть старшего долга. Мы создали условия, при которых другие кредиторы чувствуют уверенность в том, что этот проект является возвратным, эффективным, и что стройка будет завершена в срок. Решение по этому проекту принято положительное», - сказал Шувалов.

Ранее стоимость строительства четвертого участка оценивалась в 85,4 млрд рублей (из которых 49,7 млрд рублей вносит государство, 35,7 млрд рублей - инвесторы). Однако в апреле этого года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил, что ЦКАД-4 подорожает на 2,6 млрд рублей из-за переноса сетей и изъятия дополнительных земель. Средства должны предоставить частные инвесторы.

Вице-премьер **Максим Акимов** отмечал, что правительство РФ может допустить ВЭБ к участию в проекте строительства ЦКАД-4. При этом он напомнил, что «там существуют некоторые ограничения, запрещающие компаниям с госучастием выступать в качестве инвесторов». Глава госкомпании «Автодор» Вячеслав **Петушенко** ранее сообщал, что основной пул инвесторов для строительства четвертого участка ЦКАД сформирован, указав, что в числе инвесторов присутствует ВЭБ.РФ.

О проекте

Четвертый участок ЦКАД пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Этот отрезок будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, городские округа Электросталь и Домодедово.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 336,5 км пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно А-107 Московскому малому кольцу («Малая бетонка»). Проект разделен на пять участков. Достроить четвертый участок ЦКАД должны были к концу 2018 года, потом срок сдвинулся на декабрь 2019 года, а позднее - на октябрь 2021 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/950523>

### **ТАСС; 2019.08.29; РОСТЕХ И АВСТРИЙСКИЕ КОМПАНИИ МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ПРОЕКТАХ ВСМ**

Предприятия госкорпорации «Ростех» и австрийские компании планируют принять участие в строительстве высокоскоростных магистралей на территории России. Об этом в ходе пленарной сессии железнодорожного салона PRO//Движение.ЭКСПО заявил сопредседатель российско-австрийского делового совета, первый заместитель генерального директора Ростеха Владимир Артяков.

«В ближайшие годы Ростех планирует уделять особое внимание сотрудничеству с австрийскими разработчиками и поставщиками телекоммуникационных, навигационных и роботизированных систем. Важным направлением деятельности для предприятий Ростеха является участие в строительстве высокоскоростных магистралей на территории России. Совместно с австрийскими партнерами мы надеемся внести большой вклад в строительство ВСМ между Москвой и Петербургом», - сказал Артяков.

Он напомнил, что 14 октября в Москве состоится очередное заседание российско-австрийского делового совета, на котором австрийские компании не только смогут презентовать свои решения, но и найти потенциальных партнеров с российской стороны.

«Уверен, что одним из таких партнеров в сфере железнодорожного транспорта для австрийских коллег может стать государственная корпорация «Ростех», - заключил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6811839>

### **ТАСС; 2019.08.29; ПЕРВЫЕ 17 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ В 2020 Г.**

Первый транш средств из федерального бюджета на строительство атомного ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт в размере 16,958 млрд руб. планируется выделить в 2020 г.

Это следует из проекта постановления правительства, опубликованного на портале проектов правовых актов.

Планируется, что бюджетные инвестиции будут выделяться на строительство ледокола ежегодно до 2027 г. включительно. Объем бюджетных инвестиций на реализацию проекта в 2021-2022 годах запланирован в размере 12,758 млрд руб. ежегодно, на 2023-2025 годы - по 14,937 млрд руб. в год, на 2026-2027 годы - по 20,147 млрд руб. в год.

Предполагаемая предельная стоимость «Лидера», согласно проекту постановления, составляет 127,577 млрд руб.

В проекте постановления отмечается, что государственным заказчиком ледокола «Лидер» выступит госкорпорация «Росатом», а заказчиком - федеральное государственное унитарное предприятие атомного флота.

Согласно пояснительной записке к проекту постановления, распоряжением правительства РФ от 27 марта 2019 г. единственным исполнителем работ по строительству атомного ледокола «Лидер» определен судостроительный комплекс «Звезда».

«Создаваемые в настоящее время на судостроительном заводе ООО «ССК «Звезда» мощности обеспечат возможность строительства ледокола «Лидер». Для выполнения отдельных работ также может быть обеспечено привлечение специалистов, опыта и компетенций отечественных судостроительных заводов, обладающих опытом строительства ледоколов и кораблей с ядерными энергетическими установками», - отмечается в пояснительной записке к проекту постановления.

О ледоколе

Главной ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до четырех метров. Отмечалось, что он будет строиться на судовой верфи «Звезда» на Дальнем Востоке.

Глава Росатома Алексей Лихачев ранее в интервью ТАСС говорил, что Росатом оценивает стоимость создания первого атомного ледокола нового поколения «Лидер» в 120 млрд рублей в ценах 2019 года. Минпромторг отмечал, что предельная стоимость составляет 127,5 млрд рублей. Финансирование строительства головного ледокола проекта будет вестись за счет федерального бюджета.

В июле сообщалось, что контракт на строительство атомного ледокола «Лидер» между госкорпорацией «Росатом» и судостроительным комплексом «Звезда» будет подписан в ближайшее время. Менеджмент завода подтверждает ввод ледокола в ранее оговоренные сроки (2026-2027 годы).

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/950855>

### **ТАСС; 2019.08.29; ГРУЗОПОТОК СМП ВЫРАСТЕТ ДО 80 МЛН ТОНН БЛАГОДАРЯ СИНХРОНИЗАЦИИ ИНВЕСТПРОЕКТОВ**

Сроки строительства ледоколов, грузовых судов и портовой инфраструктуры в Арктике планируется синхронизировать с реализацией инвестиционных проектов, чтобы нарастить грузопоток по Северному морскому пути (СМП) до 80 млн тонн к 2024 году. Об этом сообщил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов в интервью, размещенном в официальном журнале Восточного экономического форума (ВЭФ).

«Вместе с «Росатомом» и Минтрансом мы планируем синхронизировать сроки строительства ледоколов, грузовых судов, аварийно-спасательного флота, портовой инфраструктуры со сроками реализации инвестиционных проектов. Ясно, что необходимая инфраструктура должна появиться раньше, чем запустятся новые производства. Только так можно добиться решения задачи, поставленной президентом страны [Владимиром Путиным], - увеличить грузопоток по СМП до 80 млн тонн к 2024 году», - сказал министр.



По его словам, крупнейший инвестор российской Арктики - компания «Новатэк» строит терминалы сжиженного природного газа (СПГ) в этом регионе и создает еще один на Камчатке в бухте Бечевинская. Его расчетный объем перевалки - 21,7 млн тонн СПГ в год, объем инвестиций - 69,7 млрд рублей. «Новатэк» создает свои морские перегрузочные комплексы сжиженного природного газа с расчетом на развитие Северного морского пути - кратчайшего расстояния по морю из Европы в Азию, отметил министр.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/945521>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ В 2019Г ДОСТИГНЕТ 29 МЛН ТОНН - РОСАТОМ**

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) по итогам 2019 года составит 29 млн тонн, сообщил директор дирекции Северного морского пути (СМП), замглавы «Росатома» Вячеслав Рукша.

«Если в лучшие советские годы товаропоток через Северный морской путь не превышал 6,5 млн тонн, то в 2018 году мы достигли показателя 20 млн тонн. В этом году будет перевезено 29 млн тонн», - сказал Рукша в интервью официальному журналу Восточного экономического форума.

В акватории Севморпути расположены 6 морских портов - Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка. Помимо морских портов, в акватории СМП осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал. Ожидается, что в дальнейшем рост основного объема грузов будет связан с перевозкой энергоресурсов - сжиженного природного газа, нефти, угля, металлов.

### **ТАСС; 2019.08.29; РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА В ЯКУТСКЕ ОТЛОЖИЛИ ДО МАЯ 2021 ГОДА**

Второй этап работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта в Якутске отложен до мая 2021 года из-за необходимости корректировки проекта и выделение дополнительных средств, сообщается на официальном портале республики.

«Этап работ <...>, который предполагает укорочение ВПП и ограничение полетов для среднемагистральных воздушных судов, по независящим от АО «Аэропорт Якутск» причинам перенесен до мая 2021 года», - говорится в сообщении.

Такое решение принял **Минтранс** РФ совместно с администрацией гражданских аэропортов, в собственности которой находится аэродром в Якутске. Оно связано с необходимостью корректировки проектной документации, выделения дополнительных денег из федерального бюджета на строительство соединительного пандуса, который нужен для полетов в осенне-зимний период в условиях ограниченной видимости.

До мая 2021 года рабочая длина ВПП аэропорта «Якутск» останется без изменений - 2248 м. Этого достаточно, чтобы принимать воздушные суда типа Боинг-737, Аэробус-А320, Ту-204, в том числе зимой в условиях ограниченной видимости. «Расписание полетов до этого периода останется без существенных изменений», - обещают власти региона.

Перенесенный на 2021 год этап реконструкции является самым трудоемким. В это время для посадки самолетов будет использоваться участок полосы длиной 1623 м, для взлета - 1725 м. О готовности выполнять полеты в этот период заявила авиакомпания «Якутия», она будет использовать для этого воздушное судно Boeing 737-700. Остается в силе и договоренность с авиакомпанией «Сибирь», которая рассчитывает выполнять пять рейсов в сутки на воздушном судне Embraer-170 LR в Новосибирск. В таком режиме аэропорт Якутска будет работать около пяти месяцев - с мая по октябрь 2021 года.

«После завершения [второго этапа реконструкции] отремонтированная часть полосы будет соединена со «старой» с помощью пандуса, и тогда длина ВПП составит 3400 м, что исключит ограничения по типам воздушных судов и их максимальной коммерческой загрузке и позволит в зимний период в условиях морозных туманов выполнять полеты с использованием системы ILS (инструментального захода на посадку)», - говорится в сообщении.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/944577>

### **ТАСС; 2019.08.29; МИНТРАНС: РОСАВТОДОР ДО 2021 ГОДА ОБУСТРОИТ БОЛЕЕ 1500 СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ УЧАСТКОВ ТРАСС**

Подведомственные Росавтодору учреждения разработали программы дорожных работ по ликвидации аварийно-опасных, потенциально опасных, а также обустройству социально значимых участков автодорог на период до 2021 года. Об этом сообщает пресс-служба Минтранса РФ по итогам заседания правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения с вице-премьером Максимом Акимовым.

«По итогам 2018 года таких социально значимых объектов было выявлено более 1500, часть из них расположена на федеральных трассах, а часть - на региональных дорогах, находящихся в ведении субъектов РФ, - отмечается в пресс-релизе министерства. - До 2021 года будет обустроено более 1500 социально значимых участков трасс».

При этом в Минтрансе отметили, что повышение безопасности дорожного движения является одним из приоритетов в работе Росавтодора. Дорожное агентство продолжает работу по обеспечению достаточной видимости, в первую очередь, на остановках общественного транспорта, на пешеходных переходах, а также на участках федеральных дорог у населенных пунктов. «Для реализации этого направления агентством разработан план мероприятий по устройству стационарного электрического освещения участков федеральных трасс, проходящих через населенные пункты, со сроком реализации 2020-2025 гг.», - уточнили в министерстве.

Кроме того, на заседании обсуждались вопросы повышения безопасности пассажиров и детей-пешеходов. По словам Акимова, детская смертность на дорогах снизилась за десять лет вдвое, но количество самих ДТП с участием детей в 2019 году выросло. «За последние годы достигнуто многое, у нас почти вдвое за последние 10 лет снизилась детская смертность на дорогах, снизилось общее количество ДТП, участниками которых являются дети, - сказал вице-премьер. - Однако мы видим, что само количество ДТП возросло вновь, оно возросло на 1,2% за семь месяцев 2019 года. У нас почти 11 тыс. ДТП с участием детей произошло».

Как добавил Акимов, с начала этого года более 300 детей погибли в ДТП, также выросло на 1,6% число раненых в ДТП детей. «И это не просто цифры. За каждой из них - большая личная трагедия для родителей и близких и тысячи упущенных возможностей для всех нас, государства и общества, поэтому вопрос повышения безопасности детей на дорогах остается в числе приоритетных», - заявил он.

По данным Госавтоинспекции, с 2012 по 2018 гг. количество ДТП с участием детей снизилось на 4,5%. Вместе с тем в текущем году отмечается рост этого показателя в течение всего отчетного периода (за семь месяцев количество ДТП увеличилось на 1,2% (всего 10951), число раненых в них детей - на 1,6% (всего 11958). При этом сократилось на 11,9% (всего 304) число погибших детей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/947401>

### **ТАСС; 2019.08.29; ЭКОНОМИЯ НА ТОРГАХ ПОЗВОЛИЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 22 УЧАСТКА РЯЗАНСКИХ ДОРОГ**

Экономия средств по итогам торгов в Рязанской области позволила расширить перечень работ по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на 22

дорожных объекта общей стоимостью около 177 млн рублей. Об этом в четверг журналистам сообщили в региональном **Минтрансе**.

«В связи с образовавшейся экономией после проведения торгов перечень объектов на 2019 год **нацпроекта** в регионе дополнен. Всего это 22 объекта, на реализацию которых в этом году будет направлено порядка 177 миллионов рублей. 12 объектов планируется сдать уже в этом году, работы еще на десяти будут окончены в следующем», - отметили в министерстве.

При этом здесь уточнили, что объекты, которые планируется сдать в 2019 году, целиком будут профинансированы за счет экономии. Переходящие на следующий год объекты будут профинансированы, в том числе за счет средств на 2020 год. Экономия образовалась по итогам торгов, в результате которых подрядчики предложили более низкие цены, гарантируя соблюдение требуемых параметров.

Всего в 2019 году на реализацию **нацпроекта** в Рязанской области будет направлено более 2,6 млрд рублей, из которых 1,9 млрд рублей - средства федерального бюджета. На сегодняшний день выполнены работы на сумму более 1 млрд рублей - уже сданы шесть объектов, по двум ведется приемка. Завершить работы на остальных объектах планируется не позднее октября.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/946609>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.08.29; НЕ РАССЛАБЛЯТЬСЯ!**

Субъектам РФ поставлена задача нарастить темпы дорожных работ по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Всероссийское совещание по актуальным вопросам реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** провел первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**. Мероприятие прошло в режиме видеоконференцсвязи со всеми региональными проектными командами. В обсуждениях приняли участие заместитель руководителя **Росавтодора** Игорь Костюченко, директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса России Григорий Волков**, представители управления регионального развития и реализации национального проекта **Росавтодора**, ФАУ «РосдорНИИ», ФКУ «Центрдорразвития», ФКУ «Дороги России», Ассоциации «РАДОР».

В субъектах РФ идет активный период выполнения производственных дорожных программ в рамках **нацпроекта**. В целом проведено устройство покрытия на площади 123 млн кв. м – это 43,5% от общего объема работ. В Белгородской области реализация всех мероприятий закончилась еще в июне. На совещании была также положительно отмечена деятельность проектных команд Пензенской области, Краснодарского края, Ульяновской области и Республики Татарстан.

Пристальное внимание федерального проектного офиса было уделено территориям, где по итогам мониторинга выявлено отставание в выполнении мероприятий. В числе таких регионов – Республика Крым и Еврейская автономная область. Руководителям региональных проектных офисов поручено в кратчайшие сроки исправить ситуацию, территориям с низким показателем выполнения дорожных программ необходимо мобилизовать усилия и нарастить темпы работ.

«Строительный сезон подходит к концу, в северных и дальневосточных субъектах времени для исправления ошибок остается совсем немного. Коллегам из регионов, расположенных в более «комфортных» климатических зонах, также нельзя расслабляться», – сказал **Иннокентий Алафинов**.

Он также указал на важность оперативного реагирования региональных проектных офисов на обращения местных жителей – проект создан для людей и призван повысить качество жизни населения.

Отдельную оценку получила работа регионов по проведению капиталоемких мероприятий в рамках **нацпроекта**. На это 15 субъектов получили дополнительное финансирование. Отстающим регионам поручено активизировать процесс заключения контрактов по данным объектам и подтвердить выполнение взятых обязательств по освоению средств в полном объеме, в противном случае будет предложено перераспределить финансирование другим территориям.

По итогам совещания принято решение о проведении ряда инспекционных поездок в субъекты, которые вызывают больше всего вопросов. В том числе в ближайшее время пройдет оценка реализации **нацпроекта** в Орловской области. Игорь Костюченко поручил руководству проектной команды региона сформировать и представить детальный план по исполнению всех контрактов в рамках **нацпроекта** и их финансовому обеспечению.

<http://transportrussia.ru/item/5125-ne-rasslablyatsya.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ МИРОНОВА; 2019.08.30; ВЫ УЧИТЕ, ВАМ ЗАЧТЕТСЯ; КАК ИЗМЕНИТСЯ СИСТЕМА АККРЕДИТАЦИИ РОССИЙСКИХ ВУЗОВ**

Рособрнадзор опубликовал для общественного обсуждения изменения в постановлении о государственной аккредитации вузов. Согласно изменениям, эксперты, выдающие аккредитацию, должны будут учитывать сведения о результатах оценки качества знаний выпускников, учитывать результаты университетов в международных рейтингах и исследованиях. Они также не смогут запрашивать у вузов документы, не включенные в перечень, установленный Рособрнадзором, и просить продублировать электронные документы в бумажном виде. Представители вузов отмечают некоторые недочеты, но в целом новшества оценивают положительно.

Согласно поправкам, теперь при проведении аккредитационной экспертизы экспертная группа должна будет учитывать сведения о результатах оценки качества знаний выпускников вузов, а срок действия аккредитации экспертов составит пять лет вместо нынешних трех. Для оценки отдельных образовательных программ Рособрнадзор будет привлекать экспертов, квалификация которых соответствует специальностям и направлениям подготовки на них. Экспертная группа также должна будет учитывать результаты вуза в международных исследованиях и рейтингах в сфере образования. Кроме того, теперь экспертная группа не сможет запрашивать у вуза документы и материалы, не включенные в перечень, установленный Рособрнадзором, а также документы в бумажном виде, если они уже размещены на официальном сайте или внутренних электронных системах вуза. При этом университет получит право в течение пяти дней после получения информации о выявленных нарушениях принять меры по их устранению.

В Рособрнадзоре пояснили “Ъ”, что постановление устанавливает порядок «учета сведений о независимой оценке качества подготовки обучающихся» и использования открытых данных об образовательных программах, а также сокращает документооборот при проведении аккредитационных экспертиз.

Представители вузов, опрошенные “Ъ”, оценивают изменения в системе аккредитации скорее положительно. По словам врио ректора Сибирского федерального университета Максима Румянцева, нововведения позволят университетам «быть более гибкими и мобильными при разработке и реализации образовательных программ». «Кроме того, отказ от бумажных носителей, даже частичный, должен привести к снижению бюрократии»,— говорит господин Румянцев.

В пресс-службе Дагестанского государственного университета заявили “Ъ”, что также скорее положительно относятся к изменениям, однако отметили, что «пять дней на исправление выявленных недочетов — это очень маленький срок». Ректор Башкирского государственного педагогического университета Салават Сагитов, напротив, отмечает, что пять дней — уже прогресс по сравнению с прежними правилами: «Ранее экспертная комиссия уезжала для принятия решения по вузу, и руководство не имело возможности даже узнать о собственных недоработках. Зачастую они были легко устранимы и в целом не снижали качества подготовки выпускников». Ректор Новосибирского гостехуниверситета НЭТИ Анатолий Батаев считает, что было бы лучше дать вузам «хотя бы десять дней», но и «за пять можно успеть исправить формальные недочеты»: «Раньше из-за них можно было просто не пройти аккредитацию, и из-за каких-то опечаток сотни студентов могли остаться без диплома».

Начальник управления организационно-административной политики Казанского федерального университета, эксперт Национального аккредитационного агентства в сфере образования Наталья Кармазина одобряет пятилетний срок действия аккредитации экспертов, но отмечает, что «в условиях быстроизменяющейся нормативной базы переаккредитация раз в три года заставляла эксперта всегда быть в тонусе, совершенствовать свои знания и владение нормативно-правовой документацией и возможными нюансами». «Если эксперт часто не выезжает на экспертизу, он может упустить какие-то важные моменты», — добавляет госпожа Кармазина. Проректор по учебной работе РУДН Александр Ефремов, напротив, считает, что увеличение срока действия полномочий экспертов позволит им более эффективно работать, «не беспокоясь о необходимости повторной аттестации».

Начальник управления образовательных стандартов и программ МГТУ им. Н. Э. Баумана Татьяна Гузева отмечает, что пока «непонятен механизм учета при аккредитации вуза различных исследований — мониторингов, конкурсов, рейтингов»: «Мы знаем особенности составления рейтингов, особенно иностранных. Главный вопрос — как именно будут учитываться данные и как именно они будут влиять на аккредитацию российских вузов. Пока здесь больше вопросов, чем ответов». Ректор готовящегося к прохождению аккредитации Тамбовского госуниверситета Владимир Стромов заявил “Ъ”, что существующая система оценки эффективности вузов «слишком забюрократизирована», и выразил надежду на то, что нововведения Рособнадзора позволят «существенно уменьшить объем предоставляемых документов». Проректор по учебно-методической работе РЭУ имени Плеханова Петр Карасев также отмечает некоторые недоработки в поправках: «В положении сделан акцент на результаты независимой оценки качества подготовки обучающихся, которые будут учитываться при проведении аккредитации. Однако сама процедура независимой оценки качества в настоящее время еще находится в стадии формирования и внедрения. Вопрос обеспечения готовности вузов к подобной работе пока остается открытым».

Напомним, дискуссия о пересмотре подходов к контролю за деятельностью вузов впервые развернулась после того, как в 2017 году Европейский университет в Санкт-Петербурге был лишен лицензии на ведение образовательной деятельности (восстановил лицензию в августе 2018 года). В мае прошлого года Рособнадзор лишил госаккредитации Московскую высшую школу социальных и экономических наук (Шанинка). После этого Ассоциация ведущих университетов России и ассоциация «Глобальные университеты», в которые входят 50 крупнейших вузов РФ, обратились к президенту Владимиру **Путину** с предложением скорректировать систему аккредитации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4075154>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.08.29; ГОРИЗОНТЫ НОВЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ

На вопросы газеты «ТР» отвечает директор Административного департамента Минтранса России Константин Пашков.

– Константин Анатольевич, итоги летней приемной кампании в транспортных вузах страны показывают, что фокус интереса абитуриентов сместился в сторону классических инженерных специальностей. Это тренд позитивный? Как вы думаете, с чем он связан?

– Безусловно, позитивный. Чтобы этот тренд проявился, наше государство и вузы много лет проводили целенаправленную работу по повышению престижа инженерного образования. Сегодня можно смело говорить о том, что эти усилия дали ощутимый результат.

Контрольные цифры приема на бюджетные места вузов в 2018–2019 гг., к примеру, по инженерным программам превысили 230 тыс. мест. Это на 2% больше, чем в предыдущие годы. За последние годы сделано несколько важных шагов в сфере инженерного образования. Для укрепления связи работодателей и вузов федеральные государственные образовательные стандарты были приведены в соответствие с ранее разработанными профессиональными стандартами. Это повышает уровень трудоустройства выпускников вузов, которые обучались по инженерным направлениям и специальностям. В настоящее время доля трудоустройства таких выпускников на рынке составляет около 80%, что превышает среднее значение по системе образования Российской Федерации. Это говорит о растущей востребованности выпускников инженерных направлений и специальностей.

Важную роль, конечно, сыграла профориентационная работа со школьниками. В настоящее время в нашей стране создаются детские технопарки, реализуются программы предпрофессиональной подготовки, работают профильные классы. Ведущими отечественными техническими вузами разработаны и реализуются современные образовательные программы.

Сегодня родители и выпускники школ внимательно следят за приоритетами развития экономики. Будущие студенты, которые выбирают транспортные вузы, хорошо осведомлены о тех проектах, которые реализуются в транспортной отрасли. Они видят, насколько активно идет строительство новых магистралей и объектов транспортной инфраструктуры, и понимают, что потребность в высококвалифицированных специалистах–инженерах в транспортной сфере колоссальна.

Скажу просто: будущие выпускники хотят быть уверены в том, что они смогут найти высокооплачиваемую и стабильную работу после окончания университета.

– Какие появляются новые специальности или профили подготовки в транспортных вузах? Это связано с нуждами отрасли, потребностями транспортных организаций?

– Современные вузы меняются, становятся «релевалентными» тем задачам, которые ставятся перед транспортной отраслью, чувствуют потребности рынка и глобальные технологические тренды.

Здесь стоит отметить, что даже традиционные образовательные программы вузов меняются постоянно. Внедряются новые образовательные технологии, дорабатывается содержание дисциплин. Это «классика» высшего транспортного образования, и такие специальности в ближайшие годы будут востребованы у абитуриентов и партнеров–работодателей. Это программы, которые готовят специалистов в области эксплуатации транспортных инфраструктур, транспортных средств, строительства дорог, мостов и тоннелей, систем обеспечения движения, технологии транспортных процессов и т. д.

В этом году в **Российском университете транспорта** резко вырос спрос на образовательные программы в области подготовки специалистов по информационной безопасности, информационным системам и технологиям, прикладной информатике.

В то же время цифровизация транспортного комплекса требует специалистов с новыми компетенциями. На повестке дня – разработка и реализация программ подготовки специалистов, способных строить транспортные инфраструктуры с использованием технологий «цифровых двойников», создавать системы управления на базе систем искусственного интеллекта, разрабатывать новые конструкционные материалы.

– В прошлых интервью вы рассказывали о том, что на базе РУТа планируется создать современный многофункциональный технологический кластер «Образцово». Напомните, пожалуйста, чем обусловлена необходимость реализации этого амбициозного проекта. Она уже идет?

– Стратегической целью создания многофункционального технологического кластера «Образцово» является выполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г.

№ 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в части кадрового обеспечения реализации мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на основе Стратегии пространственного развития Российской Федерации и создания ведущего научно–образовательного центра мирового уровня в головном вузе транспортной отрасли.

Российским университетом транспорта разработана программа развития многофункционального технологического кластера «Образцово». Программа утверждена **Минтрансом** России.

Ядром МТК «Образцово» станет национальный центр цифрового инжиниринга, прототипирования, испытаний и сертификации интеллектуальных транспортных систем, а также комплекс соответствующих научно–испытательных лабораторий.

Приоритетными направлениями деятельности в области создания и развития новых технологий транспорта МТК «Образцово» будут:

- разработка интеллектуальных транспортных систем с использованием цифровых технологий на всех этапах их жизненного цикла;
- информационное моделирование линейно–протяженных объектов транспортной инфраструктуры;
- анализ и эффективное использование больших массивов данных для решения задач повышения эффективности и интегрированности транспортных систем;
- моделирование цифровых логистических цепей поставок на глобальном транспортном рынке;
- моделирование социально–экономических эффектов, изменений транспортного поведения населения в результате создания интегрированных транспортных систем;
- проектирование объектов транспортной инфраструктуры на базе новых технологий и материалов строительства и другие.

На сегодняшний день аналогов МТК «Образцово» в транспортной отрасли не существует.

Строительство зданий МТК «Образцово» планируется на имеющихся в распоряжении университета землях, находящихся в федеральной собственности. Часть объектов

подлежит реконструкции. Также в рамках проекта предполагается создание учебно-научного судна для курсантов и студентов Академии водного транспорта РУТа (МИИТ).

Планируемый результат запуска работы кластера – повышение качества подготовки студентов и аспирантов, разработка новых цифровых технологий и их успешное внедрение на практике, повышение международного престижа и привлекательности российского транспортного образования.

– Развитию материально-технической составляющей будущего кластера – строительству комплекса учебно-испытательных лабораторий и других объектов – в проекте отводится центральное место. Средства на это потребуются немалые. Определены уже источники финансирования? Удастся привлечь работодателей к финансированию учебно-лабораторной базы вузов?

– В соответствии с постановлением Правительства РФ от 29 марта 2019 г. № 378 проект создания кластера «Образцово» внесен в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Общий плановый объем финансирования превышает 30 млрд руб.

Сдача в эксплуатацию первой очереди технологического комплекса «Образцово» планируется в 2023 году.

Транспортные компании активно сотрудничают с транспортными вузами. По возможности помогают совершенствовать учебно-лабораторную базу. Однако, по моему мнению, вопрос развития материальной базы транспортного образования должен решаться государством с учетом его высокой фондоемкости.

– Отраслевое образование в России эпизодически подвергается критике: мол, оно существует в некотором отрыве от современной производственной базы. Вы с этим согласны?

– Категорически не согласен. Исторически сложилась система тесного взаимодействия нашей отрасли и транспортных вузов. Ориентация на потребности отрасли традиционно отличает наших выпускников от студентов других университетов.

Выпускники высокорейтинговых вузов часто не идут работать на транспорт. Условия работы непростые, много забот, повседневная ответственность за жизнь и здоровье людей. Слабым духом здесь не место.

Практики, которые предусмотрены программами подготовки транспортников, дают возможность «понюхать пороху», в реальной «боевой» обстановке поработать рука об руку с теми людьми, от кого зависит бесперебойная работа гигантского транспортного комплекса страны.

Для пилотов самолетов, судоводителей, инженеров, отвечающих за безопасность железнодорожного транспорта, практическая подготовка и вовсе является ядром обучения. Не зря Минобрнауки России своим приказом утвердил повышенные нормативы бюджетного финансирования подготовки специалистов-транспортников.

Когда мы говорим о подготовке специалистов для транспорта, мы неизбежно учитываем то, что образовательная программа должна разрабатываться и реализовываться в тесном контакте с будущим работодателем. По сути, всегда так было и будет. Например, в **Российском университете транспорта** больше половины студентов, которые обучаются по инженерным специальностям подготовки, – это «целевики». Студенты уже на старте знают, где они будут работать. Это очень важно, потому что работодатель активно действует в качестве одного из игроков на «образовательном поле».



Так что с точки зрения практической подготовки у нас в транспортном образовании все в порядке.

– На ваш взгляд, какие шаги необходимо предпринять для того, чтобы качество подготовки специалистов транспорта соответствовало высоким мировым стандартам?

– Это непростой вопрос. Возьмем, к примеру, **Российский университет транспорта**. С одной стороны, университетом принята стратегия продвижения федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «**Российский университет транспорта**» (**МИИТ**) в мировом научно–образовательном пространстве, включения в глобальные рейтинги и повышения его глобальной конкурентоспособности на период до 2030 года.

Стратегия принята в целях выполнения Программы развития **Российского университета транспорта** на период до 2030 года, которая направлена на реализацию единого интегрированного, программно–целевого и проектного подхода к подготовке кадров и ведению научных исследований для решения общесистемных транспортных задач. Она является ответом на современные вызовы, стоящие перед транспортной отраслью в части реализации задач Транспортной стратегии Российской Федерации.

Университет в результате реализации программы должен стать драйвером интеллектуального и инновационного развития, генератором новых знаний для всей транспортной отрасли, создать для этого новые точки роста за счет формирования своих компетенций как исследовательского университета, системного интегратора транспортной науки и образования, общетранспортного научно–образовательного и методологического центра.

Важным инструментом достижения этих целей, а также содействия решению задач Транспортной стратегии в области реализации транзитного потенциала России на рынке глобальных транспортных услуг является продвижение университета в мировом научно–образовательном пространстве.

Стратегия предусматривает повышение конкурентоспособности университета среди ведущих мировых научно–образовательных центров и, как следствие, вхождение его в международные предметные рейтинги (в том числе в рейтинг Shanghai Ranking's Global Ranking of Academic Subjects: Transportation Science & Technology), а также в предметные рейтинги Times and QS, занятие ведущих позиций, в случае их создания, в рейтингах международных специализированных транспортных организаций.

Достижение этой цели будет способствовать наращиванию потенциала международно значимых центров научно–образовательного превосходства, формированию команд ученых и экспертов в сфере транспорта, способных обеспечить задачу научно–технологической трансформации транспортной отрасли в условиях формирования цифровой экономики Российской Федерации.

Стратегической целью университета в мировом научно–образовательном пространстве является его трансформация в современный научно–образовательный центр мирового уровня, ведущий собственные образовательные и исследовательские программы по широкому кругу глобальных транспортных проблем, в том числе за счет активного участия в международных профильных образовательных инициативах, проектах, исследованиях, экспертном сопровождении глобальных проектов развития транспортной и смежных отраслей.

До 2030 году РУТу (**МИИТ**) потребуются решение следующих задач:

– достижение мирового уровня научных исследований и разработок в области транспорта;

- повышение качества образования, внедрение лучших современных образовательных практик и технологий, международное признание результатов образования;
- повышение академического авторитета;
- рост публикационной активности и повышение качества результатов интеллектуальной деятельности;
- обеспечение конкурентоспособного уровня кадров, привлечение широкого круга лучших отечественных и зарубежных специалистов;
- продвижение бренда и повышение узнаваемости университета на международном уровне;
- трансформация и развитие системы управления вузом в рамках развития международной деятельности.

С другой стороны, реализация таких амбициозных планов предъявляет абсолютно иные требования ко всем сотрудникам университета, к уровню финансирования и эффективности деятельности. И этим требованиям надо соответствовать.

В заключение хочу выразить уверенность, что системная работа транспортных вузов при поддержке отраслевых компаний позволит решить все поставленные перед транспортным образованием задачи.

<http://transportrussia.ru/item/5126-gorizonty-novykh-kompetentsij.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.08.29; РАДОСТНЫЙ СТРОЙ ГИТАР, ЯРОСТНЫЙ СТРОЙОТЯД**

Как проходили летнюю практику студенты РУТа.

Движению студенческих строительных отрядов в этом году исполнилось 60 лет.

И если само движение приближается к пенсионному возрасту, то современный этап развития Молодежной общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды» начался сравнительно недавно – 15 лет назад.

**МИИТ**, а ныне **Российский университет транспорта**, всегда был тесно связан с этой деятельностью. Первый студенческий строительный отряд главного транспортного вуза страны еще в 1931 году оказывал помощь Мосгорсовету в благоустройстве территорий Москвы. Позже студенты **МИИТа** в составе ССО первыми приступили к строительству Байкало–Амурской магистрали, а также внесли вклад в строительство олимпийских объектов 1980 года, МКАД, ТТК, Останкинской телебашни и Московского метрополитена.

В этом году студенты РУТа решили не отставать от предшественников и снова отправились на главные строительные объекты страны. Университетом были сформированы отряды по нескольким направлениям: обработка документов абитуриентов, работа на скоростных поездах «Ласточка», помощь в осуществлении пассажирских перевозок в Московском и Северо–Западном филиале АО «ФПК», восстановление Иосифо–Волоцкого монастыря, работа в Московском метрополитене. Новшеством этого года стал отряд, сформированный по просьбе **Росавтодора**. Студенты принимали активное участие в строительстве пятого этапа трассы «Таврида» на полуострове Крым. В состав отрядов в 2019 году вошли будущие специалисты в области строительства автомобильных и железных дорог, строительства мостов и транспортных тоннелей.

Командир отряда «Москвич», члены которого как раз и трудятся в Республике Крым, Дмитрий Бартенев – человек ответственный. Это не первая его практика в тех краях – в прошлые годы он был в составе ССО, которые занимались строительством Крымского моста. Будущий специалист в области строительства железных дорог, мостов и транспортных тоннелей выбрал отряд «Москвич» в первую очередь из-за характера предстоящей работы. По мнению студента 4-го курса РУТа, именно здесь можно в действительности попробовать себя в настоящей инженерной и строительной деятельности, получить бесценный опыт и укрепить теоретические знания.

Согласно трудовому договору на плечи студентов легла немалая ответственность: с 1 июля по 19 августа будущие специалисты выполняли строительно-монтажные, дорожные, геодезические работы, а иногда работали и в строительной лаборатории. Распорядку дня следовать требовалось неукоснительно: подъем в 6 утра, начало работы уже в 7 часов. На протяжении 12 часов, имея один час на обед, молодые люди трудились на автомобильной дороге Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь. «Поначалу такой график кажется трудным, а задачи – неосуществимыми. Но когда втягиваешься в работу, то начинаешь привыкать и даже радуешься этому», – говорит Дмитрий Бартенев.

На вопрос о месте для летней практики на следующий год молодой человек быстро дает ответ – Сибирь. Дмитрий признается, что подобный опыт работы удастся получить не каждому, ведь фактически он еще студент, а уже может похвастаться солидной отметкой в резюме. «Практика в Крыму помогла получить опыт профессиональной деятельности, который, я надеюсь, пронесу через всю жизнь! Но в следующий раз хотелось бы податься на север, тянет меня в эти края», – говорит практикант. Подытожив, Дмитрий отмечает, что для него и его сверстников работа в студенческих строительных отрядах открывает море возможностей, а ежегодное обновление списка принимающих организаций и потенциальных работодателей не может не радовать.

Сергей **Акимов** – студент выпускного курса РУТа по специальности «электроснабжение железных дорог». Молодой человек уже два года подряд возглавляет студенческий отряд «Электрик», члены которого работают в Московском метрополитене. Главной причиной устройства на практику называет возможность закрепиться на производстве. А выбирая между работой с бумагами и совершением активных действий для оттачивания профессиональных навыков, всегда остается верен последнему.

Несмотря на постоянную тягу к метро как к месту прохождения практики, молодой человек после стольких лет готов поделиться и тем, что его беспокоит. По его словам, весь процесс развития для него как для молодого специалиста стопорится на заполнении документации вручную. Сергей уверен, что в современном мире метрополитен, его невидимая для пассажиров сторона должна быть более прогрессивной по отношению к цифровым средствам отображения информации. «К сожалению, профессиональная деятельность уходит на второй план по сравнению с грудой распоряжений, рапортов и журналов, которые нужно заполнить. При этом замечаю, что многие инструкции давно не подвергались правкам, а некоторые действия, на мой взгляд, вообще пережиток прошлого», – отмечает молодой человек. Одним из таких действий командир отряда считает дежурство на торцевых дверях, где основная задача дежурного – 12 часов сидеть на платформе и следить за происходящим.

Есть и положительные моменты. Как отмечает практикант, работа в метрополитене хорошо оплачивается. Большинство студентов из его отряда, основываясь на соглашении между центром по социальной и молодежной политике РУТа и центром профориентации метро, заключили с работодателем срочный трудовой договор. Стройотрядовцам оплачивалась их работа соразмерно оплате труда обычного сотрудника предприятия. В

частности, у практикантов есть возможность трудоустройства и после окончания практики, что тоже не может не радовать. «Для меня важна возможность зарабатывать во время учебы. Хорошо, что расписание последнего курса позволяет совместить желаемое и действительное. Теперь ограничиваться только летней работой в метрополитене не придется», – говорит Сергей.

Руководитель отряда провод-

ников **Российского университета транспорта** Василий Полторан уже не просто практикант, а работник станции Москва–Пассажирская–Смоленская. В 2018 году он, тогда еще студент 4–го курса, пришел на практику, а вскоре по целевому направлению получил постоянное место работы. Главная цель молодого человека – подняться по должностной лестнице и стать дежурным своей станции. Василий уверен: в ходе практики он получил важные для дальнейшей профессии навыки и уже готов устроиться на более высокооплачиваемую работу, а в перспективе – открыть свой бизнес. «Как я выяснил за 4 года практики, работать на кого–то – это не то, к чему я стремлюсь. За это практике могу сказать спасибо. Однако именно здесь я получил те знания, которые помогут мне в осуществлении своей мечты», – говорит Василий.

Как и Сергей, Василий считает, что практика в составе студенческого отряда – хорошая возможность понять себя и свои профессиональные стремления, обозначить цель и начать путь к ее достижению. Но в то же время уверен, что проводником хорошо быть в начале учебы, на 1–3–м курсах. Дальше нужно искать пути увеличения ответственности, рабочей нагрузки и, как следствие, заработной платы.

Анастасия Ладзина местом практики выбрала сервисный студенческий отряд официантов на поездах «Сапсан». Девушка, а она командир ССО, уверена, что скоростное сообщение – это одно из перспективных направлений развития транспорта в России. В круг ее профессиональных обязанностей входит контроль организации питания на борту поезда, обеспечение оказания выбранных пассажирами услуг на протяжении всей поездки. Также члены отряда встречают и провожают пассажиров, помогают с ориентацией на месте. По словам девушки, график поездок фиксированный: Москва – Санкт–Петербург, Москва – Нижний Новгород и в обратных направлениях.

Анастасия уверена, что прохождение практики в качестве проводника–официанта можно засчитать за прохождение школы выживания. «Экстремальные моменты, конфликтные пассажиры и все то, что только может пойти не по плану, – помогает стать более выносливым, стрессоустойчивым, получить навык слаженной работы в команде», – отмечает девушка. Среди плюсов студентка 3–го курса также выделяет возможность общения с иностранцами и, как следствие, практику разговорного иностранного языка, а также достойную оплату труда.

Командиром проводников поезда «Сапсан» стал Артем Доброхотов – студент 5–го курса, обучающийся по направлению подготовки «судебная экспертиза». Молодой человек отмечает, что все студенты, изъявившие желание проходить практику в этом отряде, заключили с потенциальным работодателем срочный трудовой договор на два полных месяца – июль и август. По словам Артема, сомнений при выборе места для летней работы у него не возникло, так как Северо–Западная дирекция скоростного сообщения является одной из наиболее престижных организаций в сфере железнодорожных пассажирских перевозок в стране.

Артем вспоминает, что трудовой день состоял из 1–2 поездок в зависимости от графика. На протяжении каждой поездки ему предстояло убедиться, что пассажир обеспечен всем необходимым для комфортной поездки, а также постараться свести возможность возникновения конфликтных ситуаций к минимуму. Вместе с тем командир отряда

отмечает, что для практикантов были созданы не менее комфортные условия: «во время остановки в городе мы проживали в комфортабельных домах отдыха, расположенных на территории депо в Москве и Санкт–Петербурге. Перед поездкой проходили медицинский осмотр, чтобы была возможность убедиться, что во время рейса мы будем чувствовать себя хорошо».

Рабочий день для проводников начинался с осмотра поезда, проверки наличия в нем средств оказания первой медицинской помощи и пожаротушения. Во время поездки, по словам студента, проводник должен следить не только за состоянием пассажиров, но и за своим внешним видом, а по окончании рейса – проверить вагоны на наличие забытых вещей и при необходимости передать их в соответствующее подразделение. Все должно быть четко по трудовой инструкции.

Артем отмечает высокие требования к профессиональным навыкам проводника, пусть и практиканта, что обуславливается возможностью возникновения аварийных и стрессовых ситуаций. Так, вспоминает молодой человек, в момент совершения одного из рейсов произошел обрыв контактной сети. Поезд стоял без электричества больше часа, что привело к панике среди пассажиров. Проводники быстро сориентировались, принесли желающим напитки, убедили в том, что ситуация вскоре разрешится. Спустя некоторое время к поезду прибыл маневровый локомотив, который отвез «Сапсан» на станцию «Окуловка». Уже оттуда поезд, хоть и с опозданием, но «долетел» до пункта назначения.

Еще в середине лета в РУТе был открыт памятник, посвященный бойцам студенческих отрядов **МИИТа**. Присутствовавшая на его открытии заместитель председателя Правительства РФ Татьяна Голикова тогда отметила, что вклад строительных отрядов **МИИТа** во все великие стройки страны – как давние, так и современные – преуменьшить нельзя. И действительно, **Российский университет транспорта** и сегодня является одним из основных звеньев, объединяющих молодое поколение вокруг движения ССО. Серьезное отношение университета к деятельности отрядов и желаниям студентов, мечтающих трудиться в их составе, окрылило будущих специалистов. Молодые люди с особым рвением и энтузиазмом стремятся покорять новые высоты, достигают желаемых результатов и хотят оставить яркий след в истории. Так что с уверенностью скажем: до следующего юбилея!

<http://transportrussia.ru/item/5129-radostnyj-stroj-gitar-yarostnyj-strojotryad.html>

### **МОСКВА24; 2019.08.29; МОСКВА ОНЛАЙН ПОКАЖЕТ ДЕНЬ ЗНАНИЙ И ВЫСАДКУ ДЕРЕВЬЕВ НА АЛЛЕЕ ПЕРВОКЛАССНИКОВ**

Летние каникулы позади, впереди очередной, а для кого-то первый учебный год и много новых интересных открытий. 2 сентября наша съемочная группа посетит гимназию **Российского университета транспорта** (РУТ (МИИТ)) и пообщается с учениками начальной школы, их родителями и учителями. После торжественной части на территории школы пройдет акция, в ходе которой ученики 1-3 классов вместе со взрослыми помощниками посадят деревья на специальной Аллее первоклассников. Вместе с тем как будут расти и крепнуть молодые деревья, будут взрослеть и набираться знаний ученики гимназии.

[https://www.m24.ru/news/Moskva-onlajn/28082019/87922?utm\\_source=CopyBuf](https://www.m24.ru/news/Moskva-onlajn/28082019/87922?utm_source=CopyBuf)

### **ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.08.29; ВЫСОТА ЕЛИЗАВЕТЫ НЕКРАСОВОЙ; ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ ЭКСПЕДИТОРОВ МИРА УЧИТСЯ В РОССИЙСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТА (МИИТ)**

Студентка **Российского университета транспорта (МИИТ)** Елизавета Некрасова стала призёром мирового чемпионата по профессиональному мастерству по стандартам «Ворлдскиллс», который проходил в Казани с 22 по 27 августа.

В минувший вторник в Казани завершился 45-й чемпионат мира по профессиональному мастерству международной некоммерческой организации WorldSkills International (WSI). Мировой чемпионат проходит раз в два года. Его цель – повышение престижа рабочих профессий и развитие профессионального образования во всём мире с помощью внедрения единых профессиональных стандартов.

В столицу Татарстана съехались 1354 конкурсанта из 63 стран. Они боролись за победу в 56 компетенциях из разных сфер: транспорт и логистика, промышленное производство, информационные технологии, искусство и дизайн, строительство.

Россияне приняли участие во всех соревнованиях. В состав российской сборной вошли 63 конкурсанта из 25 регионов страны. Все они уже успели зарекомендовать себя в различных соревнованиях «Ворлдскиллс» (Национальный чемпионат «Молодые профессионалы», Европейский чемпионат по профессиональному мастерству, WorldSkills Hi-Tech, региональные чемпионаты по стандартам WorldSkills, Межвузовский чемпионат).

По итогам конкурсных дней россияне завоевали 22 награды и заняли неофициальное второе место в общем медальном зачёте после Китая (35 медалей). Всего в копилке нашей сборной 14 золотых, по четыре серебряные и бронзовые награды.

Золотые медали – у российских поваров, автослесарей, сварщиков, штукатуров, ювелиров, флористов, администраторов отеля, специалистов в области печатных технологий, инженеров по изготовлению изделий из полимерных материалов, специалистов по прототипированию, лаборантов-химиков, инженеров по холодильной технике и системам кондиционирования.

Первые места и в новых специальностях XXI века, таких как информационная безопасность и визуальный мерчендайзинг.

Среди призёров чемпионата студентка Института прикладных технологий **Российского университета транспорта (МИИТ)** Елизавета Некрасова. Она взяла «бронзу» в компетенции «Экспедирование грузов». Самое главное в этой компетенции – управление перевозочным процессом, его организация, помощь другим компаниям, упрощение процессов для них.

Как говорится в конкурсных материалах, экспедитор – это высококвалифицированный специалист по логистике, использующий различные методы перевозки, в том числе морским, воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом, и организующий доставку наиболее быстрым и экономичным способом. Он должен знать экспортные и импортные нормы и правила, действующие в каждой стране, а также нюансы оформления транспортных накладных, лицензий, договоров страхования и других необходимых документов.

Конкурсанты должны были выполнить ряд заданий, в частности обработать запрос клиента, рассчитать стоимость услуг и подготовить коммерческое предложение, заполнить транспортные документы, описать процесс перевозки и документооборота, решить внештатную ситуацию, проконсультировать клиента.

«Работа с международными перевозками – это общение на одном языке с людьми, которые говорят на другом. Правила, документы, процесс работают только тогда, когда вы друг друга понимаете и знаете, что делать, если что-то пошло не так. Экспедирование – это не просто перевозка из пункта А в пункт Б, это большое количество предшествующих этапов и следующих за этим. Поэтому работу нельзя назвать рутинной, наоборот,

расслабишься, и всё пойдёт не так. Этим она мне и нравится», – рассказала «Гудку» Елизавета Некрасова.

Сборную России поздравил президент – **Владимир Путин** прибыл на церемонию закрытия чемпионата мира. Глава государства призвал конкурсантов не забывать своих наставников и тренеров. «Результат очень хороший, скачок заметный по сравнению с предыдущими соревнованиями такого уровня, причём практически по всем компетенциям. Мы вами гордимся. Думаю, что для вас самих это большое качественное изменение. Я вас поздравляю от души, желаю вам новых успехов», – сказал **Владимир Путин**.

К слову, на прошлом чемпионате мира, который проходил в 2017 году в Абу-Даби, российские конкурсанты завоевали 11 медалей (шесть золотых, четыре серебряные и одну бронзовую), заняв пятое место в общекомандном зачёте.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1475134&archive=2019.08.29>

### **ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; МАРИЯ МАКАРЕВСКАЯ; 2019.08.29; ПЛОЩАДКОЙ ЛУЧШИХ ПРАКТИК ПО КОМПЕТЕНЦИИ «ЭКСПЕДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ» ПРИЗНАН МИИТ**

**Российский университет транспорта** в 2019 году признан Союзом «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)» площадкой лучших практик по компетенции «Экспедирование грузов». В настоящее время 25 регионов Российской Федерации проходят обучение по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации «Практика и методика реализации образовательных программ среднего профессионального образования с учетом специфики стандартов WorldSkills по компетенции «Экспедирование грузов».

В этом году студентка **Российского университета транспорта** Елизавета Некрасова вошла в состав основных конкурсантов Национальной сборной WorldSkills Russia. В Чемпионате мира по профессиональному мастерству WorldSkills Kazan 2019 по компетенции «Экспедирование грузов», который проходил с 22 по 27 августа 2019 года в г. Казани, она заняла третье место и взяла бронзу.

– Было очень сложно, на многое влияла удача, мы просто вырвали эту бронзу. Эмоции абсолютного счастья, – говорит Елизавета.

По результатам проведения отборочного чемпионата в университете 2018 года Елизавета Некрасова была направлена на практику в одну из компаний, где показала себя грамотным, заинтересованным и активным специалистом. По итогам практики она была отобрана менеджером компетенции «Экспедирование грузов» и международным экспертом в качестве участника расширенного состава национальной сборной, а далее переведена в основной состав. В 2019 году она проходила стажировку, участвовала в тренировках, чемпионатах, ежедневно повышая свой профессиональный уровень. В настоящее время Елизавета Некрасова перешла на 4 курс в **Российском университете транспорта**, а в её планах – дальнейшее участие в этом движении, уже в чемпионате Европы.

Призовое место Елизаветы Некрасовой не случайность, а результат долгих тренировок с одной стороны и развития движения WORLDSKILLS в университете – с другой. Компетенцию «Экспедирование грузов» в **Российском университете транспорта** курирует сертифицированный эксперт, ответственный за вузовскую линейку чемпионатов, главный тренер города Москвы по данной компетенции, старший преподаватель Анна Чернышова.

В сборную страны WorldSkills Russia вошли 14 девушек и 49 юношей в возрасте от 18 до 25 лет. После церемонии закрытия и объявления результатов состоялась встреча членов Национальной сборной Ворлдскиллс с Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем **Путиным**.

<https://vm.ru/obrazovanie/746900-ploshadkoj-luchshih-praktik-po-kompetencii-ekspedirovanie-gruzov-priznan-miit>

### **ТАСС; 2019.08.29; САХАЛИНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РЕГИОНЕ НА 30%**

Депутаты Сахалинской областной думы в четверг на первом заседании шестой сессии приняли в первом чтении законопроект о снижении в регионе транспортного налога на 30%.

Законопроект внесен по инициативе врио губернатора Валерия Лимаренко. Предполагается, что новая льгота будет распространяться на все виды легкового транспорта. В случае принятия законопроекта во втором чтении размер ежегодных платежей за автомобиль мощностью 100-150 лошадиных сил будет снижен с 5285 рублей до 3775, мощностью до 100 лошадиных сил - с 1 тыс. рублей до 700. С 7 тыс. рублей до 5 тыс. сократят налог на транспорт мощностью 200 лошадиных сил.

«Правильно было сказано, что должен соблюдаться принцип справедливости, - прокомментировал журналистам председатель думы Андрей Хапочкин. - Мы живем в островном отдаленном регионе и максимальные ставки по транспортному налогу - это абсолютно неправильно. У нас комфортный областной бюджет и за счет субсидий регионального бюджета мы можем закрывать проблемы муниципалитетов. Высвободившиеся бюджетные средства направлять на уменьшение транспортного налога, снизив бремя на семейный бюджет сахалинцев и курильчан».

По предварительной оценке, доходы областного бюджета в результате снижения ставок уменьшатся в 2019 году на 9,2 млн рублей, в 2020 году - на 170 млн, в 2021 году - 178 млн. Депутаты отметили, что налог передан с областного уровня на местный и зачисляется в дорожные фонды, поэтому дотации муниципальным образованиям будут увеличены на покрытие выпадающих доходов.

<https://tass.ru/ekonomika/6810840>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; МИНЭНЕРГО С 1 ЯНВАРЯ БУДЕТ СОБИРАТЬ С ВЕДОМСТВ ДАННЫЕ О ДОБЫЧЕ, ТРАНСПОРТЕ, ЭКСПОРТЕ УГЛЯ И АВАРИЯХ В ШАХТАХ**

Минэнерго планирует с 1 января 2020 года обязать Ростехнадзор, Росречморпорт, Роснедра и **Росжелдор** предоставлять в министерство оперативные данные о работе угольной отрасли для государственной информационной системы ТЭК.

Приказы о заполнении соответствующих информационных форм размещены на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru).

Ростехнадзор будет предоставлять в Минэнерго ежемесячно данные об авариях в угольной отрасли, о количестве жертв, в том числе со смертельным исходом, и о размере экономического ущерба, который они принесли.

Росречморпорт будет ежеквартально предоставлять сведения о мощностях морских портов, терминалов по перевалке и объемах перевалки угля.

**Росжелдор** ежеквартально будет предоставлять данные о видах угля, маршрутах и расстояниях его транспортировки угля с разбивкой данных по внутреннему рынку и экспорту.

Роснедра ежегодно будут отчитываться в Минэнерго по данным о лицензиях на угольные участки, об объеме геологоразведочных работ, добычи и источниках финансирования этих работ.



### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ПОСЛЕ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ВОДЫ В РЕКЕ УССУРИ**

**Пункт пропуска** Покровка-Жаохэ (Бикинский район Хабаровского края) возобновил работу после спада уровня воды в реке Уссури, сообщает пресс-служба правительства региона.

«Угроза подтопления международного **пункта пропуска** «Покровка» на границе с КНР миновала. После недельного перерыва власти дали разрешение на перевозку пассажиров и грузов», - говорится в сообщении.

Работа в Покровке была временно остановлена 20 августа из-за подъема уровня воды в реке Уссури. На этой неделе, по данным специалистов, уровни воды стали стабильно снижаться.

Ранее сообщалось, что с 10 августа временно приостановлено речное сообщение между Хабаровском и Фуюанем (КНР) из-за закрытия речного **пункта пропуска** в городе Фуюань в связи с тем, что Амур достиг критической отметки. Рейсы возобновятся после того, как вода в Амуре опустится до уровня 520 см.

Также со 2 августа остановлено международное сообщение в **пункте пропуска** Нижнеленинское (ЕАО) - Тунцзян (КНР).

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; АЛЕКСАНДР ТИХОНОВ, ОКСАНА МЫМИНА, ; 2019.08.30; МИНТРАНС РАССМОТРЕЛ АВАРИЙНОСТЬ ПРИ БЛИЖНЕМ СВЕТЕ; ВЕДОМСТВО ВЫСТУПИЛО С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ О МЕРАХ БОРЬБЫ С ДТП**

Запрет обгонов и перестроений, ограничения скорости, тотальный контроль движения с помощью камер — эти и другие меры по повышению безопасности движения фигурируют в методических рекомендациях **Минтранса** для владельцев автодорог. Документ также предлагает использовать на дорогах камеры, способные распознавать до 15 составов нарушений, включая езду днем без включенного ближнего света и повороты в запрещенных местах.

**Минтранс** опубликовал 79-страничные методические рекомендации, содержащие типовые решения по улучшению «условий дорожного движения и повышению движения в целях ликвидации мест концентрации ДТП». Документ разрабатывался при участии МВД, **Росавтодора**, госкомпании «Автодор». Методика утверждена протоколом заседания проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** и адресована владельцам автодорог по всей России.

Документ вводит термин «характерные участки дорог и улиц с высоким риском ДТП»: к ним относятся прямые горизонтальные участки трасс, перекрестки, подъемы, спуски, кривые с ограниченной видимостью, остановки автобусов, участки с пешеходными переходами и т. д. Предложены типовые решения для снижения аварийности в таких местах. К примеру, на перекрестках рекомендуется применять дублирующие знаки, искусственное освещение, обустраивать так называемые треугольники видимости (чтобы водители, подъезжая к перекрестку с разных сторон, могли быть в поле видимости друг друга), шумовые полосы, ставить камеры, фиксирующие проезд на красный свет или заезд за стоп-линию. На пешеходных переходах рекомендуется ставить светофоры с кнопкой и использовать камеры для фиксации водителей-нарушителей, не пропускающих пешеходов. Скорость движения транспорта у перехода должна быть ограничена 40–60 км/ч (в зависимости от интенсивности пешеходного потока). На железнодорожных переездах также рекомендуется ставить камеры и искусственное освещение. На двухполосном шоссе шириной менее 7 м рекомендован запрет обгона, причем как на самой трассе, так и на 500–700-метровых подходах (вне зависимости от их ширины) к ней.

Применению автоматических комплексов посвящен отдельный блок методических указаний (в рамках **нацпроекта БКАД** на дорогах России, напомним, до 2025 года запланирована установка 10 тыс. новых дорожных камер).

Приборы должны уметь выявлять 15 разных видов нарушений, среди которых упоминаются повороты в запрещенных местах и «нарушение правил пользования внешними световыми приборами». Напомним, в 2013–2014 годах в Тамбове, Воронеже и Татарстане подразделения ГИБДД присылали автовладельцам «письма счастья» за езду за городом без ближнего света фар, но ГИБДД России запретила такую практику, поскольку инспекторы сами просматривали фотографии, автоматический софт не применялся («Ъ» рассказывал об этом). Такие нарушения вряд ли снова будут выявляться в автоматическом режиме, считает представитель компании «Технологии распознавания» (производитель комплексов «Автоураган») Сергей Кусов. «Производители давно научили свои камеры распознавать выключенные фары, но такие нарушения редки,— поясняет он.— Сомневаюсь, что ГИБДД, даже если и получит доказательства нарушений, будет выносить постановления в массовом порядке».

Новшеством является рекомендация синхронизировать знаки переменной информации (электронные табло) с камерами.

Иными словам, если табло показывает ограничение 80 км/ч, то и комплекс должен работать в этом же режиме. Подобные знаки, напомним, применяются на МКАД: в непогоду они могут показывать ограничение до 60 км/ч, но камеры все равно настроены на ограничение 100 км/ч, как указано на стационарных знаках. В ПДД табло переменной информации не упоминаются, но с формальной точки зрения водители обязаны соблюдать требования вообще всех знаков. Этот пункт методики и ГОСТа необходимо уточнить, считает эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман: перед тем как штрафовать водителя, нужно убедиться, что в момент проезда табло ограничение на нем было синхронизировано с камерой. «Возможна ситуация, когда новое ограничение высветилось на знаке уже после проезда, водитель получает в результате штраф»,— отмечает господин Шухман. **Минтранс** работает в правильном направлении, но методика получилась слабой, считает глава экспертного центра Probok.net Александр Шумский. «Исполнителям на местах будет очень сложно понять, какие меры нужны для исключения конкретного очага аварийности,— поясняет он.— Кроме того, документ сильно ограничен действующими ГОСТами и нормативами, многие из которых давно устарели».

Департамент дорожного хозяйства Ярославской области уже «актуализировал ряд проектных решений» в соответствии с новым документом, рассказал «Ъ» заместитель главы ведомства Денис Замараев. **Министр транспорта** и дорожного хозяйства Удмуртии Алексей Горбачев пообещал «Ъ», что новая методика «будет применяться в республике». В комитете по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга заявили, что для борьбы с аварийностью уже применяют мероприятия, перечисленные в рекомендациях **Минтранса**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4075121>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.30; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ СТРОИТЬ НОВУЮ ТРАССУ ИЗ КРАСНОДАРА К КРЫМСКОМУ МОСТУ; СЕЙЧАС АВТОМОБИЛИСТЫ ЧАСАМИ СТОЯТ В ПРОБКАХ НА ДОРОГАХ К МОРЮ**

Крымский мост, на который государство потратило 228 млрд руб. (без учета подъездных дорог), требует продолжения. **Минтранс**, **Росавтодор** и госкомпания «Автодор» обсуждают строительство новой бесплатной скоростной трассы, которая соединит Краснодар с Крымским мостом. Об этом «Ведомостям» рассказали человек, близкий к **Росавтодору**, два участника совещаний и два человека, близких к «Автодору». Представитель **Минтранса** подтвердил эту информацию.

Сейчас из Краснодара в Крым ведут две дороги: одна из них через Крымск и Джигинку, вторая и основная – А-289 протяженностью 150 км – идет от Краснодара в Славянск-на-Кубани и поселок Темрюк. Трафик на автомобильной части Крымского моста растет (около 36 000 автомобилей в сутки), и дальние подходы к мосту не справляются с потоком машин. Летом движение почти останавливается из-за пробок. «Крымский мост построили, а доехать до него невозможно», – цитирует одного из водителей сайт «Живая Кубань». Пробки возникают почти по всему маршруту, особенно в районе городов, а объекты дорожного сервиса (заправки и туалеты) – большая редкость на трассах.

Новая дорога должна пройти южнее А-289 – почти от Темрюка до другой будущей трассы, Дальнего западного обхода Краснодара, рассказывают собеседники «Ведомостей». Ближе к Крымску, замечает человек, близкий к «Автодору». Предполагается построить 128 км новой дороги, указывает представитель **Минтранса**, по сути, это новое направление трассы А-289 от пересечения с будущим Дальним западным обходом Краснодара до автодороги А-290. Завершить работы планируется в 2022 г., рассказывает он.

Дорогу, как и Крымский мост, планируется построить по госзаказу, знают участники совещаний в **Минтрансе** и человек, близкий к «Автодору». Обоснование инвестиций на строительство дороги еще ведется, сказал представитель **Минтранса**, но на реконструкцию дороги А-289 деньги были предусмотрены – 86,9 млрд руб. в ценах лет строительства. Пока не определен маршрут будущей дороги, невозможно оценить и ее стоимость, говорят собеседники «Ведомостей». Человек, близкий к «Автодору», оценивает стоимость строительства 1 км дороги в 1 млрд руб. с сопутствующими работами и оформлением земельных участков. Стоимость дороги будет сравнима со стоимостью ЦКАД в перерасчете на километр в ценах лет строительства, уверен человек, близкий к **Росавтодору**.

Трасса «должна стать главной дорогой Краснодарского края», объясняет человек, близкий к **Росавтодору**. Предложение построить именно новую дорогу войдет в доклад, который «Автодор» планирует представить в **Минтранс** 10 сентября, говорят два человека, близких к госкомпании. Его представитель заявил, что «Автодор» не занимается дорогой, и переадресовал вопросы в **Росавтодор**.

Изначально **Росавтодор** собирался реконструировать дорогу А-289. Пока действует госконтракт на подготовку обоснования инвестиций в реконструкцию этой трассы, работа должна быть завершена в январе 2020 г., говорит представитель **Росавтодора**. Эта идея себя не оправдала, признает человек, близкий к **Росавтодору**. В итоге родилась идея построить новую дорогу, которая пройдет вне городов, рассказывает участник совещаний. Если реконструировать существующую дорогу с учетом роста интенсивности движения, то придется расширять ее до шести полос, строить множество обходов населенных пунктов, переустраивать коммуникации, указывает представитель **Минтранса**. И это обойдется дорожке, чем строительство новой трассы, отмечает он.

Нужна именно новая дорога, которая справится с высокими нагрузками при проезде грузового транспорта, согласен с **Минтрансом** вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков, иначе предстоит построить множество обходов станций, сносить дома и в итоге реконструкция будет стоить дороже новой трассы.

Новая дорога станет частью транспортного коридора, который задумывался давно, говорит партнер «НЭО-центра» Алексей Ефанов: реконструированная М4 перейдет в Дальний западный обход Краснодара, будущая трасса до Крымского моста упростит движение к нему, а дальше ожидается выход на крымскую «Тавриду», которая сейчас достраивается. Это радикально улучшит транспортную ситуацию на юге России, считает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/29/810016-vlasti-planiruyut-stroit-novuyu-trassu-k-krimskomu-mostu>

### **RNS; 2019.08.29; НАЗВАНО ЧИСЛО ПРОЕХАВШИХ ЛЕТОМ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ АВТОМОБИЛЕЙ**

По Крымскому мосту за три летних месяца проехало 2,25 млн автомобилей, что на 8,5% больше, чем за аналогичный период 2018 года (2,074 млн машин), сообщает инфоцентр «Крымский мост».

«В первую очередь, это авто- и мототуризм. 60% отдыхающих с начала года приехали на полуостров на своем транспорте, чтобы путешествовать по живописным местам. Растет интерес к отдыху в Крыму в межсезонье. С мостом появилась возможность планировать поездку осенью или зимой, вне зависимости от штормов в Керченском проливе», — рассказала руководитель Федерального агентства по туризму Зарина Догузова.

Самый интенсивным месяцем движения по мосту стал август.

«Среднесуточная интенсивность составляла 32 тысячи автомобилей в оба направления, пик пришелся на 12 августа, был поставлен рекорд – 36 тысяч автомобилей в сутки», — говорится в сообщении.

С 16 мая 2018 года, когда было официально запущено движение, по мосту проехало около 7 млн машин.

<https://rns.online/transport/Nazvano-chislo-proehavshih-letom-po-Krimskomu-mostu-avtomobilei-2019-08-29/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; СТРОИТЕЛЬСТВО «ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ» ПРОЙДЕТ В ЗОНЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, А НЕ РЯДОМ С МОГИЛЬНИКОМ, ЗАЯВЛЯЮТ В МОСГОРДУМЕ**

Строительство «Юго-Восточной хорды» планируется не в зоне радиоактивного могильника, проект хорды был изменён с 2015 года, заявила председатель комиссии по здравоохранению и охране общественного здоровья Мосгордумы Людмила Стебенкова.

«С апреля месяца, когда началась все эта история, когда обнаружилось, что в зоне прохождения хорды имеет место быть радиоактивный могильник, мне прислали ответ, что действительно он существует более 40 лет, но он постоянно наблюдается и под контролем», — сообщила Стебенкова в четверг в ходе круглого стола.

Как сказала депутат, на ее запрос она также получила ответ, что хорда будет строиться в зоне железной дороги, а не рядом с могильником.

«Я написала письмо в департамент строительства, который мне сообщил, что по их измерениям в зоне строительства хорды радиационный фон нормальный. Мы не успокоились, связались с проектировщиками и проехали на платформу «Москворечье», и мне показали, что с 2015 года проект хорды был изменён, вместо того, чтобы идти рядом с могильником, он идёт в створе железной дороги. Мы провели бурение, измерение радиации он был в три раза ниже ПДК», — сообщила Стебенкова.

При этом она отметила, что в зоне могильника действительно есть зоны, где смыт грунт.

«Было обнаружено два участка, где смыт грунт, размером 5 кв.м и 1 кв.м. И там проводятся работы по дезактивации», — подчеркнула Стебенкова.

Депутат посетовала, что в зону могильника вход остаётся открытым.

«Есть могильник, в нем есть два участка, где земля смыта, туда доступ абсолютно свободен, кто хочет тот и ходит - эта ситуация неприемлема», — сказала она.

Ранее в соцсетях появились публикации о том, что в зону прокладки ЮВХ попадает могильник радиоактивных веществ, которые из-за строительных работ могут быть подняты на поверхность. О превышении радиационного фона на участке сообщал Гринпис.

В свою очередь в пресс-службе Москомархитектуры сообщали, что маршрут ЮВХ не затрагивает участок со старыми радиоактивными отходами в Москворечье-Сабурово.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.08.29; МАШИНА В ОДИН КЛИК? ЛЕГКО!

Наши люди в булочную на такси... ездят

В Москве прошел уже седьмой по счету форум такси. Событие интересное как по составу участников, так и по проблемам, которые рассматривались в ходе заседаний, сессий и «круглых столов».

Действительно, в новейшей истории за короткий промежуток времени именно такси как вид транспорта эволюционировало в большей степени в сравнении с остальными. В советское время это был «транспорт не для всех», его услугами пользовались в случае острой необходимости. Такси было трудно поймать, долго ждать, таксист диктовал правила игры – если маршрут был ему неинтересен, следовала сакраментальная фраза: «Еду в парк». Оплата по счетчику была неинтересна водителю, отсюда возникали конфликтные ситуации. Но при этом имела четкая организация работы через таксопарки, а это обеспечивало технический контроль за машинами, ремонт, медосмотр водителей. Да и квалификация водителей была достаточно высокой, а профессия – достаточно престижной.

С началом перестройки, в лихие 90-е, система таксопарков рухнула. Машины выкупались за бесценок, «таксовали» многие, естественно, неофициально. Да и правила игры как таковые отсутствовали.

Контроль со стороны государства за таксомоторной деятельностью был ослаблен, и это мягко говоря. Безопасность поездок, техническое состояние машин, квалификация водителей не устраивали пассажиров. Надо сказать, что и профессиональное сообщество такое положение дел тоже не устраивало. Создавались профессиональные союзы и ассоциации не только на федеральном, но и на региональном уровне. Наконец был разработан закон о такси. Да, у бизнес-сообщества к нему имеются большие претензии и он перерабатывается с учетом сделанных замечаний и предложений. Но определенное правовое поле для таксомоторной деятельности так или иначе сформировалось.

Сегодня рынок таксомоторных перевозок стремительно развивается. Драйверами его роста выступает новое поколение потребителей услуг, так называемые милениалы – те, кто родился после двухтысячного года. Это поколение, которое предпочитает уже не личный транспорт, а такси для своих поездок. Правда, при условии, что заказать поездку можно будет просто, в один клик, и стоит она будет недорого. Так что такси в большей степени становится общественным транспортом.

Например, по Москве стоимость поездки за последние годы действительно упала: по данным столичного департамента транспорта, средний чек снизился с 650 руб. в 2015 году до 450 руб. в 2018-м., а сами маршруты стали короче. Средняя дальность поездки за это же время упала на четверть – с 14,4 до 10,6 км. При этом рынок легального такси вырос на порядок. Если в 2010 году москвичи совершали 40 тыс. поездок в день, то в 2018 году их количество достигло 715 тыс. Такой стремительный рост клиентуры произошел не просто так.

Новых клиентов привели онлайн-агрегаторы. Существенное влияние на рынок они начали оказывать с 2014 года. А сегодня, по данным департамента транспорта Москвы, 80% заказов такси в городе идет через агрегаторов.

Раньше пассажиру приходилось обзванивать службы заказа такси, чтобы вызвать машину, или голосовать на обочине в ожидании бомбилы. Еще 6–7 лет назад скорость подачи автомобиля составляла 30–40 минут, а в часы пик – около часа, сейчас она в центре города – 3 минуты, в среднем – около 7 минут. Но у этой медали есть другая сторона: агрегаторы

контролируют рынок, но не несут никакой ответственности, в первую очередь перед пассажирами.

Кто же наши агрегаторы–операторы? Лидер рынка, по данным департамента транспорта Москвы, – объединенные «Яндекс. Такси» и Uber с рыночной долей 66%. На 2–е место в 2018–м вышел «Ситимобил», 3–е – Gett.

На начало 2019 года в Москве и области были выданы и действовали более 150 тыс. разрешений на работу такси. Две трети пришлось на областные лицензии. По данным департамента, в городе работают примерно 90 тыс. таксистов из Москвы и области. Этого вполне достаточно, чтобы удовлетворить спрос, как считают специалисты.

Среди подмосковных компаний наибольшее число лицензий у структур «Сити–Голд», «Вулкан групп» и «Моссовет», свидетельствуют данные реестра разрешений. По данным областного министерства транспорта и дорожной инфраструктуры, самые крупные таксопарки зарегистрированы в Одинцове, Красногорске, Щелкове, Ленинском районе, Балашихе, Химках, Домодедове, Долгопрудном и Подольске.

Казалось бы, все хорошо. Рынок таксомоторный сформировался, во всяком случае в столичном регионе. Но все не так очевидно. Дело в том, что реальных фирм с таксомоторным бизнесом среди компаний с большим числом лицензий не так много. У значительной их части разрешений на такси собственного парка может и не быть. К таким компаниям приходят частники с личными машинами. Компания с ними заключает договор аренды автомобиля буквально на день и на его основании подает регулятору Москвы или Подмосковья заявку на получение лицензии такси. В результате по факту частник получает право работать таксистом, ездить по выделенной полосе и т. д. А вот традиционным таксопаркам с собственным парком, сотрудниками, предрейсовыми осмотрами водителей зарабатывать в сегодняшних условиях довольно сложно. Дело в сложившейся модели: таксопарки не могут обеспечить спрос на свои услуги без помощи агрегаторов. Но агрегатор диктует цены и берет высокую комиссию. В 2014 году комиссия агрегатора была менее 5% с заказа, а сейчас у «Яндекс.Такси» она около 23%. Топливо подорожало примерно на 30%, страховки – на 40%. А средний чек в Москве за четыре года снизился.

Складывается парадоксальная ситуация, при которой часть профессионального сообщества имеет весьма обоснованные претензии к деятельности агрегаторов, а потребители услуг отмечают для себя такие же обоснованные преимущества, используя услуги тех же агрегаторов. Агрегаторы первыми внедряют передовые технологии, начиная от мобильных приложений, шеринга автомобиля между несколькими пассажирами, адаптивной системы тарификации и заканчивая экспериментами с беспилотными автомобилями. А уже вслед за ними таксопарки вынуждены вводить новые услуги и улучшать качество сервиса, чтобы не потерять конкурентоспособности.

Будущее рынка такси за теми, кто сможет по максимуму использовать новые IT–решения. Это в первую очередь точная навигация для составления маршрута и расчета времени и цены поездки, технологии удаленного контроля безопасности и комфорта поездки, технологии телемедицины для предрейсового контроля водителей.

Услуги агрегаторов очень удобны потребителям, поэтому прямой запрет популярной услуги грозит потерей лояльности граждан. Но государство может и должно регулировать деятельность агрегаторов, особенно в областях, связанных с общественной и транспортной безопасностью, а также с правами потребителей. Причем ужесточение регулирования должно быть пропорционально росту масштабов бизнеса агрегаторов. Такая мировая практика уже есть, и касается она известного сервиса Uber. Например, спор

между компаниями Uber и Transport for London (TfL), управляющей лондонским общественным транспортом и выдающей лицензии для операторов такси, стал одним из самых громких судебных споров в Великобритании в 2018-м. В результате сервис в 2017 году лишился лицензии на работу в Лондоне. Претензии касались того, как Uber подходит к сообщению и расследованию предполагаемых правонарушений, медосмотрам водителей, получению водителями справок об отсутствии судимости, обработке персональных данных пассажиров и водителей, а также необоснованных отказов в оказании услуг. В итоге Uber получил временную лицензию при условии обязательных изменений в работе. Сервис обновил приложение, чтобы пользователям было понятнее, что его водители лицензированы TfL, ввел круглосуточную поддержку, обязался первым сообщать о серьезных инцидентах полиции.

Проблемы были у Uber и в других странах. В результате сервис ушел из Дании и Венгрии. Последней каплей стало решение Европейского суда в конце 2017-го: он признал Uber не «информационной» компанией, а транспортной, которая должна выходить за пределы простого посредничества между пассажиром и водителем в отношении перевозки.

Есть и опыт регулирования оплаты труда водителей, сотрудничающих с агрегаторами. В декабре 2018 года. Комиссия по такси и лимузинам Нью-Йорка утвердила изменения, которые защищают водителей законодательством о минимальной оплате труда. В Нью-Йорке минимальный заработок установлен на уровне 13 долл. в час, тогда как водители такси, сотрудничающих с агрегаторами, зарабатывали в среднем 11,9 долл. в час.

Следовательно, компромисс между агрегаторами и таксистами возможен, тем более что существовать друг без друга они не могут. А государство должно регулировать их деятельность таким образом, чтобы услуга такси была интересна и безопасна для потребителя.

Государственное вмешательство необходимо не только во взаимоотношения таксистов и агрегаторов. Необходимо регулировать и расстановку сил на самом рынке агрегаторских услуг, с тем чтобы препятствовать его монополизации. Речь идет об увеличении доли такого известного агрегатора, как «Яндекс.Такси». Об этом также говорили на форуме. Поводами стали сделка «Яндекса» с Uber и объявление о покупке компанией активов группы «Везет». По мнению других агрегаторов, если консолидация будет поддержана ФАС, то отсутствие конкурентной среды ограничит доступ на рынок для новых компаний и приведет к уходу с рынка действующих игроков. Рыночный механизм регулирования цен на услуги и поездки на такси для миллионов граждан нашей страны в результате может быть утрачен. По предварительным расчетам цены для пассажиров могут вырасти до 20%, средняя комиссия для водителей – еще на 5–10%. Поэтому государство должно держать ситуацию под контролем.

Особый вопрос – о безопасности дорожного движения с участием машин такси. Департамент транспорта Москвы отслеживает ситуацию на рынке такси в Мос-

кве, и ситуация не радует: число ДТП с участием такси в столице выросло в 2018-м на 25%, а количество погибших в этих происшествиях – на 14% по сравнению с предыдущими годами. Прочие результаты проведенной операции «Нелегальные такси» также оптимизма не вызывают. Проверке подверглись 100 тыс. машин такси. По окончании операции были составлены 50 тыс. протоколов о грубых нарушениях ПДД. Были выявлены 119 случаев управления такси в пьяном виде. В 312 случаях водитель такси управлял без прав. В 26 случаях такси управлялось с поддельными правами. И наконец, 50% водителей, попавших под проверку, – это мигранты.

Эксперты в очередной раз констатировали серьезные проблемы именно в этой области. Если мигранты–таксисты лишаются прав, они уезжают к себе на родину, получают новые

права и возвращаются работать в Россию. Известны факты, когда агрегаторы допускают к базе заказов машины без разрешений.

Итак, на федеральном уровне существуют и требуют решения проблемы взаимоотношений агрегаторов и таксистов, взаимоотношений в самом сообществе агрегаторов. И наконец, проблему обеспечения безопасности поездок на такси также можно считать национальной проблемой. А что происходит с таксомоторным обслуживанием населения в субъектах РФ?

Дело в том, что существующая нормативно–правовая база закладывает на федеральном уровне лишь общие принципы регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Вместе с тем основные полномочия по организации транспортного обслуживания населения легковым такси осуществляются на уровне субъектов РФ и развивающейся межрегиональной кооперации. Структура таксомоторного бизнеса в последние годы претерпела значительные изменения: в отдельный сегмент выделилась деятельность по приему и распределению заказов, которая осуществляется преимущественно посредством цифровых платформ агрегации разного уровня – от местного до общероссийского. Это оказало существенное влияние на рост популярности такси у населения. Однако сам таксомоторный бизнес по–прежнему носит локальный характер, а перевозки имеют региональные особенности, зависящие от географической и инфраструктурной специфики территорий. Охват населения услугами такси в регионах России различается, и весьма. В центре европейской части России количество разрешений такси в расчете на 1 тыс. жителей не опускается ниже 15–20 единиц с пиком по Московскому региону – более 25 единиц. За Уралом, за редким исключением (это крупные города), выдаются не более 5 разрешений. Так что рынок такси на региональном уровне имеет еще большой резерв роста.

Такси становится все более массовой и доступной услугой, спрос на которую в течение последних лет значительно вырос. Количество официальных такси в РФ составляет 477 220 машин. Среднее количество такси на 1 тыс. населения составляет 3,25 автомобиля. Средний возраст автомобиля такси составляет 5,5 года.

Средний износ автопарка такси перешагнул рубеж экономически эффективной эксплуатации в режиме интенсивной загрузки. Дело в том, что срок экономически оправданной безопасной эксплуатации автомобиля в такси по расчетам составляет всего 3 года.

В среднем 6,3 человека на 1 тыс. трудоспособного населения России занимаются легальным извозом. Работа в такси может обеспечить быстрый легальный заработок, так как не требует специального образования и навыков, кроме наличия водительского удостоверения и трехлетнего стажа управления автомобилем. Более 22 тыс. предпринимателей владеют действующими разрешениями на деятельность такси.

Помимо предприятий, занимающихся непосредственно оказанием услуг по перевозке, таксомоторная отрасль является центром притяжения, стимулирующим широкий спектр сервисных и производственных услуг из смежных отраслей, таких как:

- техническое обслуживание автомобилей,
- страхование,
- рекламно–маркетинговые услуги,
- разработка программного обеспечения,
- диспетчерские услуги.



Межрегиональная кооперация в такси происходит на основе двусторонних соглашений, заключаемых между субъектами РФ, которые, в частности, дают право владельцам разрешений, выданных в одном из регионов, осуществлять деятельность такси на территории другого региона. На сегодняшний день действуют 84 межрегиональных соглашения, и 61 субъект РФ участвует в межрегиональных соглашениях.

Возникает так называемая межрегиональная миграция такси, как легальная, так и нелегальная. В результате таксопарки из регионов с высокой внутрирегиональной конкуренцией и низким объемом регионального рынка стремятся оказывать услуги в смежных регионах с более низкой конкуренцией и более высоким потребительским потенциалом. Под воздействием межрегиональной миграции в регионах возникает конкуренция между домашними таксопарками (держателями «внутренних» разрешений) и таксопарками смежных регионов (держателями «внешних» разрешений).

Для того чтобы не снижать качества и безопасности услуг такси в результате такой миграции помимо региональных правил в интересах потребителей услуг такси необходимы отраслевые стандарты, которые позволят регулировать требования к уровню оказания услуг такси. Например, такие как:

- стандарты технологических процессов производства услуги такси,
- стандарты потребительского качества услуги такси,
- стандарты делового оборота между участниками сферы такси,
- стандарты оборудования и оформления автомобилей такси,
- стандарты профессиональной подготовки водителей такси.

Несмотря на распространенное восприятие отрасли такси как сферы подработки, в настоящее время владеют автомобилями такси преимущественно юридические лица, а большинство индивидуальных предпринимателей получают разрешения более чем на один автомобиль и, соответственно, имеют наемных работников. При этом подавляющее большинство таксомоторных предприятий относится к категории малого и среднего бизнеса, которая в отрасли такси нуждается в государственной поддержке и стимулировании наравне с другими отраслями предпринимательской деятельности. Таким образом, можно сказать, что таксопарками владеют непрофессиональные предприниматели.

На сегодняшний день к основным инструментам информатизации такси на уровне субъектов РФ относятся порталы государственных услуг и многофункциональные центры при приеме заявлений от предпринимателей на получение разрешений на перевозку пассажиров и багажа легковым такси (общий электронный документооборот, сопряженный с внедрением специализированных региональных информационных систем учета такси).

В рамках реализации стратегической задачи по цифровизации государственного управления отрасль такси как одна из наиболее «цифровых» отраслей показывает высокий уровень информатизации на региональном уровне – 80% субъектов РФ применяют цифровой подход.

На общероссийском уровне актуальные сведения о действующих разрешениях такси по всем 85 субъектам РФ собираются в Публичной автоматизированной информационной системе «ТАКСИ» (ПАИС «ТАКСИ»).

Масштабы региональных рынков таксомоторных перевозок, естественно, уступают столичному. Но будущее такси в регионах, так же как и в столице, связывают с высокими

технологиями, легализацией деятельности. А что касается роста масштабов, то это дело наживное. В конце концов кто сказал, что наш человек не может ездить на такси в булочную? В перспективе.

<http://transportrussia.ru/item/5128-mashina-v-odin-klik-legko.html>

### **ТАСС; 2019.08.29; ЖИТЕЛИ ИННОПОЛИСА СОВЕРШИЛИ ЗА ГОД БОЛЕЕ 4 ТЫС. ПОЕЗДОК НА БЕСПИЛОТНОМ ТАКСИ**

Жители Иннополиса в Татарстане за год работы в городе беспилотного такси «Яндекса» совершили свыше 4 тысяч поездок. Об этом в среду сообщила пресс-служба компании.

«Самым популярным направлением стала дорога с работы домой. В числе частых маршрутов также поездки на фермерский рынок за продуктами и обратно и возвращение домой после тренировки на стадионе. Появился уже и свой рекордсмен - за год житель Иннополиса прокатился на беспилотном такси почти 100 раз», - говорится в сообщении.

Сервис беспилотного такси был запущен в Иннополисе 28 августа 2018 года. На этапе тестирования системы за рулем машины никого нет, но в салоне всегда находится инженер-испытатель. Он сидит на переднем пассажирском сидении и следит за тем, чтобы поездка проходила в штатном режиме.

«В дальнейшем Иннополис может стать одним из первых городов, где будет запущено полностью беспилотное такси. Подобные пилотные проекты позволяют не только развивать технологию, но и готовить сервис беспилотного такси к массовому использованию в больших городах, которое может начаться уже в течение ближайших 3-4 лет», - цитирует пресс-служба руководителя направления беспилотных автомобилей «Яндекса» Дмитрия Полищука.

Иннополис был заложен в 2012 году и открыт в 2015 году. В 2012 году постановлением правительства РФ в нем была создана особая экономическая зона, экономика города основана на высокотехнологичных индустриях. В Иннополисе создана собственная городская среда с жилой инфраструктурой, возможностями для образования и профессионального развития. Власти Татарстана развивают Иннополис как центр притяжения IT-компаний.

<https://tass.ru/v-strane/6807342>

### **ТАСС; 2019.08.29; БЫСТРЕЕ, ЭКОЛОГИЧНЕЕ, БЕЗОПАСНЕЕ. КАК ИЗМЕНИТСЯ ТРАССА «КАВКАЗ» ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ**

Второй этап реконструкции участка федеральной автодороги Р-217 «Кавказ» с обходом Пятигорска и природного памятника озера Тамбукан на границе Ставропольского края и Кабардино-Балкарии (КБР) завершится в 2019 году. После завершения всех работ трасса, которая на этом участке будет расширена до четырех полос, станет безопаснее для движения, существенно улучшится экологическая ситуация за счет строительства очистных сооружений для стоков.

Корреспондент ТАСС ознакомилась с ходом работ и узнала, как изменится трасса после реконструкции.

Соединять центры роста

По данным Упрдор «Кавказ», реконструкция участка федеральной автодороги Р-217 «Кавказ» с обходом Пятигорска и природного памятника озера Тамбукан на границе Ставропольского края и Кабардино-Балкарии началась в 2014 году. Стоимость реконструкции составляет около 4 млрд рублей. В настоящее время завершён первый

этап. Сдать все объекты дороги планируется в конце 2019 года, для этого работы ведутся в две смены.

«Мы находимся на одной из двух развязок, которая построена в двух уровнях по типу трубы, чтобы не пересекать транспортные потоки, которые будут направляться из населенных пунктов Залукокоаже в сторону Нальчика, и со стороны Нальчика движение автотранспорта будет непосредственно в сторону города Пятигорска», - рассказал журналистам на месте проведения работ ведущий инженер строительного отдела Упрдор «Кавказ» Михаил Оленцов.

Строительство и реконструкция участков дороги позволит улучшить коммуникацию между центрами экономического роста Северного Кавказа - городами Пятигорск, Нальчик, Владикавказ, Грозный и Махачкала. Как говорят в Упрдоре, особо внимание здесь уделяют экологической составляющей.

«Очистные сооружения будут установлены на каждой транспортной развязке для предотвращения загрязнения окружающей среды. Надо сказать, что **комплексный план** проекта предусматривает улучшение санитарно-эпидемиологической составляющей, так как сделан обход населенных пунктов Залукокоаже, Зольская, Псынадаха, а также природного памятника озеро Тамбукан», - перечислил он.

Очистные сооружения представляют собой устройство бочек, в которые по водоотводным лоткам будет поступать сточная вода, которая будет фильтроваться от масла, других веществ. Только после этого вода будет попадать в реки.

Быстрее и безопаснее

По оценке экспертов, объездная дорога позволит разгрузить трассу Р-217 «Кавказ» в среднем на 50%. «Кабардино-Балкария - это транзитная зона, потому что очень много транспорта движется, мы должны переустраивать все участки, ведь загруженность данного участка - 35 тыс. единиц в день, нормативом предусмотрено 14 тыс.», - добавил он.

Даже при серьезном подъеме уровня воды на озере Тамбукан с дорогой ничего не случится, заверили в ведомстве. «В районе озера Тамбукан, где трасса расположена в непосредственной близости к воде, был проведен большой объем работы, берега укрепили, дорогу «подняли», - прокомментировал Оленцов, добавив что этот участок дороги загружен в основном транзитным транспортом.

На всех объектах, подведомственных Упрдор «Кавказ» в соответствии с современными техническими требованиями идет ограждение полос, чтобы не пересекались встречные потоки: дорога ограждается бетонными, парапетными, металлическими барьерными ограждениями, что минимизирует риск столкновения транспортных средств на встречной полосе.

Гарантия качества

В настоящее время движение транспорта на уже готовом участке дороги протяженностью 6 км 750 м ограничено, так как ведется второй этап реконструкции. Между тем уже на отдельных участках дороги станет возможным скоростное движение до 120 км/ч.

Новшеством для дорог Кавказа стали очистные сооружения и новое, более совершенное асфальтобетонное покрытие. «Дорога становится первой категории [максимальная категория в РФ, которая возможна при строительстве дорог] с четырехполосным движением, существующая трасса - второй категории», - добавил инженер.

Как пояснил журналистам инженер ООО «Дорстройконтроль» Михаил Барко, самый большой мост на объекте построен через маленькую речку Золка, которая во время паводков становится полноводной и может представлять опасность для трассы. «Длина моста достигает 260 м. Здесь ведется монолитное строительство, мост заливался на месте, другого такого объекта у нас на участке моста нет. Ребята относятся к делу серьезно, качество работ соответствует всем ГОСТам, работы проводятся в соответствии с

утвержденным графиком, к 10 октября 2019 года подрядчик обязуется здесь уложить два слоя покрытия, фактически, мост будет запущен в эксплуатацию», - сказал он.

Член регионального штаба ОНФ в Кабардино-Балкарии, региональный координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/ Карта убитых дорог» Анзор Тхамоков, который побывал на месте проведения работ, отметил, что расширение трассы позволит обеспечить комфорт передвижения и безопасность, чему способствует расширение трассы.

«Это более современная дорога, экологическая составляющая тоже более современна, еще она будет обходить населенные пункты. Сейчас, к сожалению, дорога двухполосная, очень часто здесь выезжают на встречную полосу движения и часто случаются серьезные дорожно-транспортные происшествия. Поэтому нужно совершенствоваться», - сказал он.

По его словам, этот участок после реконструкции будет удобен и транзитному транспорту, который не будет заезжать в населенные пункты республики

О трассе

Р-217 «Кавказ» - одна из самых загруженных автомагистралей России. Она связывает Центральную Россию с регионами Северного Кавказа и Закавказьем. Ежедневно здесь в среднем проезжает более 35 тыс. автомобилей. Загруженность трассы, большие объемы грузоперевозок предъявляют высокие требования, как к эксплуатационным характеристикам дорожного полотна, так и к надежности и долговечности конструкции дорожной одежды.

По данным Упрдор «Кавказ», прежнее состояние дороги, ее пропускная способность и оснащенность системами и средствами безопасности не соответствовало современным требованиям. В связи с этим было принято решение реконструировать трассу, почти на всем ее протяжении с доведением ее о четырех полос движения, повысить уровень ее безопасности.

Подведомственное Росавтодору предприятие Упрдор «Кавказ» обслуживает федеральные дороги на протяжении 1850 км, которые пролегают на территории Ставропольского края, Кабардино-Балкарии, Карачаево-Черкесии, Ингушетии и Северной Осетии.

<https://tass.ru/ekonomika/6814896>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2019.08.29; ЗАВОДИ МОТОР; СИБИРСКИЙ ТРАКТ СТАНЕТ ОСНОВОЙ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПО РАЗВИТИЮ АВТОТУРИЗМА**

Омская область стала одним из инициаторов проекта «Сибирский тракт» - приоритетного в сфере российского внутреннего туризма. В Европе треть доходов отрасли приносят путешественники на автомобилях. Сибиряки тоже делают на это ставку.

Например, через Тюкалинский район Омской области ежедневно проезжает пятнадцать тысяч автомобилей - и это больше, чем жителей райцентра. Как минимум десять процентов потока местные власти намерены вовлечь в сферу туристических услуг, предлагая гостям задержаться, чтобы отдохнуть, перекусить, переночевать, посетить музеи, узнать что-то новое и продолжить путь. Условия для этого есть: четыре года назад в Тюкалинске было всего две гостиницы, а теперь их уже восемь.

Именно Тюкалинск стал центром развития автомобильного туризма в Омской области. Здесь уже в третий раз прошел межрегиональный форум «Сибирский тракт: реалии, потенциал, бизнес-интересы», в котором приняли участие представители семи регионов. Эксперты обсудили главную проблему - инфраструктурную.

- Специалисты предлагают два варианта инфраструктуры. Первый - это создание в регионах крупных типовых туркомплексов, вокруг которых будут формироваться радиальные маршруты. Второй вариант - объединение в стандартную систему уже имеющихся мотелей и кемпингов с последующей доработкой сервиса, благоустройством,

поиском инвесторов для строительства новых объектов, - пояснила корреспонденту «РГ» заведующая кафедрой туризма, гостиничного и ресторанного бизнеса института дизайна и технологий Омского государственного технического университета Евгения Кулагина. - Но, думаю, делать явный крен в ту или иную сторону смысла нет. Логичнее развивать параллельно обе системы. А рынок все расставит по своим местам.

Между тем предприниматели, на которых ложится основной груз затрат на развитие инфраструктуры (хотя рентабельными такие объекты становятся далеко не сразу), рассчитывают на налоговые преференции.

- Мы строим гостиничный комплекс в районе знаменитого озера Чаны - автозаправки, магазин, кафе, санблочки. Инвестиции превышают 350 миллионов рублей, окупятся они не раньше чем через десять лет. При этом не предусмотрено ни льгот, ни налоговых каникул, и приходится рассчитывать только на себя. Здесь есть, о чем подумать законодателям, - поделился проблемой калачинский предприниматель Владимир Куратов.

В действующем гостинично-сервисном калачинском комплексе «Омич», ежедневно пропускающем три сотни грузовиков и легковых автомобилей, трудоустроено более двухсот человек. Здесь останавливаются путешественники не только из других российских регионов, но и из Китая, Германии, Италии, Франции. Семьдесят процентов туристов - семьи с детьми. Правда, большинство из них не имеет представления, что Сибирский тракт - это не только дорога, но и весьма интересный с исторической и культурной точек зрения маршрут.

- Проблема в том, что на дороге практически не встретишь указателей. В Европе в этом смысле все продумано, не заблудишься. Едешь и видишь, что тебя ждет за поворотом - кафе, гостиница, старинная церковь, заповедник, колесо обозрения, - поделился замечаниями с корреспондентом «РГ» мотоциклист с двадцатилетним стажем Сергей Андреев. - И нам тоже надо ставить такие ориентиры.

По словам директора ассоциации «Сибирский тракт» Леонида Рыженко, важно не только создать единую карту для автотуристов, но и разработать систему бонусов, которые можно накапливать и использовать на всем протяжении маршрута.

- Для этого уже формируется доступная мобильная и понятная путешественникам единая система поиска, включающая не только интерактивную карту, но и информацию о событиях, происходящих в городах и поселках по пути следования, - пояснил руководитель рабочей группы по развитию автотуризма в России при экспертном совете Госдумы Сергей Лобарев. - Тракт может дать импульс и другим отраслям, в том числе машиностроению. Например, когда начнет расти спрос на автодома и трейлеры, почему бы не наладить их отечественное производство.

Все эти предложения войдут в долгосрочную программу развития автотуризма в России. Осенью проект «Сибирский тракт» представят в Совете Федерации.

Справка «РГ»

Сибирский тракт - дорога от Москвы к границам Китая длиной одиннадцать тысяч километров, построенная в соответствии с царским указом 1689 году, в развитие Нерчинского торгового договора между Русским царством и Империей Цин. Непосредственно обустройство тракта началось в 1730 году, а закончилось в середине девятнадцатого века. Самая длинная дорога в мире дала жизнь многочисленным новым городам и поселкам.

По Сибирскому тракту проходили Великий чайный и Великий канальный пути, переезжали переселенцы. Однако к концу девятнадцатого века он перестал удовлетворить растущие транспортные потребности Российского государства. Правительство приняло

решение о сооружении железнодорожного Транссиба, и Сибирский тракт утратил свое торговое значение.

<https://rg.ru/2019/08/29/reg-sibfo/sibirskij-trakt-stanet-osnovoj-pilotnogo-proekta-po-razvitiu-avtoturizma.html>

### **ТАСС; 2019.08.29; ЧИСЛО АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ НА ВЕЧЕРНИХ МАРШРУТАХ СИМФЕРОПОЛЯ УВЕЛИЧАТ В 10 РАЗ**

Новый вечерний график движения общественного транспорта начнет действовать в Симферополе с 29 августа, на маршруты выпустят в 10 раз больше автобусов и троллейбусов. Об этом в среду сообщается на сайте Министерства транспорта Республики Крым.

«График движения автобусных и троллейбусных маршрутов в вечернее время составлен с учетом интервальности и направления рейсов, чтобы избежать дублирования маршрутов. Таким образом, с 20:00 до 23:00 на линию будут выходить 100 единиц техники, это 25% подвижного состава по всей маршрутной сети Симферополя. Ранее в вечернее время на линии выходило только 10 единиц техники», - процитировали в пресс-службе главу регионального **минтранса** Сергея Карпова.

Отмечается, что интервал движения от центра до спальных районов и обратно составит не более 30 минут. **Минтранс** также планирует совместно с администрацией города усилить контроль за соблюдением вечернего графика движения.

Глава Крыма Сергей Аксенов в ноябре 2018 года сообщал о планах властей приобрести 100 автобусов марки «Лиаз» для государственного перевозчика в Симферополе. Аксенов отмечал, что для закупки требуется порядка 1 млрд рублей. Муниципальное предприятие 10 декабря запустило на городские маршруты 44 новых автобуса марки «Лиаз», купленных в лизинг. Очередное поступление автобусов ожидается в сентябре 2019 года.

<https://tass.ru/v-strane/6809535>

### **РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, НАДЕЖДА ФЕДОРОВА; 2019.08.30; РЖД РЕШИЛИ ЗАСТРОИТЬ ЧЕТЫРЕ ВОКЗАЛА В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ; «ДОЧКА» РЖД «РЖД-НЕДВИЖИМОСТЬ» ЗАЙМЕТСЯ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ МОСКОВСКИХ ВОКЗАЛОВ И РАЗВИТИЕМ ПРИЛЕГАЮЩИХ К НИМ ТЕРРИТОРИЙ. ТОЛЬКО НА СМЕНЕ СТАТУСА НЕДВИЖИМОСТИ РЖД ЗАРАБОТАЮТ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБ.**

«РЖД-Недвижимость» (стопроцентная «дочка» РЖД) планирует заняться модернизацией московских вокзалов и перестройкой прилегающих к ним территорий для бизнес-проектов и строительства жилья. Эту идею обсуждали на заседании инвестиционного комитета РЖД в понедельник, 16 августа, сообщили РБК два источника, близких к его участникам.

Речь идет о развитии Киевского, Белорусского и Курского вокзалов с территориями полосы отвода железнодорожных путей до Третьего транспортного кольца, Савеловского вокзала совместно с грузовым двором Москва — Бутырская, а также грузового двора Москва — Митьково-2 в Сокольниках. Общая площадь этих территорий составляет 177 га, из которых на вокзалы и перроны приходится 22,9 га. Целью модернизации РЖД видят увеличение пропускной способности вокзалов, повышение комфорта пассажиров, увеличение налоговых поступлений от реализации бизнес-проектов, говорят оба собеседника.

«РЖД-Недвижимость» создана в августе прошлого года, ее гендиректор, согласно СПАРК, Борис Имас, которого источники РБК называют близким к семье Ротенбергов.

Имас работал в ликвидированном «Газкомплектсервисе», который «Новые известия» связывали со структурой Ротенберга «Стройгазмонтаж». Представитель Ротенберга опроверг связь с Имасом.

Планируется, что департамент корпоративного имущества РЖД заключит с «РЖД-Недвижимостью» генеральный договор на управление этими девелоперскими проектами на сумму до 704,3 млн руб. на 2020 год. В дальнейшем монополия рассчитывает заработать на продаже инвесторам прав застройки территорий. По оценке РЖД, кадастровая стоимость участков, после того как их градостроительный статус изменится и позволит строить на них коммерческую и жилую недвижимость, возрастет с 704 млн до 7–10 млрд руб. Именно в этой разнице монополия пока измеряет экономический эффект от развития территорий.

В пресс-службе РЖД сказали РБК, что не планируют самостоятельно заниматься девелопментом. «Для этого мы привлекаем профессиональных инвесторов, которые имеют соответствующие компетенции», — сообщили в госмонополии. В пресс-службе пояснили, что сотрудничество с «ДОМ.РФ» позволит компании улучшить обслуживание пассажиров на вокзалах, а также получить «большую отдачу от собственных активов». Параметры модернизации привокзальных территорий находятся в проработке, добавил представитель РЖД.

Недавно РЖД заключила подобное соглашение о развитии территории Рижского грузового двора в Москве с «Дом.РФ», входящей в госкорпорацию ВЭБ.РФ. Они будут застраивать территорию бывшей промышленной зоны административными, коммерческими и жилыми объектами. В частности, планируется построить новую штаб-квартиру РЖД и жилой комплекс, объем инвестиций эксперты оценивают в 100–200 млрд руб.

Глава монополии Олег Белозеров на подписании соглашения с «Дом.РФ» заявлял, что у «РЖД только в Москве на сегодняшний момент 60 зданий — 360 тыс. кв. м. Мы — очень большой собственник и располагаемся в зданиях, которые построены 30–40 и более лет назад. Технологии идут вперед, и чтобы обеспечить новый уровень информатизации, цифровизации, нам необходимы новые условия».

По оценке регионального директора департамента стратегического консалтинга Colliers International Владислава Николаева, при продаже территорий РЖД цена 1 га может быть около 100–200 млн руб. Соответственно, при продаже около 150 га монополия может получить 15–30 млрд руб. Но, предполагает Николаев, на продажу может быть выставлено меньше 150 га, поскольку часть этой территории необходима для сохранения железнодорожной инфраструктуры.

[https://www.rbc.ru/business/30/08/2019/5d67bc929a7947c7fce72598?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/business/30/08/2019/5d67bc929a7947c7fce72598?from=from_main)

### **ТАСС; 2019.08.30; ЛИМАРЕНКО: ОБНОВЛЕННАЯ Ж/Д ДОРОГА - ВАЖНЫЙ ШАГ К ПРОКЛАДКЕ МОСТА С САХАЛИНА НА МАТЕРИК**

Врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко назвал запуск обновленной железнодорожной дороги на Сахалине важным шагом на пути строительства мостового перехода с острова на материк.

В пятницу в Южно-Сахалинске состоялась торжественная церемония открытия обновленной железной дороги. Проведен демонстрационный запуск первых российских рельсовых автобусов, которые начнут курсировать по графику с 1 сентября.

«Мы считаем, что переход будет на материк, будет железнодорожный мост. То, что делается сейчас [комплексное переустройство железной дороги в регионе с колеи шириной 1067 мм на общероссийский стандарт 1520 мм] - логический ход перед этим важным историческим событием [строительством мостового перехода между Сахалином и материком]», - сказал Лимаренко журналистам.

Комплексное переустройство железной дороги в регионе ведется с 2003 года. В июне завершился первый этап реконструкции инфраструктуры на участке Холмск - Арсентьевка - Взморье протяженностью 161 км. Первый пассажирский поезд по так называемой широкой колее отправился со станции Холмск 15 июня. Тогда же начался второй этап реконструкции на участке Тихая - Поронайск протяженностью 159 км. Завершить обновление колеи планируется в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6822546>

### **ТАСС; 2019.08.29; СТРОИТЕЛИ В СЕНТЯБРЕ ПРИСТУПАЮТ К МОНТАЖУ АВТОМАТИКИ НА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА**

Строители в сентябре 2019 года приступят к монтажу систем поездной автоматики для безопасности движения на железнодорожной части Крымского моста, сообщили журналистам в информационном центре «Крымский мост».

«В сентябре начнется монтаж устройств поездной автоматики. На объекте занято почти 3 тыс. инженеров и рабочих», - приводятся в сообщении слова заместителя гендиректора по инфраструктурным проектам компании «Стройгазмонтаж» Леонида Рыженькина.

В частности, идет работа по установке систем сигнализации и централизации блокировки, которая позволит обеспечить безопасность пассажирского сообщения и грузового в дальнейшем.

По словам Рыженькина, железнодорожная часть моста находится в процессе строительства, первые поезда пойдут по мосту, как и планируется, в конце текущего года. Сейчас на стройплощадке продолжается устройство верхнего строения пути, его балластировка щебнем, рихтовка и выправка.

Укладываются контррельсы - дополнительные рельсы внутри основной колеи. Они применяются на железных дорогах, чтобы удерживать вагоны от возможного схода. Продолжается установка стоек освещения и шумозащитных экранов.

<https://tass.ru/ekonomika/6811678>

### **ТАСС; 2019.08.29; НОВУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ВЕТКУ К АЭРОПОРТУ ГАГАРИН В САРАТОВЕ НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ В 2022 ГОДУ**

Окончание строительства и запуск отдельной железнодорожной ветки к новому саратовскому аэропорту Гагарин намечены на 2022 год, сообщил в четверг ТАСС начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев.

«Я думаю, что в 2020 году мы проведем все проектные работы, а 2021-2022 годы - это реализация проекта. Для реализации проекта мы ставим себе 2022 год», - сказал Альмеев, уточнив, что строительство предполагает искусственное сужение реки Курдюм, по которой пройдет путь, и строительство мостового перехода.

Строительство выделенной ветки позволит возвести крытую железнодорожную станцию и сделать комфортным переход пассажиров из терминала аэропорта к ней. Сейчас железнодорожная станция находится примерно в 250 м от терминала, и платформа не является крытой.

Как сообщалось ранее, строительство начнется от станции «Липовский» до аэропортного комплекса, длина ветки составит 4,5-5 км. Стоимость проекта - порядка 2,5 млрд рублей.

Аэропорт Гагарин начал работу 20 августа. Это второй в РФ аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6811476>



### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; «ЕВРОСИБ» И ГЛОНАСС СОЗДАДУТ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ТЕМПЕРАТУРЫ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ «СКОРОПОРТА»**

ЗАО «Евросиб СПб-Транспортные системы» подписало соглашение о партнерстве с АО «ГЛОНАСС» и ОАО «Позитрон», сообщает пресс-служба «Евросиб СПб-ТС».

В рамках проекта «Евросиб», «ГЛОНАСС» и «Позитрон» займутся мониторингом грузоперевозок и контролем за соблюдением температурного режима при транспортировке по территории РФ скоропортящихся грузов, подконтрольных государственному ветеринарному надзору.

Проект будет реализован на базе решений компании «Евросиб», комплексного логистического оператора в области систем энергообеспечения для автономных перевозок рефрижераторных контейнеров.

В соответствии с соглашением, «Евросиб» в том числе осуществит разработку технических заданий на транспортное оборудование с учётом требований отраслевых норм и правил (в том числе с учетом нормативно-технической базы ОАО «РЖД», Ростехнадзора, РМРС). Компания также проведет работы по испытанию и сертификации транспортного оборудования, подготовит правила его эксплуатации.

В реализуемом проекте удаленный мониторинг и контроль за соблюдением условий перевозки и хранения грузов будет осуществлять АО «ГЛОНАСС» - оператор государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС». Для сбора и обработки информации, содержащей координатно-временные и температурно-влажностные параметры, поступающие с установленной на транспорте терминальной и контрольно-измерительной аппаратуры, будет использоваться автоматизированная система мониторинга на базе ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» («АСМ ЭРА»). Также АО «ГЛОНАСС» обеспечит передачу информации во ФГИС «ВетИС» в соответствии с требованиями Россельхознадзора.

Участникам проекта, транспортным компаниям и иным заинтересованным организациям будет предоставлен доступ к веб-интерфейсу «АСМ ЭРА» для мониторинга перемещения объектов, осуществляющих транспортировку скоропортящихся грузов, и визуализации температурно-влажностных параметров.

### **ТАСС; 2019.08.29; РЖД НЕ ПЛАНИРУЮТ ПРОДАЖУ ДОЧЕРНЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ**

РЖД не планируют продажу дочерней Федеральной грузовой компании (ФГК), сообщил журналистам заместитель генерального директора РЖД Андрей Старков в кулуарах железнодорожного салона PRO//Движение.Экспо.

«У РЖД нет планов по продаже [ФГК]. У нас неизменная позиция: это чрезвычайно интересный актив, и, самое главное, это чрезвычайно эффективный инструментарий для холдинга РЖД по решению задач, которые перед нами ставит наш акционер по обеспечению социально значимых перевозок и перевозок для государственных нужд», - сказал Старков.

Ранее глава ФАС Игорь Артемьев выступил с предложением обеспечить полный выход РЖД с рынка грузовых перевозок путем продажи или сдачи в аренду парка вагонов ФГК. Вице-премьер **Максим Акимов** в июле говорил журналистам, что этот вопрос требует глубокой проработки и подобного решения от правительства в ближайшей перспективе ожидать не стоит.

<https://tass.ru/ekonomika/6813000>

### **ТАСС; 2019.08.29; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАКРЫТЬ ДО КОНЦА ГОДА СДЕЛКУ ПО ПРОДАЖЕ АКЦИЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»**

«Российские железные дороги» (РЖД) планируют закрыть до конца 2019 года сделку по продаже пакета в размере 50% плюс две акции «Трансконтейнера». Об этом в кулуарах

железнодорожного салона PRO//Движение.ЭКСПО сообщил журналистам заместитель генерального директора РЖД Андрей Старков.

«Даты проведения аукциона (27 ноября - прим. ТАСС) создают максимально комфортные условия для всех потенциальных участников. Мы рассчитываем, что сделку закроем до конца этого года и передадим пакет акций [покупателю]», - сказал топ-менеджер.

По словам Старкова, в холдинге надеются, что в аукционе примет участие большое количество потенциальных покупателей.

«Пока нет заявок с внесением задатка. Но несколько участников обратились в «ВТБ Капитал» как к организатору [торгов] за получением права на допуск в [информационную] комнату и формирование документов для последующей подачи заявок. Мы рассчитываем на высококонкурентную историю, я думаю, картина будет небезыntenесная», - заключил замглавы РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/6812994>

### **ТАСС; 2019.08.29; ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ КИСЛОВОДСКОМ И ЖЕЛЕЗНОВОДСКОМ С 1 СЕНТЯБРЯ**

Электропоезда будут курсировать между Кисловодском и Железноводском в Ставропольском крае с 1 сентября, сообщили в среду в пресс-службе Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД).

«С 1 сентября появится новый пригородный маршрут Кисловодск - Железноводск. Составы будут ходить по нему по выходным и праздничным дням. Из Кисловодска поезда станут отправляться в 09:27 и 12:30, из Железноводска - в 12:26 и 14:26», - говорится в сообщении.

Как отмечается, в связи с введением в график дополнительных пригородных поездов частично изменится расписание и других пригородных составов на участке Минеральные Воды — Кисловодск.

<https://tass.ru/v-strane/6808619>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.30; ТАНКЕРЫ ВЫПЛЫВАЮТ ИЗ УБЫТКОВ; «СОВКОМФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ПРИБЫЛЬ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ**

Восстановление рынка танкерных перевозок вывело в прибыль ряд игроков отрасли, в том числе «Совкомфлот», получивший прибыль \$91 млн в первом полугодии впервые с 2017 года. Другие компании сектора в разы снизили убыток. Отрасль ожидает роста ставок фрахта во втором полугодии.

В первом полугодии «Совкомфлот» получил чистую прибыль в \$91 млн против убытка в \$57,8 млн годом ранее, следует из отчетности. Выручка составила \$828 млн, выручка на основе тайм-чартерного эквивалента — \$609 млн, что на 16,6% и 19,1% больше, чем годом ранее. EBITDA подскочила на 42,4%, до \$381,2 млн. По словам главы компании Сергея Франка, улучшению показателей способствовал «рост доходов от эксплуатации флота в сегменте конвенциональных танкерных перевозок вследствие определенного улучшения конъюнктуры фрахтового рынка, хотя спотовые ставки не достигли средних исторических значений».

Мировые танкерные компании также улучшили свое финансовое положение. Так, Torn получил «лучший полугодичный результат за три года», доналоговая прибыль составила \$28,7 млн с прибылью на акцию \$0,38 против убытка \$0,12 за тот же период 2018 года. В основном же компании кратно сократили убыток: Euronav — в 2,5 раза, с \$51,6 млн до \$19 млн, Nordic American Tankers (NAT) — в пять раз, с \$46,9 млн до \$9,3 млн, International Seaways — в 8,5 раза, до \$5,6 млн, Scorpio Tankers — в 6,6 раза, со \$100,7 млн до \$15,2

млн. Вместе с тем некоторые участники отрасли показали рост убытков: Ardmore Shipping — на 39%, до \$19,1 млн, Teekay Tankers — в 1,9 раза, до \$95,6 млн. «Есть несколько сигналов о том, что рынок танкерных перевозок растет,— сообщает NAT.— Наиболее очевидный — это динамика показателей год к году, явно указывающая на то, что ветер переменился».

Значительные надежды владельцы танкеров возлагают на вступление в силу с 1 января 2020 года ограничений ИМО по судовому топливу (так называемых ИМО 2020), согласно которым суда вне специальных зон контроля выбросов, где уже введены более строгие ограничения, не смогут использовать топливо с содержанием серы более 0,5% (сейчас 3,5%). Рост нефтепереработки в рамках подготовки к ИМО 2020 потребует увеличения мощностей для транспортировки низкосернистого дизтоплива, что благоприятно скажется на сегменте нефтепродуктовых танкеров. При этом, сообщает Diamond S Shipping, во втором полугодии предложение танкеров снизится в связи с необходимостью установить скрубберы (для снижения выбросов серы) на 16% мирового флота, что приведет к росту цен.

Как говорил гендиректор Ardmore Shipping Энтони Гарни, «трансформация мировой цепи поставок энергоносителей в ответ на введение ИМО 2020 может стать крупным циклическим катализатором для нефтепродуктовых танкеров». ИМО 2020 станет драйвером повышенного спроса на продуктовые танкеры, сообщает в своем отчете Top. «Совкомфлот» готовится к ИМО 2020 путем перевода судов на СПГ, сейчас у компании шесть таких танкеров, еще пять в постройке. По словам первого заместителя гендиректора «Совкомфлота» Игоря Тонковидова, эксплуатация таких судов показала, что использование СПГ в качестве основного топлива позволяет сократить выбросы углекислого газа (CO<sub>2</sub>) в атмосферу на 30% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе. Согласно исследованию S&P Global Platts, доля СПГ в мировой бункеровке после введения новых стандартов должна составить 3% в 2020 году и вырасти до 7% к 2030 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4075054>

### **ТАСС; 2019.08.29; МЕДВЕДЕВ В АСТРАХАНИ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ О РАЗВИТИИ ВОДОХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА ВОЛГИ**

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** в пятницу проведет в Астрахани совещание о развитии водохозяйственного комплекса в бассейне Волги. Об этом сообщает пресс-служба правительства РФ.

В совещании примут участие вице-премьер **Максим Акимов**, министр природных ресурсов и экологии **Дмитрий Кобылкин**, министр энергетики **Александр Новак**, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства **Владимир Якушев** и главы регионов. Также председатель правительства проведет рабочую встречу с врио губернатора Астраханской области **Игорем Бабушкиным**.

Во время поездки **Медведев** примет участие в церемонии открытия Всероссийского театрального марафона в Южном федеральном округе, в которой также будут участвовать вице-премьер **Ольга Голодец** и министр культуры **Владимир Мединский**.

Оздоровление Волги

Федеральный проект «Оздоровление Волги» входит в состав национального проекта «Экология». Он включает в себя такие меры, как строительство комплекса гидротехнических сооружений для дополнительного обводнения реки Ахтубы, экологическая реабилитация 1,5 тыс. га водных объектов Нижней Волги, ликвидация и рекультивация 43 объектов накопленного экологического вреда. Также предполагается провести расчистку и углубление дна не менее 281 км каналов-рыбоходов, восстановить не менее 26,9 тыс. га водных объектов Нижней Волги, расчистить участки водных объектов Нижней Волги протяженностью 319 км.

Кроме того, будут построены и реконструированы 89 водопропускных сооружений, подняты и утилизированы 95 затонувших судов в акватории реки.

Ключевая задача федерального проекта - строительство и реконструкция очистных сооружений, обеспечивающих сокращение отведения в реку Волгу и ее притоки загрязненных сточных вод. Планируется, что этот показатель будет снижен в три раза, с 3,17 куб. км в 2018 году до 1,05 куб. км к 2024-му. В проекте принимают участие 16 регионов: Марий Эл, Татарстан, Чувашия, Астраханская, Волгоградская, Вологодская, Ивановская, Костромская, Московская, Нижегородская, Самарская, Саратовская, Тверская, Ульяновская, Ярославская области и город Москва.

Общий объем финансирования до 2024 года составит 205 млрд рублей. В 2019 году из федерального бюджета на эти цели планируется выделить 17,6 млрд. Больше всего предполагается потратить на сокращение доли загрязненных сточных вод (15,6 млрд рублей) и меры по расчистке и углублению дна каналов-рыбоходов, восстановлению водных объектов Нижней Волги (600 млн рублей).

Аналогичные региональные программы по оздоровлению Волги утверждены во всех регионах, участвующих в реализации федерального проекта.

<https://tass.ru/ekonomika/6815127>

### **КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.30; АЭРОПОРТЫ СОБИРАЮТ ПОД КРЫЛО; КРУПНЫЕ ХОЛДИНГИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ В УПРАВЛЕНИЕ МАЛЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ**

Правительство и аэропортовое сообщество обсуждают новый механизм развития малых региональных аэропортов с пассажиропотоком от 50 тыс. до 500 тыс. человек в год. «Аэропорты регионов» и «Новпорт» готовы совместно взять под управление несколько десятков малых аэропортов на условиях концессии. В рамках такой схемы предлагается модернизировать их инфраструктуру за счет средств бюджета и госбанков, в частности ВЭБ.РФ. Эксперты отмечают, что развитие малых аэропортов через объединение применяется в Европе и может помочь снизить расходы.

«Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга) и «Новпорт» Романа Троценко могут получить в управление несколько десятков малых региональных аэропортов на условии концессии. По словам источников “Ъ” в отрасли, такое предложение внес гендиректор «Аэропортов регионов» Евгений Чудновский на совещании по развитию региональных перевозок, которое проводил в августе советник президента РФ **Игорь Левитин**. Впрочем, источники “Ъ” в аэропортовых холдингах говорят, что инициаторами выступили не они — изначально с таким запросом к ним обратились из правительства.

Речь идет о малых региональных аэропортах с пассажиропотоком от 50 тыс. до 500 тыс. человек в год. Предполагается, что для обеспечения инвестиций в развитие их инфраструктуры будет создана управляющая компания, которой на пилотном этапе будут переданы десять аэропортов на условиях концессии. В дальнейшем их число может вырасти до пятидесяти (подробнее о ситуации с региональными аэропортами — см. «Инвестициям негде приземлиться»).

По информации “Ъ”, развивать инфраструктуру малых аэропортов предложено за счет средств федерального бюджета и льготных займов у госбанков.

В частности, переговоры о финансировании проекта ведутся с ВЭБ.РФ, где, по словам источников “Ъ”, пока не дали конкретного ответа. Источники “Ъ” говорят, что список аэропортов для пилотной стадии проекта на данный момент не согласован, его определит **Минтранс**.

В **Минтрансе** подтвердили “Ъ” факт обращения аэропортовых холдингов, отметив, что «данное предложение вызывает интерес», но для принятия решения требуется детальная проработка вопроса. В Росавиации не комментируют инициативу, поскольку аэропорты,

которые могут быть переданы управляющей компании, находятся в региональной собственности.

В ВЭБ.РФ отказались комментировать идею создания концессии, но напомнили, что на ПМЭФ-2019 госкорпорация вместе со Сбербанком и «Новопортом» договорилась выделить 2,65 млрд руб. на модернизацию аэровокзалов Мурманска, Астрахани, Владикавказа, Томска, Кемерово и Улан-Удэ.

По информации “Ъ”, «Аэропорты регионов» также направили в правительство новое письмо, в котором просят смягчить требования по транспортной безопасности для малых аэропортов, чтобы снизить их эксплуатационные расходы. Источник “Ъ” в отрасли подчеркивает, что предлагаемые меры не приведут к снижению транспортной безопасности, а направлены на устранение избыточного регулирования.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что идея создания управляющей компании похожа на опыт развития малых аэропортов в европейских странах. В Испании, Швеции, Норвегии региональные аэропорты объединены в одну компанию. «Консолидация позволит упростить и удешевить многие организационные процессы»,— считает эксперт. Он считает закономерным привлечение нескольких холдингов к управлению одной структурой, поскольку при разделении малых аэропортов между холдингами началась бы борьба за выделяемое на их развитие бюджетное финансирование. Господин Ланецкий считает, что инвестиции в один аэропорт с пассажиропотоком до 500 тыс. человек можно оценить в €50–100 млн, «в Польше обновление малого аэропорта вместе с новым терминалом, командно-диспетчерским пунктом и ремонтом ВПП обходится в €50 млн».

<https://www.kommersant.ru/doc/4075137>

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.30; ИНВЕСТИЦИЯМ НЕГДЕ ПРИЗЕМЛИТЬСЯ; ЧТО ТОРМОЗИТ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ**

Российские аэропортовые холдинги после периода быстрого наращивания активов фактически перестали их покупать, несмотря на рост авиаперевозок. Самые привлекательные аэропорты в России уже разобраны, немногие оставшиеся интересные активы купить по разным причинам трудно. Экспансию в ближнее зарубежье для двух из трех игроков, «Аэропортов регионов» Виктора Вексельберга и «Базэл Аэро» Олега Дерипаски, ограничивают санкции против их владельцев. Расширяется только «Новопорт» Романа Троценко, который активно интересуется аэропортами СНГ. Способствовать в этом может как партнер в лице казахстанской Meridian Capital, так и геополитические интересы России.

Прошлый год стал одним из самых противоречивых в современной истории авиации в РФ. Российские авиакомпании обслужили рекордный пассажиропоток, увеличив его на 10,6%, до 116,2 млн человек. Однако отрасль показала худший совокупный финансовый результат за последние годы — убыток в размере 50 млрд руб. В 2019 году финансовые результаты продолжили ухудшаться, в первом квартале совокупный убыток, по данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), составил 45,3 млрд руб. Тем не менее ни одна авиакомпания с начала года не покинула рынок, а объем перевозок продолжает расти. По данным Росавиации, за первое полугодие российские авиакомпании увеличили перевозки еще на 12,1%, до 57,7 млн человек, аэропорты обслужили 99,7 млн пассажиров (с учетом перевозок иностранных авиакомпаний).

В этом контексте федеральное правительство стремится перераспределить пассажиропоток, сегодня на три четверти приходящийся на Москву, в пользу региональных аэропортов. Белый дом обнулil НДС на региональные авиаперевозки, реализуется программа субсидирования региональных маршрутов.

Однако российские аэропортовые холдинги — «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга, «Новпорт» Романа Троценко и «Базэл Аэро» Олега Дерипаски (структуры последнего также контролируют аэропорт Владивостока и оперируют аэропортом Красноярска), — которые в последние годы агрессивно наращивали свои сети, наоборот, снижают активность. Новые аэропорты не покупались уже больше года. Последними приобретениями «Аэропортов регионов» стали аэропорты Петропавловска-Камчатского в декабре 2017 года и Нового Уренгоя в январе 2018 года. «Новпорт» приостановил экспансию на аэропорте Ставрополя в апреле 2018 года.

Крупных активов не осталось

Собеседники “Ъ” в отрасли объясняют затишье тем, что сегодня большая часть перспективных аэропортов уже вошла в тот или иной холдинг. И хотя на рынке еще есть несколько потенциально привлекательных аэропортов с пассажиропотоком более 1 млн человек, их сложно приобрести по различным причинам.

Самым интересным из тех активов, которые еще не входят в холдинги, участники рынка считают аэропорт Иркутска. В прошлом году он обслужил 2,2 млн человек. В 2019 году правительство области заключило контракт со структурами Романа Троценко на реконструкцию терминала, однако, по мнению Федеральной антимонопольной службы (ФАС), инвестор был выбран с нарушениями, без полагающегося в таких случаях открытого конкурса. Теперь проект оказался в подвешенном состоянии: власти региона не согласны с решением ФАС и, возможно, будут его оспаривать в суде. Если конкурс все же объявят, конкурентом «Новпорта» наверняка станет «Базэл Аэро», поскольку у Олега Дерипаски много активов в регионе.

Расположенный в Западной Сибири аэропорт Омска также принято считать интересным активом с точки зрения создания пересадочного узла. Его пассажиропоток — 1,1 млн человек в 2018 году. Однако, как отмечают собеседники “Ъ” в отрасли, потенциал Омска и Иркутска как хабов серьезно снизился после того, как крупнейшие российские авиакомпании «Аэрофлот» и S7 выбрали для этой цели другие аэропорты — Красноярск и Новосибирск (входит в «Новпорт»).

«После того как «Аэрофлот» год назад объявил о создании хаба в Красноярске и базировании там части своего флота, перспективы Иркутска и Омска с точки зрения их развития стали гораздо менее очевидными. Потенциал Иркутска можно было раскрыть, начав его модернизацию два-три года назад», — говорит собеседник “Ъ” в одном из аэропортовых холдингов.

В определенный момент был интерес к относительно небольшому аэропорту Благовещенска, пассажиропоток которого в прошлом году составил 419 тыс. человек. Перспектива аэропорта виделась в привлечении китайских перевозчиков, однако сделать это в нужном объеме пока не удастся, говорит собеседник “Ъ”.

Аэропорт Сургута генерирует стабильный пассажиропоток, в прошлом году он составил 1,75 млн человек. В начале 2018 года долю в 20% в капитале аэропорта приобрели «Аэропорты регионов». Однако увеличить ее не удастся. Больше половины аэропорта контролирует авиакомпания Utair, которая пока не соглашается расстаться с активом, несмотря на наличие серьезных финансовых проблем и соответствующие требования кредиторов.

Интересными инвесторы считают аэропорты Казани и Уфы, пассажиропоток которых в прошлом году составил 3,1 млн и 3,2 млн человек соответственно. Уфа входит в топ-10 крупнейших аэропортов России, Казань — в топ-15. Но оба аэропорта принадлежат региональным властям, которые не хотят продавать их, говорят источники “Ъ” в отрасли.

Курс на СНГ

В условиях сокращения числа привлекательных активов в России «Аэропорты регионов» и «Базэл Аэро» заняты в основном развитием уже приобретенных аэропортов. Однако

«Новаяпорт» выбрал иную стратегию и решил продолжить экспансию в ближнем зарубежье.

В мае холдинг объявил об интересе к аэропорту Актобе в Казахстане. В 2018 году его пассажиропоток составил 411,2 тыс. человек. Материнская структура «Новаяпорта» — AEON (паритетно принадлежит Роману Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital) — подписала меморандум о комплексной реконструкции аэропорта с Kazakh Invest, которая занимается привлечением иностранного капитала в Казахстан. Роман Троценко предварительно оценивал инвестиции в терминал в Актобе в \$50 млн. Также он говорил об интересе к аэропорту Нур-Султана, но только после ввода второй взлетно-посадочной полосы.

Затем в AEON заявили об интересе к узбекским аэропортам Самарканда, Намангана и Ургенча, принадлежащим национальному перевозчику Uzbekistan Airways. Первый должен быть реконструирован к 2022 году, когда в Самарканде пройдет саммит Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). На модернизацию Намангана и Ургенча дается около пяти лет. Все три аэропорта небольшие, пассажиропоток наиболее крупного из них — Самарканда — оценивается в 300 тыс. человек, однако сами города перспективны с точки зрения развития туризма.

Наконец, в августе, после резкого изменения политической обстановки в Молдавии и отъезда из страны олигарха Владимира Плахотнюка, стало известно об интересе господина Троценко к аэропорту Кишинева. Аэропорт контролировали структуры Илана Шора, крупного молдавского бизнесмена, которого считают близким к господину Плахотнюку. После июньских событий правительство Молдавии объявило незаконным заключение договора концессии на 49 лет с компанией Avia Invest, подконтрольной господину Шору.

Концессия предполагала инвестиции в аэропорт со стороны управляющей компании в размере €244,2 млн и параллельное отчисление в бюджет Молдавии 1% от доходов аэропорта. На конец 2018 года инвестор вложил €87 млн. Президент республики Игорь Додон заявил, что вложенные деньги могли быть похищены из банковской системы Молдавии, что позволяет властям расторгнуть договор концессии в одностороннем порядке. Пассажиропоток аэропорта в 2016 году перевалил за 1 млн человек и очень быстро растет: в 2017 году он составил 1,6 млн человек (рост составил 44,6%), в 2018 году — 2,8 млн человек (рост на 75%). Участники рынка отмечают, что значительную часть пассажиропотока формируют молдавские трудовые мигранты, летающие в Европу и Россию. Также аэропортом пользуются жители западной части Украины, летающие в Россию: прямое авиасообщение между странами сегодня запрещено.

Впрочем, на этом направлении «Новаяпорт» уже столкнулся с существенными проблемами. Компанию Avia Invest в середине августа выкупил швейцарский финансист Натаниэль Ротшильд, проигнорировав недовольство властей Молдавии. Согласно сообщению правительства страны от 29 августа, власти «продолжат сотрудничать с правоохранительными органами, чтобы разорвать контракт о концессии». Шансы на приобретение аэропорта Кишинева у AEON появятся, только если власти Молдавии доведут этот процесс до конца.

По среднеазиатским аэропортам AEON также пока не подписала твердых соглашений. Параметры инвестирования в аэропорты Узбекистана изучают консалтинговые компании, которые представят результаты осенью. Размер вложений в казахстанский Актобе определит специально созданная рабочая группа.

Стратегию сложно интерпретировать

Интерес «Новаяпорта» к небольшим аэропортам в Средней Азии вписывается в логику действий компании на российском рынке, где холдинг активнее других занимается мелкими региональными аэропортами. «Новаяпорт» в отдельных случаях действительно берет в управление аэропорты, рентабельность которых эксперты считают очень

низкой,— говорит главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов.— «Новапорт» никогда не объяснял свою стратегию, ее сложно интерпретировать». Эксперт добавляет, что каждый аэропорт индивидуален и может содержать скрытые возможности для развития.

Одной из причин интереса господина Троценко к азиатским региональным аэропортам может быть наличие у него казахстанских партнеров в лице инвестиционного фонда Meridian Capital. Если благодаря партнерам удастся достичь договоренностей с властями Казахстана и Узбекистана, экономически аэропорты этих стран выглядят привлекательными, говорят собеседники “Ъ” на рынке.

Так, аэропорт Самарканда может стать одним из пересадочных узлов в авиасообщении между Европой, Китаем и Индией. Увеличению пассажиропотока может способствовать и реализация туристического потенциала города. В то же время за аэропорты Средней Азии ожидается конкуренция со стороны зарубежных игроков. К примеру, в Узбекистане традиционно силен корейский бизнес, который может попытаться перехватить аэропорты у структур господина Троценко, говорит один из собеседников “Ъ”.

Руководитель управления машиностроения, транспорта, материалов «ВТБ Капитала» Елена Сахнова считает, что интерес к аэропортам Средней Азии можно объяснить «интеграционными процессами на территории СНГ» и потребностью в развитии инфраструктуры для роста мобильности населения: «В последние годы мы видим, что в странах Средней Азии происходят те же процессы, что и в России, но с отставанием на пять-семь лет. Инфраструктура объектов Казахстана и Узбекистана сегодня явно испытывает нехватку инвестиций».

По мнению эксперта, интерес «Новапорта» к некоторым небольшим аэропортам, в том числе и в России,— это расчет на длительную перспективу. «Сегодня огромные деньги вкладываются в национальные проекты, что должно дать импульс для развития регионов и улучшения благосостояния населения. «Новапорт» может делать ставку на развитие пассажиропотока в региональных аэропортах в ближайшие десять лет»,— говорит она. В то же время, отмечает Елена Сахнова, для последующей продажи актива больше подходит стратегия «Аэропортов регионов» и «Базэл Аэро», так как выгоднее продавать большие аэропорты.

Между политикой и экономикой

На стратегию экспансии «Новапорта» при этом могут влиять отнюдь не только экономические факторы. «Надо учитывать, что мы живем не совсем в рыночной экономике»,— подчеркивает Федор Борисов.

Россия должна быть заинтересована в том, чтобы критически важная инфраструктура на территории стран ЕЭС и евразийского партнерства (в эту инициативу входит Узбекистан), в том числе аэропорты, развивалась с участием российских инвесторов, поясняет руководитель отдела Средней Азии Института стран СНГ Андрей Грозин. Он напоминает, что страны региона очень осторожно допускают в этот сектор иностранных инвесторов, хотя им, и особенно Узбекистану, крайне необходимы инвестиции для региональных аэропортов, не обновлявшихся с 1980-х годов. «Инвестиции в Средней Азии могут быть успешными только при наличии договоренностей на высоком политическом уровне»,— подтверждает один из участников авиарынка.

Источники “Ъ” сомневаются, что власти Узбекистана или Казахстана захотят отдать российским инвесторам свои столичные аэропорты, генерирующие стабильно высокий пассажиропоток (аэропорт Астаны в 2018 году обслужил 4,55 млн человек, Ташкента — около 3 млн человек). Местные власти могут быть заинтересованы в привлечении зарубежного капитала в аэропорты провинциальных городов в силу ограниченности ресурсов региональных администраций и бизнеса. Но инвестиции в местных юрисдикциях собеседники “Ъ” считают рискованными, несмотря на политические перемены в Узбекистане и стремление руководства привлечь частный капитал в инфраструктуру.



Есть и другие политические факторы. Так, аэропорт Кишинева — довольно крупный и с понятными перспективами развития — мог бы вызвать интерес и у других российских холдингов. В 2017 году «Аэропорты регионов» подавали вместе с «Новопортом» заявку на модернизацию аэропорта Белграда, который их интересовал как с точки зрения роста пассажиропотока российских туристов, так и как возможная точка разлета по Центральной и Восточной Европе.

Но в 2018 году против Олега Дерипаски и Виктора Вексельберга были введены санкции США. Это де-факто ограничивает их аэропортовый бизнес пределами России: работа с контрагентом, включенным в SDN-лист, может отпугнуть иностранные авиакомпании и помешать наращиванию пассажиропотока, а также затруднить заключение контрактов на модернизацию терминала. Возможно, добавляет Елена Сахнова, часть источников финансирования сегодня не доступна для них или доступна по более сложным условиям, нежели для AEON.

Конъюнктура

В России остается также большое число аэропортов с пассажиропотоком менее 500 тыс. человек, но они, как правило, не интересуют инвесторов, так как не могут окупить капиталовложения в развитие транспортной инфраструктуры. К примеру, у структур Олега Дерипаски нет ни одного такого аэропорта. У «Аэропортов регионов» только один — Саратов (426 тыс. человек). У «Новопорта», контролирующего самую крупную в России сеть из 17 региональных аэропортов, таких активов всего три: Чита, Улан-Удэ и Ставрополь (по 0,4 млн человек каждый).

В августе на совещании по развитию региональной авиации под председательством помощника президента РФ Игоря Левитина гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский предложил Минтранс создать управляющую компанию по развитию небольших региональных аэропортов. Предполагается, что на первом этапе компания получит в управление десять региональных аэропортов с пассажиропотоком менее 500 тыс. человек каждый. Управление активом возьмут на себя «Аэропорты регионов» и «Новопорт», они получают имущество аэропортов в концессию. Проект предложено частично профинансировать из федерального бюджета, а частично из средств ВЭБ.РФ и других госбанков. Только на таких условиях инвесторы готовы развивать небольшие аэропорты.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов говорит, что на рынке доходными считаются аэропорты с пассажиропотоком не менее 300 тыс. человек в год. Однако эта оценка ничем не подтверждена, из этого правила бывают исключения. «Пассажиропоток аэропорта Якутии, крупнейшего в ФКП «Аэропорты Севера», составляет 114 тыс. человек, но в 2018 году они вышли в ноль», — отмечает эксперт. По его словам, аэропорт смог достичь этого за счет высоких тарифов на обслуживание авиакомпаний. Впрочем, такой подход ограничивает развитие пассажиропотока.

<https://www.kommersant.ru/doc/4075021>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2019.08.30; ЦЕНА ВОПРОСА; ГЛАВНЫЙ ЭКСПЕРТ ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ ФЕДОР БОРИСОВ О РАЗВИТИИ НЕБОЛЬШИХ АЭРОДРОМОВ**

Развитие регионального и местного авиасообщения названо одним из приоритетов государственной политики. Задача эта сколь насущна, столь и не проста — данный вид перевозок остается хронически убыточным и требует активного участия государства. Помимо субсидий важнейшим условием является развитие инфраструктуры: аэропортов и посадочных площадок.

В сегменте региональных аэропортов от 0,3 млн пассажиров и выше ситуацию удалось разрешить при активном участии частных инвесторов, в первую очередь холдингов

«Аэропорты регионов», «Новопорт» и «Базэл Аэро». Одним из таких шагов стало открытие аэропорта Гагарин в Саратове, заменившего старый аэродром в черте города. Оно позволит авиакомпаниям существенно улучшить экономику на рейсах в Саратов (в первую очередь за счет эксплуатации более вместительных типов самолетов), что должно не только компенсировать инвестиционную составляющую, но и создать для перевозчиков более выгодные условия, в том числе и для развития региональных маршрутов.

Но когда речь заходит об аэропортах меньшей размерности, коммерческие перспективы развития таких аэропортов вызывают резонный скепсис — при высоких издержках заработать на пассажире не получается, неавиационные доходы в таких аэропортах практически отсутствуют. В реальности существуют примеры рентабельных аэропортов даже с пассажиропотоком немногим более 100 тыс. человек в год, но это скорее исключения из правил — они достигаются в первую очередь за счет высоких тарифов на обслуживание авиакомпаний, что не способствует развитию авиасообщения.

Однако и на этом направлении можно добиться результатов. Эффект может дать реконструкция аэродромов и возможность использования самолетов с лучшей экономикой. При этом увеличение доходов за счет роста спроса ограничено — рост пассажиропотока в ближайшее время будет связан с программами субсидирования.

Таким образом, экономический эффект развития небольших аэродромов следует искать в снижении их издержек. И тут имеется задел, связанный с несовершенством законодательства. На сегодня избыточные требования приводят к тому, что численность персонала аэропорта и затраты на оборудование и процедуры аттестации и сертификации даже не в разы, а зачастую на порядок больше, чем у аналогичных аэродромов в развитых странах.

Общие требования к безопасности слабо ориентированы на актуальные риски малых аэродромов и совсем не учитывают их специфики. Трудно объяснить, зачем в условиях тундры, острова или гор наличие патрульной дороги или ограждения даже в тех случаях, когда внешняя среда и так делает аэропорт труднодоступным. Неясно и то, зачем содержать большой штат специалистов авиационной безопасности и групп быстрого реагирования на аэродроме, который обслуживает несколько рейсов даже не в день, а в неделю. Трудовое и авиационное законодательство препятствует совмещению функций и потворствует сохранению большого количества малооплачиваемых узких специалистов.

Тем не менее для развития региональной и местной авиации альтернативы оптимизации издержек на сегодня нет. Без этого невозможно не только привлечение частных инвесторов на малые аэродромы, но и нынешнее содержание их за счет государства — эти расходы сегодня непомерны. И корректировка законодательной и нормативной базы в этой сфере сегодня необходима.

<https://www.kommersant.ru/doc/4074315>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ; 2019.08.30; БЕРЛИНСКИЙ АКЦЕНТ: РОССИЙСКИЕ НЕФТЯНИКИ ЗАПРАВЛЯЮТ НЕМЕЦКИЕ САМОЛЕТЫ; «РОСНЕФТЬ» В ЧЕТЫРЕ РАЗА НАРАСТИЛА ОБЪЕМЫ ПРОДАЖ АВИАТОПЛИВА В ЗАРУБЕЖНЫЕ АЭРОПОРТЫ**

В первой половине 2019 года «Роснефть» увеличила объемы поставок авиакеросина в зарубежные аэропорты почти в четыре раза, до 200 тыс. т, рассказали «Известиям» в компании. Такой рост обеспечен за счет выхода в аэропорты Германии, где было реализовано 142,5 тыс. т, отметил директор департамента специальных нефтепродуктов компании Тимофей Хохлов на пресс-конференции, которая состоялась на международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2019». Дочернее общество Rosneft Deutschland в этом году заключило контракты на обеспечение авиакеросином воздушных гаваней Берлина и Мюнхена. Теперь в планах компании — выход и в другие города ФРГ.

Эксперты подтверждают: германское направление — одно из главных в зарубежной экспансии нефтяного холдинга. Сейчас «Роснефть» уже является акционером трех крупных НПЗ в этой стране и поставляет примерно 12% всего моторного топлива, продающегося в этой стране. В России компания также нацелена на дальнейшую экспансию в региональные аэропорты.

Зарубежная экспансия

В I полугодии 2019 года дочернее общество «Роснефти» Rosneft Deutschland продало клиентам в аэропортах Германии 142,5 тыс. т авиационного керосина. Ранее компания заключила контракты на заправку «в крыло» с воздушными гаванями Мюнхена (Тегель) и Берлина (Шенефельд). Помимо этого, «дочка» «Роснефти» договорилась о продаже авиатоплива JET A-1 собственного производства. Этим горючим в берлинском аэропорту будет заправлять свои самолеты «Аэрофлот».

— Мы перешагнули этап работы только на внутреннем рынке и вышли за рубеж. Работаем в Берлине и Мюнхене, присутствуем в Грузии и Монголии. ФРГ — новая для нас точка, мы начали там работать только в 2019 году и, безусловно, продолжим наращивать объемы, будем выходить в другие города в Германии, — отметил Тимофей Хохлов на пресс-конференции в рамках авиасалона «МАКС-2019».

Ведущий эксперт Союза нефтегазопромышленников Рустам Танкаев сказал «Известиям», что германское направление — одно из главных в зарубежной экспансии «Роснефти».

— Компания имеет долю в трех НПЗ в Германии и поставляет примерно 12% всего моторного топлива, продающегося в этой стране. Думаю, эта цифра будет расти. Начало поставок авиатоплива в немецкие аэропорты — логичный очередной шаг к увеличению своей доли на этом выгодном рынке, — сказал он.

Помимо Германии, «Роснефть» заправляет самолеты в аэропортах трех крупнейших городов Грузии (Тбилиси, Кутаиси и Батуми) и столице Монголии Улан-Баторе.

От Москвы до Магадана

В первой половине 2019 года «Роснефть Аэро» («РН-Аэро») на 2% — до 1,6 млн т — увеличила продажи авиакеросина, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В эту цифру входит заправка самолетов в аэропортах, а также реализация топлива на бирже.

— По нормативу компания должна поставлять на биржу 10%, однако мы продаем больше — порядка 14–16%. Это дает свободный, равный доступ к продукту, в том числе независимым игрокам, — пояснил Тимофей Хохлов.

Основной канал продажи топлива — заправка «в крыло» (розничная торговля), за первые шесть месяцев она увеличилась на 9,5%. Всего в российских аэропортах за этот период «Роснефть Аэро» залила в лайнеры 1,035 млн т горючего. Количество заправочных операций при этом выросло на 13%, превысив 108 тыс.

Как пояснили в компании, заметнее всего продажи топлива выросли в московском аэропорту Шереметьево, а также в Пулково (Санкт-Петербург) и в аэропорту Пашковский (Краснодар).

Согласно прогнозу ГосНИИ гражданской авиации, в 2019 году объем авиаперевозок в РФ вырастет на 7,5% по сравнению с 2018-м. Это скажется и на объеме потребляемого авиатоплива.

Спрос на него будет расти, отметил старший аналитик «БКС Премьер» Сергей Суверов.

— Внутривосский рынок авиаперевозок сейчас активно развивается. Модернизируются существующие аэропорты, строятся и открываются новые, например, в Саратове. Благодаря этому можно ожидать рост спроса на авиакеросин. Также можно рассчитывать на рост экспорта топлива, — добавил эксперт.

«РН-Аэро» также расширила географию присутствия на российском рынке авиатоплива. В этом году компания начала работу в международном аэропорту Магадана. Он стал 43-м в списке воздушных гаваней, где компания заправляет самолеты.

— Работа в удаленных аэропортах требует даже большего внимания и ответственности, чем в точках, где, в случае какого-то сбоя, тебя могут поддержать партнеры. В малом аэропорту вся ответственность ложится на тебя, — пояснил Тимофей Хохлов.

Он сообщил, что следующим шагом в развитии сети самолетных «заправок» станет строительство ТЗК в Пулково. Это будет крупный региональный хаб, учитывающий рост инфраструктуры и рост пассажиропотока, пояснил Тимофей Хохлов.

«РН-Аэро» запустила в промышленную эксплуатацию систему оперативного учета движения нефтепродуктов. Она установлена на четырех ТЗК компании в аэропортах Владивостока, Красноярска, Самары и Санкт-Петербурга. Как пояснили в «Роснефти», система позволяет повысить скорость предоставления данных по движению нефтепродуктов, а также исключает влияние человеческого фактора. Уже в ближайшее время технологию планируется внедрить на остальных ТЗК «РН-Аэро». Тимофей Хохлов отметил, что автоматизация не приводит к сокращению рабочих мест, но позволяет контролировать весь процесс доставки топлива — от НПЗ до заправки «в крыло».

<https://iz.ru/915654/aleksandr-volobuev-mikhail-kalmatchii/berlinskii-aktcent-rossiiskie-neftianiki-zapraviat-nemetckie-samolety>

### **ТАСС; 2019.08.29; «РУСЛАЙН» С СЕНТЯБРЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД В САРАНСК**

Авиакомпания «Руслайн» с 14 сентября приступит к рейсам из Минеральных Вод (Ставропольский край) в Саранск, сообщила в пятницу пресс-служба международного аэропорта Минвод на своей странице в сети Instagram.

«Рейсы планируются к выполнению по четвергам и субботам. Вылет в Саранск из Минеральных Вод в 22:30 мск, время в пути составит 2 часа», - говорится в сообщении.

Пресс-служба отмечает, что этим же рейсом возможно добраться до Екатеринбурга по маршруту Минеральные Воды-Саранск-Екатеринбург.

Международный аэропорт Минеральные Воды - крупнейший на Северном Кавказе, за 2018 год обслужил более 2,4 млн пассажиров, что на 10,5% превышает результат 2017 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6811361>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.08.29; ЧАЙКАМ ГРОЗЯТ СПЕЦСРЕДСТВА; МИНТРАНС ГОТОВИТ СИСТЕМУ ОТПУГИВАНИЯ ПТИЦ ОТ АЭРОПОРТОВ**

Минтранс объявил тендер на 5,6 миллиона рублей для разработки новой системы орнитологической безопасности аэропортов.

Министерство хочет избежать инцидентов, подобных случившемуся 15 августа, когда Airbus A321 «Уральских авиалиний» совершил аварийную посадку в кукурузном поле из-за столкновения со стаей чаек после взлета из аэропорта Жуковский. Тогда жертв удалось избежать благодаря профессионализму и выдержке летчиков.

Всего в российском госреестре значится 241 аэродром. Из них, как ранее рассказал «РГ» руководитель отраслевой группы авиационной орнитологии Сергей Рыжов, только 10-15 процентов имеют в своем штате специалистов по орнитологическому обеспечению безопасности полетов. Основной документ в этой сфере был создан 30 лет назад и с тех пор не менялся, хотя за это время появилось очень много различных специализированных средств отпугивания птиц.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) ежегодно регистрирует около 5400 столкновений воздушных судов с птицами. Чтобы столкновение закончилось катастрофой, должно совпасть сразу несколько факторов.

Это и столкновение, и попадание в двигатель. Если в двигатель попадает только несколько птиц, он обычно продолжает работать. Даже если один двигатель выходит из

стройка, самолет продолжает полет. Но птиц может быть много. А удар птицы весом 1,5-2 килограмма о самолет, летящий со скоростью около 700 км/ч, равносителен выстрелу пушки калибром 50 миллиметров, объясняет Евгений Тишковец, главный специалист Центра погоды ФОООС. В военной истребительной авиации он занимался вопросами орнитологического обеспечения боевых полетов.

Самая крупная авиакатастрофа, вызванная таким столкновением с птицами, произошла в 1960 году в Бостоне. Самолет L-188 вылетел в Филадельфию, но менее чем через полминуты с момента взлета рухнул в Бостонскую бухту. Погибли 62 человека. Причиной ЧП стало столкновение со стаей скворцов - на взлетной полосе нашли 75 трупов птиц. Установлено, что пернатые попали внутрь трех из четырех двигателей, произошло резкое снижение тяги - и самолет упал.

«Аэродромное поле всегда имеет хороший травяной покров - источник еды для птиц (семена и насекомые), - говорит Тишковец. - Летом над нагретым бетонным покрытием ВПП пернатые ловят летающих насекомых. Появлению птиц вблизи аэропортов способствует и сам человек. Летные поля нередко соседствуют со стихийными свалками мусора. На таких свалках часто кормятся птицы, причем достаточно крупные, например вороны, голуби и чайки. А за ними подтягиваются хищные. И все эти перелеты «поближе к еде» осуществляются через летное поле».

Мало убрать свалки поблизости с аэропортами. Недостаточно бывает и традиционных средств защиты, таких как громкие звуки. Поведение птиц вообще крайне сложно предугадать. Иногда в районе аэропортов у них проходят миграционные пути, и они там попросту отдыхают. Если прибавить к этому появление на свет молодого неопытного поколения птиц, то риск столкновения повышается. Поэтому остается изучать птиц и разрабатывать новые средства защиты, заключает Евгений Тишковец.

<https://rg.ru/2019/08/29/mintrans-gotovit-sistemu-otpugivaniia-ptic-ot-aeroportov.html>

### **ТАСС; 2019.08.29; ЭКСПЕРТ СЧИТАЕТ, ЧТО ПОДГОТОВКА ПИЛОТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ ТРЕБУЕТ ПЕРЕСМОТРА**

Программа подготовки пилотов, недостатки которой Генпрокуратура РФ ранее назвала основной причиной авиапроисшествий в России, нуждается в пересмотре с учетом возросшей автоматизации в управлении самолетами. Такое мнение высказал ТАСС бывший **замминистра** гражданской авиации СССР, председатель комиссии по гражданской авиации общественного совета **Ространснадзора** Олег Смирнов.

Представитель Генпрокуратуры РФ Александр Куренной ранее сообщил, что большинство авиапроисшествий в России происходит по вине экипажей. Он рассказал о выявляемых нарушениях - в частности, при обучении пилотов.

«Те авиакатастрофы, которые, не удается избежать, по статистике, часто происходят именно по вине экипажа, из-за его неготовности действовать во внештатных ситуациях. Такая проблема существует в гражданской авиации всего мира. Ее причина кроется в намерении авиакомпаний превратить пилота в оператора самопilotируемого судна при помощи электронных систем автоматического управления. <...> Государственным органам регулирования необходимо пересмотреть программу подготовки пилотов в специализированных заведениях с учетом растущей автоматизации воздушного транспорта», - сказал Смирнов.

По его мнению, автоматизация управления самолетом выгодна авиакомпаниям, так как обходится дешевле ручного управления. «Электроника точнее пилотирует самолет, соответственно, меньше расходуется топливо. Некоторые авиаперевозчики дают команду своим пилотам заходить на посадку в автоматическом режиме даже при ясной погоде. <...> В результате пилоты теряют навыки ручного управления самолетом в случае отказа электроники», - добавил бывший **замминистра**.

При этом Смирнов призвал не забывать о том, что именно благодаря грамотной работе экипажа удается избежать большинства предаварийных ситуаций - например, в результате отказа техники или электроники.

### Трудности небольших компаний

Директор Сибирского научно-исследовательского института авиации им. С. А. Чаплыгина Владимир Барсук согласился с необходимостью пересмотра программ обучения пилотов. Более того, по его словам, пересмотра требует вся система подготовки летчиков гражданской авиации, особенно для нужд малой авиации, где уже наблюдается дефицит квалифицированных кадров. «В советские годы этой работой занимается система ДОСААФ, сейчас ее в прежних масштабах нет, и альтернатива не создана. В результате основным сдерживающим фактором в развитии авиaperевозок является нехватка пилотов», - сказал он.

Небольшие авиакомпании, особенно те, которые работают на внутрирегиональных линиях, испытывают трудности не только с подбором кадров, но и с их подготовкой. Так, в читинской компании «Аэросервис» работают около 25 пилотов, которые летают на небольших самолетах, связывая Читу с отдаленными районами Забайкалья. «Ни в Чите, ни в соседнем Иркутске тренажеров для подготовки пилотов нет. Поэтому для каждого типа используемых нами судов - а это самолеты Ан-2, L410 и ТВС-2МС, вертолеты - пилоты проходят обучение в разных уголках страны», - сказал ТАСС гендиректор авиаперевозчика Сергей Иваненко.

Нет своих тренажеров и у базирующейся в Архангельске авиакомпании Smartavia. «Стоимость одного тренажера достигает стоимости одного, причем нового, воздушного судна. Поэтому для подготовки пилотов есть центры, куда авиакомпании отправляют своих летчиков», - сказал ТАСС директор по информационной политике и корпоративным коммуникациям авиакомпании Виктор Аношкин.

«Наши пилоты проходят переподготовку на регулярной основе, причем она всегда осуществляется в сертификационных центрах. С учетом того, что компания эксплуатирует самолеты производства корпорации Boeing, то переподготовку пилоты проходят в сертификационных центрах, расположенных за пределами РФ - в странах Восточной и Западной Европы», - пояснил Аношкин.

### Инцидент в Подмосковье

Эксперты отмечают, что значимость хорошей подготовки экипажа была в очередной раз доказана 15 августа, когда Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», летевший из Москвы в Симферополь, совершил аварийную посадку возле аэропорта Жуковский в Подмосковье. По данным авиаперевозчика и Росавиации, в оба двигателя взлетающего лайнера попали птицы, из-за чего произошли отказ, а затем и возгорание силовых установок. Экипаж посадил воздушное судно на ближайшем поле, и благодаря умелым действиям пилотов никто из летевших на самолете людей не погиб.

«Ярким примером профессионализма стали пилоты авиакомпании «Уральские авиалинии», совершившие аварийную посадку в кукурузном поле около подмосковского аэропорта Жуковский, управляя самолетом Airbus A321. Этот экипаж был подготовлен так, как надо», - отметил Смирнов.

По словам коммерческого директора авиакомпании «Уральские авиалинии» Кирилла Скуратова, именно наземная подготовка, во время которой пилоты на тренажерах отрабатывают различные нештатные ситуации, является залогом правильных действий при чрезвычайных ситуациях.

«У нас [в авиакомпании] есть дополнительная программа по обучению пилотов, когда вся автоматика не работает. И в случае, который произошел, пилот как раз был подготовлен управлять самолетом в ручном [режиме], что он, в принципе, и сделал. <...> Когда человека обучают, допустим, десяти разным ситуациям, он [потом] из десяти комбинирует

одну уникальную и принимает правильное решение. Но для этого его нужно каждые две недели, каждые полгода, каждый месяц тренировать», - сказал Скуратов.

После случившегося в Подмоскowie летчикам самолета присвоили звания Героев России, а остальных членов экипажа наградили орденами Мужества. Совершенная экипажем аварийная посадка в Подмоскowie, по словам Скуратова, войдет в программу тренировок пилотов на полнопилотажном летном тренажере.

<https://tass.ru/obschestvo/6811883>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.29; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СИСТЕМА БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВ ПРЕЗЕНТОВАНА НА МАКС-2019 - «РОСТЕХ»**

Новейший интеллектуальный комплекс обеспечения безопасности аэропортов представил холдинг «Росэлектроника» на Международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2019» в подмосковном Жуковском, сообщила госкорпорация «Ростех».

«Интегрированное решение разработки концерна «Созвездие» (входит в «Росэлектронику») включает систему обнаружения угроз с искусственным интеллектом и систему реагирования на основе DMR-радиостанций и широкополосной мобильной связи стандарта LTE», - говорится в сообщении.

По словам разработчика, принцип работы комплекса основан на использовании компьютерного зрения при обнаружении и сопровождении объектов. Искусственный интеллект осуществляет их анализ и классификацию, а также информирует экстренные службы о возникновении нештатной ситуации с помощью широкополосной мобильной связи стандарта LTE и DMR-радиостанций.

«Это современный комплекс, который объединил в себе передовые разработки в таких областях как машинное зрение, искусственный интеллект и телекоммуникации. Он автоматически определяет угрозы, выдает рекомендации операторам и информирует соответствующие службы. При этом система является обучаемой, то есть ее способности по распознаванию нештатных ситуаций, даже самых нестандартных, в ходе эксплуатации постоянно совершенствуются. К разработке нашего концерна «Созвездие» уже проявили интерес предприятия авиатранспортной инфраструктуры», - сообщил исполнительный директор «Ростеха» Олег Евтушенко, чьи слова передает пресс-служба.

Отмечается, что система является полностью отечественной разработкой, может эффективно применяться как в помещениях, так и для охраны территории аэропорта в любое время суток и даже при плохих условиях видимости.

### **RNS; 2019.08.29; ЕЩЕ ДВЕ АВИАКОМПАНИИ ПЛАНИРУЮТ КУПИТЬ МС-21**

Российская авиакомпания «Якутия» и казахстанский перевозчик Bek Air намерены приобрести российские перспективные пассажирские самолёты МС-21, сообщил президент корпорации «Иркут» Равиль Хакимов.

«Сегодня были подписаны соглашения с региональными компаниями — это авиакомпания «Якутия»..., вторая — региональная компания Bek Air из Казахстана. Это пока соглашения о намерениях, твёрдый заказ определит сроки поставки», — сказал он.

Он отметил, что «Якутия» намерена приобрести пять самолетов, а казахстанский перевозчик Bek Air — 10.

<https://rns.online/transport/Esche-dve-aviakompanii-planiruyut-kupit-MS-21-2019-08-28/>

### **RNS; 2019.08.29; РАЗРАБОТЧИК МС-21 УЧТЕТ НЕГАТИВНЫЙ ОПЫТ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ SSJ-100**

При организации послепродажного обслуживания перспективного российского пассажирского самолёта МС-21 будет учтён негативный опыт лайнера Sukhoi Superjet, сообщил президент корпорации «Иркут» Равиль **Хакимов**.

«Наша основная цель этот самолёт начать эксплуатировать в России, отладить здесь систему послепродажного обслуживания с учетом тех ошибок, которые у нас были. Мы к этому достаточно серьёзно готовимся: у нас есть и статистика, и цифры, и негативный опыт эксплуатации Sukhoi Superjet мы в этом проекте учитываем», — сказал **Хакимов**.

По его словам, клиентами станут в основном российские авиакомпании. Стоимость самолета, как сказал **Хакимов**, будет ниже аналогичных лайнеров Boeing и Airbus на 20%.

«Каталожная цена — это чувствительный момент.... цена на 20 процентов ниже прямых конкурентов», — отметил он.

Ранее газета «Ведомости» со ссылкой на источники сообщила, что последняя иностранная авиакомпания-эксплуатант российских самолетов Sukhoi Superjet 100 — мексиканская Interjet — планирует продажу лайнеров. В парке компании находится 22 самолета российского производства, средний возраст которых 5,5 лет. По данным газеты, в настоящее время лишь шесть SSJ-100 авиакомпании продолжают летать.

При этом производитель SSJ100, «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), опровергли эту информацию.

«Речь не идет об отказе от самолетов SSJ100 и их возврате. Прорабатывается вопрос по частичному ремаркетингу воздушного судна», — сказали RNS в ГСС.

<https://rns.online/transport/Razrabotchik-MS-21-uchtet-negativnii-opit-posleprodazhnogo-obsluzhivaniya-SSJ-100-2019-08-28/>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.29; САМОЛЕТ МС-21 В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИТ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ СИСТЕМУ ВНУТРЕННЕЙ СВЯЗИ**

Перспективный среднемагистральный самолет МС-21 в начале 2020 года получит оборудование внутренней связи отечественного производства, сообщил РИА Новости начальник научно-технического центра радиосвязного оборудования НПП «Полет» Леонид Вдовин.

«НПП «Полет» холдинга «Росэлектроника» (входит в «Ростех») выиграло конкурс на поставку оборудования внутренней связи для самолета МС-21. Поставка квалифицированного оборудования будет осуществлена в конце первого квартала 2020 года», - сказал Вдовин.

МС-21-300 - ближне- и среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 150 до 211 пассажиров. Первый полет совершил 28 мая 2017 года. Завершение сертификации запланировано на 2020 год. На серийное производство предполагается выйти в 2021 году.

Первым эксплуатантом нового воздушного судна, предположительно, станет компания «**Аэрофлот**». Глава корпорации «Иркут» Равиль **Хакимов** в среду сообщил, что компания рассчитывает подписать контракт на поставку 35 самолетов МС-21 «**Аэрофлоту**» до первого квартала 2020 года.

<https://ria.ru/20190829/1558014300.html>



### **RNS; 2019.08.29; S7 НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОКУПАТЬ САМОЛЕТЫ EMBRAER «ОХОТНИК ЗА ПРИБЫЛЬЮ»**

Российская авиакомпания S7 не ведет переговоры и не планирует покупать новый самолет бразильской авиастроительной компании Embraer E195-E2, представленный на авиасалоне МАКС, сообщили RNS в пресс-службе авиакомпании.

«Авиакомпания не ведет переговоров о покупке этого самолета», — сообщили в компании, отметив, что покупка этих самолетов в будущем не планируется.

Embraer представила на авиасалоне самый вместительный самолет линейки «Охотник за прибылью» (Profit Hunter) — E195-E2. Самолет рассчитан максимум на 146 мест. Максимальная дальность полета составляет 4,8 тыс. км.

Как сообщил RNS директор по корпоративным коммуникациям Embraer в ЕМЕА Гай Дуглас, самолет рассчитан в том числе на модель перевозок point-to-point. По его словам, компания ведет переговоры с потенциальными российскими заказчиками.

Как писало ранее издание «Авиационное обозрение», новым бразильским самолетом в России и СНГ могут заинтересоваться S7 и Air Astana. Сейчас самолеты Embraer в России эксплуатируют Pegas Fly.

<https://rns.online/transport/S7-ne-planiruet-pokupat-samoleti-Embraer-Ohotnik-za-pribilyu-2019-08-28/>

### **RNS; 2019.08.29; В «ЯНДЕКСЕ» НАЗВАЛИ ПОРЯДОК ЦЕН НА ПОЛЕТ В АЭРОТАКСИ**

Стоимость полета на аэротакси будет сопоставима с ценой проезда на автомобиле бизнес-класса по такому же маршруту, сообщили RNS в пресс-службе «Яндекс.Такси».

«Цены будем стараться приблизить к стоимости поездки бизнес-класса на аналогичном маршруте, так что при сопоставимой цене будет несопоставимая разница во времени», — сообщили в пресс-службе.

Как пояснили в компании, «вертолет забирает человека не с улицы, а со специальной площадки, на первом этапе такие планируется оборудовать в черте Москвы для полетов в область».

Возможность вызова аэротакси появится в приложении «Яндекс.Такси», уточнили в компании.

««Яндекс.Такси» планирует запустить первые в России регулярные вертолетные рейсы, доступные к заказу через приложение на смартфоне», — отметили пресс-службе.

Как сообщил RNS директор по развитию и сотрудничеству «Яндекс.Такси» Алексей Федотов, компания планирует интегрировать систему вертолетных перевозок в мультимодальные перевозки.

«Может быть такое, что мы рекомендуем человеку заказать такси или взять «Яндекс.Drive», доехать до точки, где стартует вертолет, и долететь, к примеру, в Подмоскowie, а там его встретит такси или доведет до дома. То есть это система мультимодальных перевозок», — рассказал RNS Федотов.

По его словам, «Яндекс.Такси» планирует запустить вертолетные рейсы между московскими аэропортами и от аэропортов до центра Москвы.

«Мы хотели бы, чтобы это было из аэропорта Шереметьево в Домодедово, чтобы это были самые популярные рейсы из, к примеру, Шереметьево в центр Москвы», — сказал RNS Федотов.

Партнерами «Яндекс.Такси» в создании первых городских воздушных маршрутов в России станут разработчик вертолетной техники «ВР-Технологии» (входит в холдинг «Вертолеты России») и НИТА — поставщик технических решений в области организации воздушного движения.

Ранее «Вертолеты России» подписали соглашение с «Яндекс.Такси» о создании городской системы аэротакси, сообщил корреспондент RNS с выставки МАКС.

«Подписывается соглашение по созданию городской системы аэромобильности», — сообщил модератор церемонии подписания.

Как сообщил генеральный директор «ВР-Технологий» (входит в холдинг «Вертолеты России») Александр Охонько, тестовые полеты аэротакси начнутся в 2020 году, тестировать такси будут в пригороде Москвы.

<https://rns.online/transport/V-Yandekse-nazvali-poryadok-tsen-na-polet-v-aerotaksi-2019-08-28/>

### **RNS; 2019.08.29; «НОРИЛЬСК АВИА» ПОЛУЧИТ 10 НОВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-8АМТ**

Авиакомпания «Норильск Авиа», входящая в «Норильский никель», получит десять новых вертолетов Ми-8АМТ, передает корреспондент RNS с церемонии подписания соответствующего соглашения с «Вертолетами России» и «Газпромбанк Лизингом» в рамках авиасалона МАКС-2019.

«Подписывается договор на поставку 10 вертолетов МИ-8АМТ», — сообщил модератор церемонии подписания.

Поставки вертолетов запланированы на 2020-2024 годы. По словам гендиректора холдинга «Вертолеты России» Андрея Богинского, первые два вертолета отправятся в Норильск в марте следующего года.

<https://rns.online/transport/Norilsk-avia-poluchit-10-novih-vertoletov-Mi-8aMT--2019-08-28/>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.29; ИНОСТРАННЫЕ СИСТЕМЫ СВЯЗИ НА ИЛ-96 ЗАМЕНИТ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ**

Зарубежное оборудование радиосвязи на самолетах семейства Ил-96 заменят на отечественное, сообщил РИА Новости начальник научно-технического центра радиосвязного оборудования НПП «Полет» (входит в «Росэлектронику») Леонид Вдовин.

«Нами создан набор оборудования, которым оснащаются модернизируемые воздушные суда типа Ту-214 и Ил-114-300, а также проводится программа импортозамещения на самолетах семейства Ил-96. Это набор авионики, который обеспечивает функции ближней и дальней радиосвязи, функции передачи данных в сетях гражданской авиации, а также функции связи внутри самолета», - сказал Вдовин в ходе авиасалона МАКС-2019.

Он уточнил, что эта программа значительно продвинулась, завершены этапы подготовки рабочей конструкторской документации, часть самолетов готовится к началу проведения летных испытаний в этом году. «Поставлено оборудование на Ил-114-300, а также на летающую лабораторию Ил-96-300, а на Ту-214 аппаратура уже проходит испытания», - добавил собеседник агентства.

<https://ria.ru/20190829/1558014148.html>

[Вернуться в оглавление](#)