



Ежедневный мониторинг СМИ

23 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

RNS; 2019.04.22; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА РЭКАМ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ ПРИГОРОДНОГО Ж/Д ТРАНСПОРТА.....	4
RNS; 2019.04.22; МИНТРАНС ПРИСТУПИЛ К РАЗРАБОТКЕ НОВОГО МЕТОДА УЧЕТА РЕГУЛЯРНОСТИ АВИАРЕЙСОВ.....	4
РБК; 2019.04.22; НОВЫЕ ПРАВИЛА ВЫДАЧИ ПРАВ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ПОБОРАМ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; РСПП В МАЕ НАПРАВИТ В МИНТРАНС ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МЕРАМ ПОДДЕРЖКИ СУДОХОДНОГО БИЗНЕСА.....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; НОВЫМ ЗАМГЛАВЫ РОСАВТОДОРА НАЗНАЧЕН ЭКС-ЗАМДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА МИНТРАНСА НОСОВ, ПРЕЖНИЙ ПОКИНУЛ ВЕДОМСТВО	7
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ ОБЛЕГЧИТ ВЫХОД ГРУЗОВ С УРАЛА НА СЕВЕРО-ЗАПАД РФ - МИШАРИН.....	7
РБК; 2019.04.22; ТАТАРСТАН ПРОДОЛЖАЕТ РАБОТАТЬ НАД ПРОЕКТОМ ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.22; О НОВЫХ ДОРОГАХ БЕЗ ДУРАКОВ.....	8
ТАСС; 2019.04.22; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ	10
ТАСС; 2019.04.23; БОЛЕЕ 650 КМ АВТОДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ПРИМОРЬЕ ПО НАЦПРОЕКТУ	10
ТАСС; 2019.04.22; СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА НАЧАЛИСЬ В 10 РЕГИОНАХ	10
ТАСС; 2019.04.22; БОЛЕЕ 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВОЛОГДЫ ДО 2024 ГОДА	11
ТАСС; 2019.04.22; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫРОСЛО ДО 4,9 МЛРД РУБЛЕЙ	11
ТАСС; 2019.04.22; ВРИО ГУБЕРНАТОРА: ДОЛЯ ДОРОГ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ НА САХАЛИНЕ ДОЛЖНА ДОСТИЧЬ 57% К 2024 Г	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.22; ДОРОГИ ВЫБИРАЮТ; ПРЕЗИДЕНТ ВЛАДИМИР ПУТИН ВЫСЛУШАЛ ДОКЛАД О РАЗВИТИИ ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; МВД РЕКОМЕНДУЕТ РЕГИОНАМ ЗАКУПАТЬ РЕАНИМОБИЛИ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ В ДТП.....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; ЕВРОПАРЛАМЕНТ УТВЕРДИЛ СОКРАЩЕНИЕ ВЫБРОСОВ СО2 У ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ НА 30% К 2030Г.....	13
ТАСС; 2019.04.22; МИНОБРНАУКИ: ЦЕЛЕВОЕ ОБУЧЕНИЕ В ВУЗАХ ПОМОЖЕТ РЕГИОНАМ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ КАДРОВ.....	13
ТАСС; 2019.04.23; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СО II КВАРТАЛА БУДЕТ СЛЕДИТЬ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ МЕРОПРИЯТИЙ ВСЕХ НАЦПРОЕКТОВ.....	14
RNS; 2019.04.22; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАЯВИЛА О РИСКЕ НЕВЫПОЛНЕНИЯ БОЛЕЕ 200 ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОСПРОГРАММ.....	15
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.04.22; ПРОГНОЗ НЕ БОЛЬШЕ НАЦПРОЕКТА; МИНЭКОНОМИКИ НЕ ЖДЕТ РАДИКАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ ДО 2024 ГОДА	15

ТАСС; 2019.04.22; КОЗАК ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВВЕДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ЗАКУПАТЬ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ ОБОРУДОВАНИЕ ИЗ РФ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР СТЕПАНОВ; 2019.04.23; ГАВАНЬ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ; РОССИЙСКАЯ БАЗА ВМФ В СИРИИ БУДЕТ ПРИНИМАТЬ И ГРАЖДАНСКИЕ СУДА.....	17
КОММЕРСАНТЬ НАУКА; ЕЛЕНА ТУЕВА; 2019.04.23; НАКЛЕИТЬ И НЕ ПЕРЕГРЕТЬСЯ.....	18
ТАСС; 2019.04.22; ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ КОМПАНИЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В 2018 ГОДУ ВЫРОС ДО \$1,7 МЛРД.....	18
РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; НА КОЛЫМЕ ХОТЯТ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО, ПОСТАВЛЯЯ ЕГО НАПРЯМУЮ С ЗАВОДА.....	19
RNS; 2019.04.22; СОВФЕД ОДОБИЛ ЗАКОНОПРОЕКТЫ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2019.04.22; В РОССИИ РАЗРЕШИЛИ УСТАНОВЛИВАТЬ УМЕНЬШЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ.....	20
РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; МОНИТОРИНГ ЕР ПОКАЗАЛ, ЧТО КАЖДЫЙ ВТОРОЙ ТАКСИСТ НЕ ИМЕЕТ ЛИЦЕНЗИИ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2019.04.22; ПЕРПЕТУУМ-МОБИЛЕ НА КОЛЬЦЕВОМ МАРШРУТЕ; КАК РЕШАЮТ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В МЕГАПОЛИСАХ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.04.21; СОБЯНИН: МОСКВА НЕ ПРОТИВОПОСТАВЛЯЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ.....	23
КОММЕРСАНТЬ; 2019.04.23; INDRIVER ПОДОБРАЛ ПАССАЖИРОВ ЗА РУБЕЖОМ; ВТОРОЙ РОССИЙСКИЙ СЕРВИС ТАКСИ ВОШЕЛ В МИРОВОЙ ТОП-10 ПО СКАЧИВАНИЯМ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО ПОВЫСИЛО ПРОГНОЗ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В 2020-21ГГ.....	24
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.23; EVRAZ ДОКАТИЛ ДО АВАРИИ; ВАГОНЫ СО СТАРЫМИ КОЛЕСАМИ ГРУППЫ ЗАПРЕЩЕНЫ.....	25
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.23; «СИБАНТРАЦИТ» ВООБРАЗИЛ СЕБЕ ТОННЕЛЬ; КОМПАНИЯ ПОТОРОПИЛАСЬ ОБЪЯВИТЬ О МЕГАСТРОЙКЕ НА БАМЕ.....	26
РБК НОВОСИБИРСК; 2019.04.22; «СИБАНТРАЦИТ» ОБЪЯВИЛ О МНОГОМИЛЛИАРДНЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ В БАМ; «СЕВЕРОМУЙСКИЙ ТОННЕЛЬ-2» ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 18 КМ СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ДЛИННЫХ В РОССИИ. СОВМЕСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ «СИБАНТРАЦИТА» И «ВОСТОКУГЛЯ» СОСТАВЯТ 260 МЛРД РУБ.....	27
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.04.22; УГОЛЬЩИКОВ ЗАГНАЛИ В УГОЛ; МИНЭНЕРГО И ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ ПРОСЯТ РЖД СНИЗИТЬ ТАРИФЫ.....	28
РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; В РЖД РАССКАЗАЛИ О ПРЕИМУЩЕСТВАХ НОВЫХ КУПЕ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; РЖД ДОПУСКАЮТ ПАДЕНИЕ ЭКСПОРТА УГЛЯ НА ФОНЕ СНИЖЕНИЯ МИРОВЫХ ЦЕН.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; ВАГОНЫ «ФЕДЕРАЛЬНОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ» ПОЛНОСТЬЮ ЗАГРУЖЕНЫ - ГЕНДИРЕКТОР.....	30
ТАСС; 2019.04.22; ВЕТЕРАНЫ СМОГУТ БЕСПЛАТНО ЕЗДИТЬ В БИЗНЕС-КЛАССЕ «АЭРОЭКСПРЕССА» С 5 ПО 10 МАЯ.....	30

RNS; 2019.04.22; СПРОС НА ПОЕЗДКИ ПОЕЗДОМ В МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ ВЫРОС НА 44%	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – САМАРА; АННА ШЕПЕЛЕВА; 2019.04.22; В САМАРЕ ВПЕРВЫЕ ЗА 100 ЛЕТ ПОЛНОСТЬЮ ПОСТРОЯТ СУХОГРУЗ	31
ТАСС; 2019.04.22; ПАССАЖИРСКАЯ РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ ОТКРОЕТСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ 1 МАЯ	32
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.23; НАЛЕТ РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА SSJ100 ВСЕ ЕЩЕ В РАЗЫ УСТУПАЕТ ИНОСТРАННЫМ СУДАМ; ХУЖЕ ВСЕГО ЭКСПЛУАТИРУЕТ СУДА «АЭРОФЛОТ», ЧТО НЕ ПОМЕШАЛО ЕМУ ЗАКАЗАТЬ ЕЩЕ 100 САМОЛЕТОВ	32
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.04.23; ЗАГЛЯНУТЬ ЗА ФЮЗЕЛЯЖ: ДЕФЕКТЫ НА ЛАЙНЕРЕ ПОСЛЕ ПОЛЕТА НАЙДЕТ РОБОТ; МОБИЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ИЗ ВОЗДУШНОЙ И НАЗЕМНОЙ ПЛАТФОРМ СОСТАВИТ ТРЕХМЕРНУЮ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ХАБАРОВСК; АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2019.04.22; КАК И НЕ БЫЛО; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РАСКУПИЛИ ЗА НЕСКОЛЬКО ЧАСОВ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК УТВЕРДИЛ ПРИСОЕДИНЕНИЕ 3 ГРАЖДАНСКИХ «ДОЧЕК» К ИРКУТУ	36
RNS; 2019.04.22; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК ОДОБИЛ СОЗДАНИЕ ДИВИЗИОНА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	36
ТАСС; 2019.04.22; РОСТРАНСНАДЗОР ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ САМОЛЕТА В ГЕРМАНИИ ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ В АВИАКОМПАНИИ «ГЛОБУС».....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; «НОРДСТАР» СОКРАЩАЕТ ПРОГРАММУ ПОЛЕТОВ ИЗ-ЗА НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ С НОВЫМИ BOEING-737 MAX	37
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; CHINA SOUTHERN AIRLINES С 17 МАЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ХАРБИНА ВО ВЛАДИВОСТОК	38
ТАСС; 2019.04.22; БЕЛОРУССКАЯ АВИАКОМПАНИЯ «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	38
ТАСС; 2019.04.22; «АЭРОФЛОТ» ОРГАНИЗУЕТ БЕСПЛАТНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ДЛЯ ВETERANОВ ВОВ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; «ПОБЕДА» СМОЖЕТ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ ПО ДЕВЯТИ МАРШРУТАМ В ИТАЛИЮ - ИСТОЧНИК.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; EASA В ОКТЯБРЕ ПРОВЕДЕТ НОВЫЙ ЭТАП АУДИТА ПРОИЗВОДСТВА ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21- РОСАВИАЦИЯ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; СУД ВОЗВРАТИЛ ГТЛК ИСК К АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» НА 613 МЛН РУБЛЕЙ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; СУД УТВЕРДИЛ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ИСКУ ГТЛК О ВЗЫСКАНИИ С ГСС 160 МЛН РУБЛЕЙ НЕУСТОЙКИ.....	41
ТАСС; 2019.04.22; ПИЛОТ САМОЛЕТА, ПРИНУДИТЕЛЬНО ПОСАЖЕННОГО ПОД ПСКОВОМ, УВЕДОМИЛ О ВЫЛЕТЕ ТВЕРСКОЙ АЭРОДРОМ.....	41
RNS; 2019.04.22; ПАССАЖИРАМ ОТМЕНЕННОГО РЕЙСА IFLY НАЧАЛИ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ	42

ПУБЛИКАЦИИ

RNS; 2019.04.22; ФАС ПРЕДЛОЖИЛА РЭКАМ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ ПРИГОРОДНОГО Ж/Д ТРАНСПОРТА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России рекомендовала региональным энергетическим комиссиям (РЭК) увеличить количество маршрутов пригородного железнодорожного транспорта, сообщает ведомство со ссылкой на замглавы ФАС Александра Редько.

«Арендуя вагоны, компании платят РЖД определенную сумму в год. Если увеличить количество маршрутов, то, скорее всего, снизится ставка на 1 пассажира, компания сможет получить больше прибыли, и отпадет необходимость дополнительного субсидирования и увеличения тарифов. Мы предлагаем региональным энергетическим комиссиям просчитать оптимальное количество маршрутов, которое будет выгодным и компаниям, и пассажирам», – сообщил Редько.

11 апреля **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе совещания президента РФ Владимира **Путина** с членами правительства заявил, что отмена пригородных поездов в регионах привела к серьезному социальному напряжению. Он отметил, что ранее задача по субсидированию пригородного сообщения была передана регионам, но они эти расходы «не потянули».

«Начали отменяться электрички, сниматься определенные маршруты. В большинстве регионов созрело серьезное социальное напряжение. На федеральном уровне была проведена огромная работа по исправлению этой ситуации», – говорил **Дитрих**.

<https://rns.online/transport/FaS-predlozhila-REKam-uvlichit-kolichestvo-marshrutov-prigorodnogo-zhd-transporta-2019-04-22/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6361996>

RNS; 2019.04.22; МИНТРАНС ПРИСТУПИЛ К РАЗРАБОТКЕ НОВОГО МЕТОДА УЧЕТА РЕГУЛЯРНОСТИ АВИАРЕЙСОВ

Министерство транспорта России занялось разработкой нового метода учета регулярности авиарейсов, сообщили «Известия» со ссылкой на пресс-службу ведомства.

Новые нормы предусматривают детализацию причин задержек вылета рейса и выявление виновного, которым может быть аэропорт, оператор наземного обслуживания или сама авиакомпания.

В настоящий момент в России действуют нормы учета, принятые во времена СССР. Этот метод предусматривает две возможные причины задержки рейсов: отсутствие горюче-смазочных материалов и неблагоприятные метеоусловия.

Осведомленный источник газеты добавил, что свои варианты новых норм также подготовили в Шереметьево и Домодедово. Представители аэропортов эту информацию подтвердили, однако детали раскрывать не стали.

Ранее портал NewsTracker сообщил о планах властей Ставропольского края расширить маршрутную сеть региональных аэропортов. Предполагалось, что этому поспособствует авиакомпания «Азимут».

<https://rns.online/transport/Mintrans-pristupil-k-razrabotke-novogo-metoda-ucheta-regulyarnosti-aviareisov-2019-04-22/>

РБК; 2019.04.22; НОВЫЕ ПРАВИЛА ВЫДАЧИ ПРАВ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ПОБОРАМ

Министерство транспорта РФ предложило провести масштабную реформу по разделению водителей на любителей и профессионалов. Согласно действующему законодательству, все граждане с получением прав получают профессию «водитель». Минтранс намерен вывести подготовку любителей из-под действия закона «Об образовании». При этом процесс обучения должен упроститься, всего граждане смогут сэкономить на водительских курсах до 1,43 млрд руб. в год (примерно в такую же сумму министерство оценило общие затраты рынка на выполнение новых требований). Для того, чтобы перевозить грузы или пассажиров, водители должны будут пройти курсы повышения квалификации, на которых их обучат вождению во внештатных ситуациях и обеспечению безопасности во время перевозок.

Опрошенные РБК Петербург эксперты предполагают, что законодательные изменения приведут исключительно к увеличению поборов с водителей, а число сотрудников в таксомоторных компаниях снизится.

Председатель правления Союза ассоциаций автоперевозчиков и предпринимателей «Регионы» Олег Куксов:

«Сама по себе идея Минтранса правильная – чтобы на дорогах были только профессиональные водители. Но боюсь, что ее реализация может вылиться просто в передел рынка и дополнительные борборы с перевозчиков.

Сейчас у нас два основных вопроса к разработчикам идеи. Первый – какие организации будут проводить переобучение, по какому принципу они будут отбираться? Второй – намерено ли государство участвовать в софинансировании расходов на переобучение водителей? Мне кажется логичным, чтобы на эти цели выделялись субсидии из бюджета, поскольку это идея чиновников.

Вместе с тем, мне кажется, проводить переаттестацию водителей автобусов, которые работают более трех лет, нет смысла; она может быть автоматической. Дело в том, что российские водители и так проходят довольно много аттестаций. Например, раз в пять лет им приходится проходить курсы повышения квалификации по безопасности дорожного движения, курсы по транспортной безопасности (антитеррористические правила) и курсы для водителей-международников.

В общем, хотелось бы конкретики от властей, как будет проводиться реформа отрасли. Надеюсь, что это станет понятно в ближайшее время».

Станислав Швагерус, руководитель Центра компетенций АНО «Международный евразийский форум такси».

«Насколько я знаю, Минтранс прорабатывает данный законопроект уже около двух лет. Скорее всего, для реализации озвученных изменений потребуются вложения от государства для того, чтобы разработать разные системы обучения водителей по различным специальностям и провести оснащение учебных центров для того, чтобы они работали по этим программам.

Очевидно, что предложенные Минтрансом изменения повлекут за собой резкое сокращение числа водителей, которые работают на рынке таксомоторных перевозок. Ведь сейчас для того, чтобы работать в какой-то таксомоторной компании, человеку требуется лишь трехлетний опыт езды за рулем и медосмотр.

Кроме того, дополнительных затрат потребует переаттестация водителей. Все эти факторы, скорее всего, приведут к повышению цен на услуги таксомоторных компаний. Однако мы рассчитываем, что обсуждаемый закон будет принят не раньше, чем через два года».

Александр Холодов, председатель координационного Совета петербургского и ленинградского областного отделения межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода Выбора»:

«Нынешняя идея **Минтранса** поменять принцип обучения водителей не нова, тема поднимается примерно раз в три года. Деление водителей на профессионалов и любителей было актуально в советское время, когда человек, который обучался на водителя, шел работать именно водителем. А граждан, которые обучались для того, чтобы управлять собственным автомобилем, были единицы. Сейчас ситуация поменялась, и большинство водителей – это владельцы личных авто. И нельзя вводить принцип, по которому кого-то из водителей можно учить лучше, а кого-то – хуже. Нельзя выпускать на дорогу недоучек. Сегодня все права должны быть профессиональными.

При этом я сомневаюсь, что предложенные **Минтрансом** изменения будут приняты. Дело в том, что в России водительские удостоверения выдаются на основании международных норм, и граждане, которые получили права в России, могут использовать их и за рубежом. А разделения водительской категории В на «профессиональную» и «простую» в международной классификации нет. Если Россия примет этот закон, мы не сможем использовать российские права в других странах, потому что там есть только категория В. Что касается проведения дополнительного обучения водителей автобусов, то его можно вводить через саморегулируемые организации. Кроме того, организаторы конкурсов на пассажирские перевозки могут учитывать наличие дополнительных курсов подготовки у водителей при проведении этих конкурсов».

https://www.rbc.ru/spb_sz/22/04/2019/5cbd7ad19a79477138b23f16#ws

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; РСПП В МАЕ НАПРАВИТ В МИНТРАНС ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО МЕРАМ ПОДДЕРЖКИ СУДОХОДНОГО БИЗНЕСА

Участники комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по транспорту и транспортной инфраструктуре, которую возглавляет глава ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров, в мае доработают и направят в **министерство транспорта РФ** предложения о повышении конкурентоспособности российского флота.

«Коллеги, давайте до 22 мая соберем предложения, упакуем, посмотрим, чтобы все было изложено правильно и тогда за подписью Александра Николаевича Шохина направим наши предложения в **Минтранс**», - сказал О.Белозеров на заседании комиссии в понедельник.

По его словам, если более комплексно изучить и изложить проблему, то предложения по поддержке судоходной отрасли можно направить вице-премьеру Максиму **Акимову** и председателю правительства РФ Дмитрию **Медведеву**.

На заседании комиссии РСПП в понедельник обсуждались меры поддержки судоходной отрасли и вопрос возрастных ограничений эксплуатации флота. Участники заседания отметили критическое состояние внутреннего водного транспорта в связи с существующими инфраструктурными ограничениями и маловодьем, девальвацией рубля, повышением цен на топливо, а также избыточными законодательными требованиями к судам и судовладельцам.

«Мы сейчас дорабатываем предложения, идет разговор о том, что нужно долгосрочно планировать предложения для (судоходной - ИФ) отрасли», - пояснил журналистам руководитель подкомиссии РСПП по портовой индустрии Роман Троценко.

«Мы должны (принять - ИФ) прозрачные правила, принятые и озвученные для всех минимум на десятилетний период», - добавил Р.Троценко. По его словам, речь идет о правилах эксплуатации, перевозки и утилизации судна, описывающие жизненный цикл судов пассажирского, грузового и технического флота. «Мы должны видеть понятный прогноз, как это будет работать», - считает он.

При этом, по мнению Р.Троценко, ряд судоходных компаний с введением новых правил могут потерять бизнес. «Ответ - видимо, да», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

«Я против того, чтобы какие то меры были приняты с понедельника, я за то, чтобы был длинный горизонт», - резюмировал он.

Судоходные компании обсуждают возможность ограничения сроков эксплуатации нефтеналивных судов в качестве одной из мер поддержки отрасли, писал ранее «Коммерсантъ». В том числе, рассматривались меры по увеличению судового утилизационного гранта для вывода из эксплуатации старого флота, а также обнуление акциза на дизтопливо или увеличение выплаты обратного акциза для речных судов.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; НОВЫМ ЗАМГЛАВЫ РОСАВТОДОРА НАЗНАЧЕН ЭКС-ЗАМДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА МИНТРАНСА НОСОВ, ПРЕЖНИЙ ПОКИНУЛ ВЕДОМСТВО

Новым заместителем руководителя Федерального дорожного агентства (**Росавтодор**) назначен Евгений Носов, соответствующее распоряжение правительства РФ от 20 апреля 2019 г. N792-р опубликовано в понедельник на сайте кабмина.

При этом распоряжением от 20 апреля 2019 г. N791-р, также опубликованным в понедельник, от должности замглавы **Росавтодора** освобожден Дмитрий Прончатов. «Освободить Прончатова Дмитрия Евгеньевича от должности заместителя руководителя Федерального дорожного агентства по его просьбе», - говорится в документе.

Е.Носов ранее занимал должность заместителя директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** РФ.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Medvedev-osvobodil-ot-dolzhnosti-zamglavi-Rosavtodora-2019-04-22/>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ ОБЛЕГЧИТ ВЫХОД ГРУЗОВ С УРАЛА НА СЕВЕРО-ЗАПАД РФ - МИШАРИН

Высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург в случае ее запуска облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении северо-запада РФ, считает первый заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Александр Мишарин.

«При строительстве ВСМ до Санкт-Петербурга будет перераспределена часть грузопотока с направления Екатеринбург - Пермь - Волховстрой, повысится эффективность перевозочного процесса всей системы западнее Урала», - заявил топ-менеджер в интервью корпоративному изданию монополии.

«Это позволит РЖД перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры», - добавил он.

Само направление Москва - Санкт-Петербург сейчас занято «Сапсанами», из-за чего грузовые поезда направляются в обход основного хода, напомнил А.Мишарин. «Смешанная технология является препятствием для дальнейшего роста перевозок. А основной прогнозируемый прирост грузопотоков, в первую очередь контейнерных грузов, ожидается именно в северо-западном направлении и составит, по расчетам «Института экономики и развития транспорта» («дочка» «Российских железных дорог» - ИФ), 124 млн тонн к 2030 г.», - отметил первый замглавы РЖД.

«Перевод пассажирских поездов на новую инфраструктуру (высокоскоростную магистраль - ИФ) откроет возможности для пропуска грузового поездотока по кратчайшему направлению Москва - Бологое - Санкт-Петербург и в целом в северо-западном направлении, для дальнейшего развития портов, в том числе Бронки, и опережающего развития экономики регионов - Карелии, Ленинградской, Новгородской и Тверской областей», - сказал топ-менеджер.

При этом он отметил, что высвобождению существующей инфраструктуры под грузовые перевозки будет способствовать и реализация проектов ВСМ из Москвы в Нижний Новгород и далее до Казани и Екатеринбурга с переключением на них значительной доли пассажиропотоков.

РБК; 2019.04.22; ТАТАРСТАН ПРОДОЛЖАЕТ РАБОТАТЬ НАД ПРОЕКТОМ ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ

Проект ВСМ Москва – Казань сегодня прокомментировал премьер-министр республики Алексей Песошин. По его словам, окончательное решение на данный момент не принято, заинтересованные стороны высказывают мнения

Сегодня премьер-министр РТ Алексей Песошин выступил на заседании Госсовета РТ с отчетом по итогам работы органов исполнительной власти в 2018 году. По завершению выступления, депутаты задали чиновнику ряд вопросов, один из которых касался строительства ВСМ Москва – Казань.

«Решения по проекту озвучиваются разные. Принятого решения пока нет, высказываются мнения относительно нужности, эффективности и так далее. Мы как работали, так и продолжаем работать над тем же самым проектом», – сказал Песошин.

Напомним, что 16 апреля 2019 года президент страны **Владимир Путин** одобрил начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург. Инициатива исходила от «РЖД» и врио губернатора Ленинградской области Александра Беглова.

Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков заявил, что по магистрали от Москвы до Казани решение не принято. При этом проектная документация для участка до Нижнего Новгорода получила согласование Главгосэкспертизы. Информация об этом появилась 12 апреля 2019 года.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/freenews/5cbdcc419a79474bedb41d29#ws>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.22; О НОВЫХ ДОРОГАХ БЕЗ ДУРАКОВ

Виктор Ивантер (академик РАН, научный руководитель Института народно-хозяйственного прогнозирования)

Уже давно идет дискуссия - строить или нет высокоскоростную железную дорогу от Москвы до Казани. Дискуссия крайне примечательна, и вот почему.

Казалось бы - строить, а как же еще? Это лет тридцать назад 11-12 часов пути выглядели нормально, сейчас для такого расстояния - довольно много. Но нет, оказывается, для ВСМ не просматриваются пассажиры и грузы в достаточном числе и объеме, то есть вложения в нее если и окупятся, то непонятно когда. Все на цифрах и очень убедительно.

Этот подход уже похоронил множество важных строек. Он исходит из того, что, например, строительство железной дороги отвечает на спрос на перевозки по данному направлению, точно так же, как производство телевизоров отвечает на спрос на них. А может, жизнь устроена немного сложнее?

Когда Витте добивался строительства Транссибирской магистрали на Дальний Восток, чье освоение только-только начиналось (а грандиозная стройка ложилась колоссальной тяжестью на бюджет), он понимал, что новая дорога перевернет экономическую жизнь Сибири - и оказался прав на 100 процентов: откуда-то появились грузы, возник и пассажиропоток.

Звучит парадоксально, но опыт показывает, что инфраструктура сама порождает спрос на себя. Этим объясняется, что дорогами и мостами занимается государство, а бизнес только участвует в исполнении его замыслов.

Ресурсы государства ограничены, ему нужно выбирать самые эффективные проекты - с этим нельзя не согласиться. Весь вопрос заключается в том, как оценивать эффективность. Тут мы впадаем в соблазн использовать критерий бюджетной эффективности, когда за минимальную сумму нужно получить максимальную отдачу в бюджет.

Но если это так, то не очень понятно, а зачем вообще государство тратит на это бюджетные деньги: собственно говоря, при всех изъянах у нас вполне рыночная экономика, и если есть самоокупаемые проекты, то это пространство для бизнеса, это же его задача - извлекать прибыль. Иначе получается, что государство начинает конкурировать с бизнесом, играя на его поле. Да, конечно, бизнес может ждать выхода на прибыль не слишком долго, не более 10-15 лет, государство же готово позволить себе инвестиции на более длительные сроки, 20-25 лет, но все равно получается не очень логично.

И вот оказывается, что принять национальные проекты, план развития магистральной инфраструктуры, выделить на все это приличные (хотя и не сказать, чтобы слишком большие) деньги - это только полдела. Дальше начинается самое интересное - этап отбора проектов, и здесь мы опять спотыкаемся о все те же грабли.

«Далеко» и «близко» - это понятия относительные, они определяются скоростью, с которой можно добраться из точки А в точку Б. Для России с ее расстояниями это слишком важно.

Мы все еще строим скоростную автодорогу между Москвой и Санкт-Петербургом, которая по-хорошему вполне могла быть построена еще в 2000-е годы. Железнодорожное сообщение между этими городами существует почти 200 лет, но высокоскоростной магистрали так и нет. Нам говорят - а зачем, ведь и так можно доехать менее чем за четыре часа. Да, неплохо, но по высокоскоростной дороге можно было бы доехать и за два часа, а это не просто быстрее, это новое качество жизни и иные возможности для бизнеса, когда вы можете преодолеть расстояние между столицами за то же время, которое требуется, чтобы пересечь Москву из одного конца в другой.

То же с местными дорогами. Деревня умирает, зачем туда тянуть асфальт? Так она и умирает потому, что дороги там нет и не будет.

Да, всегда есть риски, что на больших проектах будет украдено много денег, будет завышена стоимость работ, кто-то сядет, кто-то переберется в Лондон - эти сомнения мне понятны. Я согласен, что можно отложить строительство магистрали Москва - Казань из-за ограниченности ресурсов, потратить их на более эффективный проект (если он есть), но когда в качестве аргумента приводится отсутствие потенциальных грузов и пассажиров - это странно, если не сказать глупо.

Безусловно, наибольший ущерб от таких подходов несут именно инфраструктурные проекты. Почему мы строим так мало дорог? Да потому, что эффект от дороги трудно пощупать сразу, а вот ущерб от отсутствия дорог мы сваливаем на каких-то неведомых дураков. Но в дураках мы с вами, которые не хотят или не умеют считать эффективность строек.

Проект

ВСМ Москва - Казань

Главгосэкспертиза России одобрила проекты еще двух этапов (7-го и 8-го) строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва - Казань».

Проект предусматривает строительство дороги длиной 770 километров и временем в пути между конечными точками 3,5 часа, между Москвой и Нижним Новгородом - 2 часа, Нижним Новгородом и Казанью - 1,5 часа. Дорога кардинально повышает транспортную доступность многих городов, например Йошкар-Олы. Совокупный объем финансирования в первый этап создания ВСМ составляет 621,5 миллиарда рублей, из них чисто бюджетные затраты - 200 миллиардов, вложения РЖД - еще 200 миллиардов.

<https://rg.ru/2019/04/21/ivanter-nelzia-reshat-stroit-dorogu-ili-net-tolko-na-raschetah.html>

ТАСС; 2019.04.22; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Строительство моста через Волгу в Самарской области начнется в 2019 году, сообщил в понедельник ТАСС губернатор региона Дмитрий Азаров во время "часа субъекта РФ" в Совете Федерации.

"Строительство моста начнется в текущем году. Он станет важной частью формирования международного транспортного коридора Европа - Западный Китай и сократит дорогу примерно на 300 км по сравнению с альтернативными путями", - сказал он.

Как сообщалось, общая стоимость строительства моста через Волгу в районе села Климовка составит порядка 130 млрд рублей, завершить работы планируется в 2023 году. Кроме возведения самого моста длиной 3,7 км, проект включает строительство более 90 км автодорог. Мост должен стать частью международного транспортного маршрута Европа - Западный Китай и позволит пустить транспортный поток в обход города Тольятти, разгрузив участок федеральной трассы М-5, проходящей через плотину Волжской ГЭС.

Азаров добавил, что в регионе завершается строительство Фрунзенского моста, который проходит через реку Самара. По его словам, новый мост решит проблему транспортных пробок на дороге в южном направлении от Самары. Движение планируется открыть в 2019 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6362248>

ТАСС; 2019.04.23; БОЛЕЕ 650 КМ АВТОДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ПРИМОРЬЕ ПО НАЦПРОЕКТУ

Власти Приморья планируют отремонтировать в крае до 2024 года 657 км автомобильных дорог в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом сообщил во вторник губернатор региона Олег Кожемяко.

«Приморский край является участником национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в рамках которого запланировано в период с 2019 по 2024 год отремонтировать 657 км дорог, из них 81 км - в 2019 году», - сказал Кожемяко, выступая перед депутатами Законодательного собрания Приморья.

По его словам, на 1 января 2019 года из 6,75 тыс. км дорог региона в нормативном состоянии находятся меньше половины - около 3,13 тыс. км.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6364171>

ТАСС; 2019.04.22; СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА НАЧАЛИСЬ В 10 РЕГИОНАХ

Дорожные работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** начались в 10 российских регионах - Волгоградской, Ростовской, Калининградской, Воронежской, Новосибирской, Калужской, Липецкой и Московской областях, Пермском крае, а также Чеченской Республике. Об этом говорится в сообщении **Росавтодора**.

По данным агентства, в 2019 году общий объем межбюджетных трансфертов на эти цели составил 106,2 млрд руб.

«В настоящее время проводятся конкурсные процедуры, в ходе которых определяются подрядчики для выполнения дорожных работ. В субъектах, завершивших подготовительный этап, уже стартуют мероприятия по улучшению состояния автомобильных дорог», - говорится в сообщении **Росавтодора**.

Работа в регионах

Так, например, в Волгоградской области начался капитальный ремонт мостового комплекса Волжской ГЭС, в 2019 году специалисты проведут устройство дорожного полотна и приведут в порядок наиболее поврежденные участки и элементы сооружения. Стоимость работ составит 125 млн руб.

Что касается Ростовской области, в Таганроге капитально отремонтируют улицу Чехова, где 4,5 км планируется привести в нормативное состояние. Стоимость работ - 111,5 млн руб. В Пермском крае началось строительство обхода поселка Куеда протяженностью 3,32 км с путепроводом через железнодорожные пути (стоимость - более 400 млн руб.).

«С каждым днем число регионов, где стартует дорожный ремонт, увеличивается. Благодаря комплексу мероприятий, которые планируется реализовать в рамках **нацпроекта**, к концу 2019 года доля региональных трасс, соответствующих нормативным требованиям, увеличится с 43,1% до 44,1%, а доля дорог агломераций в нормативе вырастет с 42% до 46%», - отметили в **Росавтодоре**.

Как ранее сообщал вице-премьер РФ **Максим Акимов**, в 2019 году планируется отремонтировать более 5 тыс. километров региональных дорог и 4 тыс. - в агломерациях.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/272281>

ТАСС; 2019.04.22; БОЛЕЕ 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВОЛОГДЫ ДО 2024 ГОДА

Власти Вологды намерены выделить более 3,5 млрд рублей на ремонт и реконструкцию дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** до 2024 года, сообщила пресс-служба городской администрации.

«Завершились аукционы по выбору подрядчиков для ремонта дорог по программе **«Безопасные и качественные автодороги»**. Три лота разыграны на сумму 417,5 млн рублей. Обновлять улицы в 2019 году будут компании «Магистраль» и «Дорсервис», контракты с ними подпишут на следующей неделе. Всего до 2024 года на реализацию национального проекта в Вологде направят более 3,5 млрд рублей, планируется, что за это время 85% дорог вологодской агломерации будут обновлены», - говорится в сообщении.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе, компании ранее занимались благоустройством дворов Вологды в рамках федеральной программы по созданию комфортной городской среды. В первую очередь по **нацпроекту** планируется отремонтировать дороги вблизи социальных объектов, наиболее загруженные участки, а также трассы-дублеры. «Сейчас на всех дорогах, которые будут в этом году отремонтированы, полностью проверили все коммуникации, определили, где необходимо заменить водопроводные и теплосети, чтобы не портить потом новое дорожное полотно», - пояснил собеседник агентства.

По словам мэра Вологды Сергея Воропанова, ремонт начнется в мае. «Все три контракта нужно выполнить до 20 октября. Контроль над ходом работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** будет очень жестким и коснется как асфальтобетонной смеси, так и готового асфальтобетона. Следить будут технадзор, областные и городские власти, а также активисты ТОСов, инициативные жители, представители ОНФ, депутаты», - привела слова мэра пресс-служба.

В Вологодской области за шесть лет реализации **нацпроекта** планируется отремонтировать 2,5 тыс. км региональных дорог, а также построить, реконструировать и отремонтировать трассы в Вологде и Череповце. В общей сложности с 2019 по 2024 годы на реализацию проекта на территории области планируется выделить порядка 40 млрд рублей из федерального, областного и местных бюджетов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/271503>

ТАСС; 2019.04.22; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫРОСЛО ДО 4,9 МЛРД РУБЛЕЙ

Финансирование областной программы повышения безопасности дорожного движения на дорогах Новосибирской области увеличено на 1,1 млрд руб. - до 4,9 млрд руб., сообщил в понедельник **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский.

«В результате пролонгации госпрограммы [«Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и обеспечение безопасности населения на транспорте в Новосибирской области в 2015-2020 годах»] общие затраты увеличились на 1,1 млрд руб. и составили 4,9 млрд руб. В том числе, средства федерального бюджета не изменились, средства областного увеличились на 1 млрд [рублей], средства местных бюджетов на 105 млн и 4,2 млн из внебюджетных», - сказал он на заседании регионального правительства.

Срок реализации программы продлен на один год. В 2019 году сумма финансирования госпрограммы изменилась на 298,5 млн руб., на 2020 год - на 166,9 млн руб. и на 2021 год - на 708,2 млн руб. Кроме того, с 2019 по 2021 год в госпрограмму интегрирована региональная программа **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, входящая в одноименный **нацпроект**.

В рамках региональной программы запланировано проведение массовых мероприятий с детьми на общую сумму 7,2 млн руб., производство и размещение регулярной телепрограммы по безопасности дорожного движения, производство короткометражных социальных фильмов, видео- и аудиороликов по профилактике ДТП на общую сумму 4,3 млн руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/269599>

ТАСС; 2019.04.22; ВРИО ГУБЕРНАТОРА: ДОЛЯ ДОРОГ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ НА САХАЛИНЕ ДОЛЖНА ДОСТИЧЬ 57% К 2024 Г.

Сахалинские власти намерены увеличить долю протяженности дорог местного значения с твердым покрытием до 57,1%, сообщил ТАСС в понедельник временно исполняющий обязанности губернатора региона Валерий Лимаренко.

«Наша цель: в срок до 2024 года увеличить долю протяженности автомобильных дорог местного значения Сахалинской области с твердым покрытием до 57,1%», - сказал он. По его словам, средства на это выделяют из областного бюджета. До проведения инженерных изысканий сумма не уточняется.

По данным Министерства транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области, сейчас протяженность дорог местного значения в регионе составляет 2 620 км, из них 30% с твердым покрытием. Протяженность дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения - 1 554 км, из них 62% с твердым покрытием.

Финансирование **нацпроекта**

Как сообщалось ранее, муниципальные образования Сахалинской области в ближайшие три года в ходе реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** дополнительно получают из регионального бюджета на ремонт трасс почти 5,3 млрд руб. Таким образом, вместо заложенных ранее 4,5 млрд руб. на эти цели направят 9,8 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/268383>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.22; ДОРОГИ ВЫБИРАЮТ; ПРЕЗИДЕНТ ВЛАДИМИР ПУТИН ВЫСЛУШАЛ ДОКЛАД О РАЗВИТИИ ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Президент **Владимир Путин** обсудил с губернатором Пензенской области Иваном Белозерцевым региональные вопросы.

Регион участвует во всех **нацпроектах**, и губернатор поблагодарил за то, что на область по национальным проектам запланировано 31,6 млрд рублей. «Мы активно участвуем в проекте «Безопасные и качественные дороги». Два года подряд мы в тройке лидеров регионов России, хотя дорог, которые не отремонтированы, у нас еще очень много, и

жители на встречах жалуются на это. Мы уже идем в сельские территории, в сельские поселения с асфальтовыми дорогами, с ремонтом», - сообщил он.

<https://rg.ru/2019/04/22/reg-pfo/putina-priglasili-v-penzenskiu-oblast.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; МВД РЕКОМЕНДУЕТ РЕГИОНАМ ЗАКУПАТЬ РЕАНИМОБИЛИ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ В ДТП

Министерство внутренних дел России рекомендует регионам оборудовать свои больницы реанимобилями для снижения числа погибших в ДТП, об этом говорится в методических рекомендациях ведомства (имеются в распоряжении РИА Новости), которые адресованы губернаторам.

Ранее глава ГИБДД Михаил Черников заявил, что нужно активнее задействовать в обеспечении безопасности на дорогах систему здравоохранения. По его словам, из 18 тысяч погибших на дорогах можно побороться за жизнь 8 тысяч человек и сделать все возможное, чтобы их вовремя госпитализировать.

Министерство внутренних дел России теперь подготовило методические рекомендации по участию в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

«Мероприятиями проекта, предусматривающими участие в нем органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, являются: оснащение медицинских организаций автомобилями скорой медицинской помощи класса «С» для оказания скорой медицинской помощи пациентам, пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях», - говорится в методических рекомендациях МВД России.

<https://ria.ru/20190423/1552953161.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; ЕВРОПАРЛАМЕНТ УТВЕРДИЛ СОКРАЩЕНИЕ ВЫБРОСОВ СО₂ У ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ НА 30% К 2030Г

Депутаты Европарламента одобрили документ, в котором вводятся обязательные нормы выбросов углекислого газа для грузовых автомобилей и автобусов в Европейском союзе.

К 2025 году выброс СО₂ грузовым транспортом должен сократиться на 15%, к 2030 году - на 30% относительно уровня 2019 года.

Кроме того, с 2025 года не менее 2% выпускаемых в ЕС грузовиков и автобусов должны обладать нулевым или близким к нему уровнем выбросов. В противном случае производителям грозят денежные штрафы.

Новые правила вступят в силу после их утверждения Советом ЕС, сообщает Deutsche Welle.

ТАСС; 2019.04.22; МИНОБРНАУКИ: ЦЕЛЕВОЕ ОБУЧЕНИЕ В ВУЗАХ ПОМОЖЕТ РЕГИОНАМ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ КАДРОВ

Целевое обучение, по итогам которого выпускники вузов обязаны отработать на предприятии или в компании, по инициативе которой они получали образование, три года, может стать одним из способов решения проблемы обеспеченности регионов России кадрами. Об этом сообщил в понедельник в ходе «правительственного часа» в Совете Федерации глава Минобрнауки Михаил Котюков.

«Вопрос подготовки кадров и обеспечения кадрами регионов является ключевым для экономики и министерства на сегодняшний день. С 1 января 2019 года вступили в силу изменения в закон «Об образовании», и мы запускаем новый механизм целевого обучения. Этот проект начался именно сейчас, мы находимся в самой его активной стадии. Целевое обучение предполагает более серьезную ответственность и будущего работодателя, и обучающегося в том, чтобы успешно пройти образовательную программу, выйти на то место, которое будет предложено работодателем, и отработать на нем не менее трех лет», - сказал Котюков.

Кроме того, по его словам, развитие научно-образовательных центров, инновационных компаний в регионах будет способствовать созданию новых рабочих мест, и это поможет удержать на местах талантливых студентов. «Для этого в университетах будут развиваться практико-ориентированные программы, в большей степени будет развиваться интеграция учебных задач и производственных практик», - пояснил министр.

По словам Котюкова, целевое обучение применимо и к аспирантуре, так как она считается третьим уровнем образования. «Мы как раз предполагаем, имея возможность управлять и научными, и образовательными организациями, такую программу целевого обучения научных кадров реализовать на базе подведомственных Минобрнауки учреждений в самое ближайшее время», - пояснил министр.

Постановление правительства «О целевом обучении по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования» вступило в силу 21 марта. Этим документом были установлены особенности приема на целевое обучение по программам высшего образования. Так, прием будет проводиться по отдельному конкурсу в рамках установленной квоты, список специальностей и направлений подготовки определяется правительством. При этом образовательные учреждения могут с согласия правительства перераспределять квоту между подведомственными организациями.

<https://tass.ru/obschestvo/6362046>

ТАСС; 2019.04.23; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СО II КВАРТАЛА БУДЕТ СЛЕДИТЬ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ МЕРОПРИЯТИЙ ВСЕХ НАЦПРОЕКТОВ

Счетная палата со второго квартала 2019 года будет вести мониторинг реализации мероприятий по всем национальным проектам, говорится в отчете о работе Счетной палаты за 2018 год. Уже в первом квартале такой мониторинг будет проводиться по пяти **нацпроектам**, отмечает ведомство.

«Уже на I квартал 2019 года запланирован мониторинг реализации мероприятий пяти национальных проектов («Жилье и городская среда», «Демография», «Здравоохранение», «Цифровая экономика Российской Федерации», МСП), по итогам которого будет дана оценка нормативной и методической базы, финансового обеспечения, ожидаемых результатов и возможности достижения целей, задач и контрольных точек, а также качества управления национальными проектами. Начиная со II квартала мониторинг будет распространен на все национальные проекты», - говорится в документе.

При этом с февраля 2019 года по апрель 2020 года будут проводиться экспертно-аналитические мероприятия, в ходе которых будет дана оценка вклада национальных проектов в достижение национальных целей РФ.

В отчете ведомства также указывается, что Счетная палата в 2019 году уделит особое внимание мониторингу исполнения национальных проектов.

В нем отмечается, что 21 января 2019 года глава Счетной палаты Алексей Кудрин в ходе встречи с президентом РФ Владимиром **Путин**ым доложил о работе контрольного органа. «Председатель рассказал, что особое внимание Счетная палата уделяет выполнению национальных целей, национальных проектов, а также системным вопросам, затрагивающим всю страну, таким как использование земельных ресурсов, внедрение и применение системы-112, проблемы мировых судей, развитие малого и среднего бизнеса. Президент РФ поручил главе Счетной палаты обратить особое внимание на стратегический аудит национальных проектов», - говорится в отчете.

В 2018 году Счетная палата запустила проект «Мониторинг достижения национальных целей», в рамках которого была разработана информационная панель достижения национальных целей.

Кроме того, ведомство планирует в 2019 году запустить ряд проектов, «направленных на содействие системным изменениям в разных сферах». В их числе - снижение объемов незавершенного строительства, повышение эффективности управления акционерными

обществами с государственным участием в уставном капитале и федеральными государственными унитарными предприятиями, развитие малого и среднего предпринимательства, повышение эффективности управления земельными ресурсами, оценка рисков при расходах на научно-исследовательские опытно-конструкторские и технологические работы и инновационную деятельность, а также реализация дополнительных гарантий по социальному обеспечению прав детей-сирот.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6364327>

RNS; 2019.04.22; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАЯВИЛА О РИСКЕ НЕВЫПОЛНЕНИЯ БОЛЕЕ 200 ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОСПРОГРАММ

В 2019 году существуют риски недостижения значений свыше 230 показателей госпрограмм, следует из «Отчета о работе Счетной палаты РФ в 2018 году».

«С учетом степени эффективности реализации государственных программ Российской Федерации в 2015–2017 годах, динамики расходов и показателей госпрограмм в 2018–2021 годах, по оценке Счетной палаты, в 2019 году существуют риски недостижения значений свыше 230 показателей, то есть более 15%», – говорится в документе.

В сентябре прошлого года председатель Счетной палаты Алексей Кудрин раскритиковал методику оценки эффективности госпрограмм Минэкономразвития. По его словам, если у МЭР нет фактических данных по какому-то показателю, то оно исходит из того, что он выполнен на 50% или на 70% от запланированного.

Минэкономразвития не согласилось с критикой Кудрина о неэффективности оценки госпрограмм, ссылаясь на то, что оценивать реализацию государственной программы без учета информации по всему набору показателей некорректно. Отказ от учета показателей, фактические значения по которым не были представлены, приведет к завышению оценки по достижению иных показателей.

В Счетной палате добавили, что превышение среднего уровня процентной ставки по ипотечному жилищному кредиту (в рублях) по отношению к индексу потребительских цен планировалось довести до уровня не более 2,2 п.п.

«На конец 2018 года значение показателя превышения среднего уровня процентной ставки по ипотечному кредиту в рублях (9,56% - Банк России) по отношению к индексу потребительских цен (104,26 – Росстат) составило 5,3 процентного пункта», – пояснили в ведомстве.

<https://rns.online/economy/Schetnaya-palata-zayavila-o-riske-nevipolneniya-bolee-200-pokazatelei-gosprogramm-2019-04-23/>

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.04.22; ПРОГНОЗ НЕ БОЛЬШЕ НАЦПРОЕКТА; МИНЭКОНОМИКИ НЕ ЖДЕТ РАДИКАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ ДО 2024 ГОДА

Минэкономики вместе с обновленным макропрогнозом до 2024 года опубликованы «сценарные условия» развития экономики. «Структурные сдвиги» в ней, ожидаемые ведомством, – в основном результаты перераспределения бюджетных трат **нацпроектов** и развития экспорта в машиностроении. Ключевой вопрос – сможет ли до 2024 года практика работы с частными инвесторами поддерживать планируемый рост инвестиций – в сценариях Минэкономики почти не обсуждается, из прогноза следует, что увеличивающийся, но невысокий рост ВВП в 2024 году (3%) обеспечивается и без перемен.

Ведомство Максима Орешкина опубликовало вчера скорректированные данные прогноза социально-экономического развития на 2020–2022 годы (с учетом нового плана индексации тарифов) и материалы, объединенные в «сценарные условия» развития экономики на срок до 2024 года. Это два стандартных макросценария при разных сырьевых ценах (базовый и консервативный) – и соображения министерства об

инвестиционной и отраслевой динамике до 2024 года. Основные параметры прогноза “Б” публиковал 10 апреля, в них нет принципиальных новостей в сравнении с версиями конца 2018 года – и, видимо, вряд ли стоит ожидать их и при уточнении в августе. Важно в документе описание ожидаемых «структурных сдвигов» в экономике – они декларируются в том числе как результат реализации национальных проектов, что во многом выглядит как шаг Минэкономики к выполнению поручения правительства к маю 2019 года оценить потенциальное воздействие до 2024 года **нацпроектов** на экономику в целом.

Несмотря на масштабные агитационные усилия Белого дома, сами по себе **нацпроекты** в условиях «бюджетного правила» прямого макровоздействия на валовые инвестиции, накопление основного капитала и даже промпроизводство оказать почти не могут: они – лишь изменение приоритетов бюджетных расходов, сохраняющих прежнюю динамику, способ перераспределять налоги иным (предположительно, более эффективным) способом с другим набором контрольных мероприятий. Радикальных изменений доли текущего потребления и капзатрат, по крайней мере в федеральных расходах, **нацпроекты** не предполагают, сдвиг трат в образование и медицину (напомним, остающиеся внутри госсектора) даже с оговоркой об «инвестициях в человеческий капитал» могут дать эффект существенно позже, а до 2024 года, скорее, призваны решить проблемы рынка труда в этих секторах.

Сценарии Минэкономики предполагают до 2024 года несколько заметных изменений структуры ВВП по итогам, в том числе **нацпроектов**. Крупнейшее – рост доли обработки в ВВП с 12,5% (данные 2018 года) до 13,1% (2024 год), что соответствует несколько опережающему динамике ВВП прогнозируемому росту промпроизводства, преимущественно обеспеченному развитием автопрома и сельхозмашиностроения (доля агропрома в ВВП остается стабильной – 3–3,1%), со слабым акцентом на рост экспорта. Крупные инвестиции **нацпроектов** в транспорт его доли в ВВП не изменят. «Цифровизация» увеличит долю ИТ в экономике с 2,1% до 2,5% – отчасти в силу госрасходов, отчасти естественным путем, во многом сокращением доли «нецифровых» услуг.

Ожидаемое восстановление доли строительства в ВВП с 5,4% до 6,2% при снижении вклада операций с недвижимым имуществом (с 8,2% до 6,9%) выглядит парадоксом, но можно предположить, что речь идет о снижении цен на недвижимость при росте предложения. Тем не менее в прогнозе эффекты нивелируют друг друга. Совокупный же рост доли образования и здравоохранения на 0,7 п. п. (к 2024 году – 6,6% ВВП) – прямой эффект реаллокации бюджетных расходов **нацпроектов**. Компенсируется все превышение динамики ВВП сокращением на 0,5 п. п. доли добычи (до 11% в 2024 году) и госуправления, военной безопасности и соцобеспечения (до 6,3%).

Минэкономики констатирует: средний в масштабах всей экономики рост в отраслях в итоге лишь компенсирует негативные структурные сдвиги при отсутствии улучшения инвестклимата и без новых инвестиций. Отметим, сценарные условия, видимо, предполагают, что спад темпов роста инвестиций 2017–2018 годов (при снижении ПИИ и инвестиций МСП) с 2019–2020 годов будет отчасти преодолен, а отчасти компенсирован инвестициями в рамках **нацпроектов**. На практике это должно означать, что комплекс мер по улучшению инвестусловий (СПИК 2.0, СЗПК, территориальные режимы и СЭЗ, концессии) не изменит отраслевой структуры экономики до 2024 года и, скорее, поддержит статус-кво. Хотя ведомство Максима Орешкина и готово в августе внести в новый прогноз оценку влияния этих мер, весьма спокойные инвестпланы правительства, обеспечивающие пиковый рост экономики на уровне 3% ВВП в год к 2024 году, видимо, обеспечиваются и без серьезных изменений.

<https://www.kommersant.ru/doc/3953113>

ТАСС; 2019.04.22; КОЗАК ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВВЕДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ЗАКУПАТЬ ДЛЯ НАЦПРОЕКТОВ ОБОРУДОВАНИЕ ИЗ РФ

Вице-премьер Дмитрий Козак поручил Минпромторгу подготовить меры по введению требования закупать российское оборудование при реализации **нацпроектов**, а ФАС и Минфину - предложения по возможным преференциям при его приобретении. Об этом сообщил в понедельник ТАСС представитель зампреда правительства Илья Джус.

«Подписан протокол по завершению работы по подготовке перечней продукции и механизмов для введения требования закупать российское оборудование для исполнения **нацпроектов**», - сказал Джус.

На прошлой неделе газета «Ведомости» написала, что помощник президента РФ Андрей Белоусов признал целесообразным ввести требование закупать отечественное оборудование для исполнения **нацпроектов** и рекомендовал Минпромторгу разработать перечень соответствующих мер. По данным издания, должны быть подготовлены списки российского оборудования, которое подходит для реализации **нацпроектов**. При этом возможность пользоваться зарубежной техникой планируется оставить на случай, если не найдется российских аналогов такого же качества.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6363937>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР СТЕПАНОВ; 2019.04.23; ГАВАНЬ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ; РОССИЙСКАЯ БАЗА ВМФ В СИРИИ БУДЕТ ПРИНИМАТЬ И ГРАЖДАНСКИЕ СУДА

Сирийский Тартус скоро будет не только единственной российской военно-морской базой за рубежом, но и обретет статус экономической зоны. Соглашение о том, что этот второй по величине порт в Сирии передадут в аренду на 49 лет российским компаниям, будет подписано буквально на днях.

Вопрос о расширении деятельности порта был одним из основных на встрече российского вице-преьера Юрия Борисова и президента Сирии Башара Асада в Дамаске.

«Ключевой вопрос, который должен дать положительную динамику, - это вопросы по использованию порта Тартус. Поездка закрепила все эти договоренности. Мы очень хорошо продвинулись в этом вопросе и надеемся, что в течение недели контракт будет подписан, и на 49 лет порт Тартус перейдет в эксплуатацию российского бизнеса», - подчеркнул Борисов. Он отметил, что решение о передаче сирийского порта в аренду России было принято на заседании межправительственной комиссии и такое соглашение серьезно повлияет на товарооборот между РФ и Сирией. «Я надеюсь, что это будет играть в пользу в первую очередь сирийской экономики», - сказал вице-премьер.

Соглашение о размещении в Тартусе на 49 лет российского пункта материально-технического обеспечения ВМФ было подписано в 2017 году. Почти сразу же Минобороны России приняло решение о расширении базы и улучшении ее инфраструктуры. Как ранее заявлял представитель минобороны, на эти цели потребуется 3,2 млрд рублей ежегодно.

Порт в Тартусе является вторым по величине в Сирии после Латакийского и в настоящее время не используется в качестве гражданского объекта. Помимо кораблей ВМФ там базируются сирийские военно-морские силы. Как сообщил «РГ» источник, владеющий ситуацией, сейчас в Тартусе идет стройка. «Ведется дооборудование и развитие инфраструктуры базы, порт готовят к принятию кораблей и судов, акцент делается на дооборудовании пирсовой зоны». В целом, по словам источника, постепенно Тартус вполне сможет одновременно принимать как боевые корабли, так и гражданские суда. По всей вероятности, Тартус будет использоваться как перевалочный хаб для поставок в Сирию российской нефти, продовольствия и стройматериалов. До начала конфликта Сирия обеспечивала себя нефтепродуктами. Однако с началом войны сирийское правительство утратило контроль над основными месторождениями углеводородов и

периодически в стране ощущается дефицит топлива. В целом у российского бизнеса довольно большие планы по развитию Тартуса. Так, в конце 2018 года сирийский представитель рассказывал, что несколько российских компаний планируют построить в Тартусе аэропорт.

<https://rg.ru/2019/04/22/baza-tartus-v-sirii-budet-prinimat-grazhdanskie-suda.html>

КОММЕРСАНТЬ НАУКА; ЕЛЕНА ТУЕВА; 2019.04.23; НАКЛЕИТЬ И НЕ ПЕРЕГРЕТЬСЯ

Маленькие наклейки – высокие технологии. Сколковский стартап «Термоэлектрика» изобрел и внедряет систему, состоящую из недорогих термостикеров и газового извещателя. Она способна заметить перегрев электрического контакта задолго до того, как высокая температура вызовет пожар.

На дисплее контрольно-приемного устройства высвечиваются координаты электрического щита, где произошла неисправность, например: «3-й этаж, справа от лестницы». То есть электрик или ремонтная бригада точно знают, в каком именно электрическом шкафу требуется устранить проблему с контактом: специальное программное обеспечение позволяет снабдить каждый датчик уникальным идентификационным адресом.

Система прошла проверку более чем в 70% дочерних и зависимых обществ «Россетей» – федерального оператора российских электросетей. Она установлена на таких важных объектах, как здания, в которых проходят Дальневосточный экономический форум, Петербургский международный экономический форум, а также в Сочинском медиацентре.

Но больше всего в компании «Термоэлектрика» гордятся тем, что их «Термосенсор» защищает от пожара несколько десятков московских школ.

Наклеить везде

Борис Король уверен, что систему «Термосенсор» следует установить на всех социально значимых объектах, в местах массового скопления людей: в больницах и госпиталях, домах престарелых и инвалидов, в театрах и музеях, на стадионах, в торговых центрах, на вокзалах. «Необходимо защищать от пожара объекты транспортной инфраструктуры (метро, железная дорога), где из-за вихревых и индукционных токов постоянно происходят перегрев контактов и задымления, – предлагает он. – Локомотивы тоже нередко горят: по статистике, в год на российских железных дорогах выгорает около 60 локомотивов, потому что локомотив – это маленькая электростанция, работающая в условиях импульсной нагрузки и вибрации».

<https://www.kommersant.ru/doc/3952345>

ТАСС; 2019.04.22; ЭКСПОРТ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ КОМПАНИЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В 2018 ГОДУ ВЫРОС ДО \$1,7 МЛРД

Транспортные компании, зарегистрированные в Санкт-Петербурге, заработали в 2018 году \$1,7 млрд на международных пассажирских и грузовых перевозках по заказу иностранных компаний. Как сообщили ТАСС в пресс-службе городского комитета по транспорту, это на 56,7% больше показателя 2017 года.

«Экспорт транспортных услуг в отраслях транспортного комплекса Санкт-Петербурга в международном сообщении в денежном выражении в 2018 году составил \$1,7 млрд, что на 56,7% выше показателя 2017 года», - рассказал представитель комитета.

В структуре экспорта транспортных услуг Петербурга водный транспорт занял 46%, воздушный - 34%, железнодорожный - 14%, оставшиеся 6% занимают другие виды транспорта, следует из отчетных данных Петростата за 2018 год. Компании Бермудских островов занимают первое место среди пользователей экспортных транспортных услуг Санкт-Петербурга: в 2018 году совокупный объем их заказов составил \$203 млн, что на 12,5% больше результата 2017 года.

По итогам прошлого года грузооборот Большого порта Санкт-Петербург вырос на 11% и составил 59,3 млн т, наибольший рост составил объем перевалки лесных грузов, достигший 344,1 тыс. т. Причальный комплекс Большого порта Санкт-Петербург - Морской вокзал - увеличил пассажиропоток: в 2018 году комплекс обслужил 234,2 тыс. пассажиров со 108 судозаходами, что больше показателя 2017 года на 11,7% и 35% соответственно. На причальных комплексах Английской набережной и набережной Лейтенанта Шмидта пассажиропоток составил 21,9 тыс. пассажиров, что на 7% ниже уровня 2017 года.

Аэропорт Пулково за 2018 год обслужил 18,1 млн пассажиров, что на 12,4% превышает результат 2017 года. Объем перевозок на международных воздушных линиях за указанный период вырос на 14,9% - до 7 млн человек.

Скоростной поезд «Аллегро» за 2018 год перевез по маршруту Санкт-Петербург - Хельсинки 482,9 тыс. пассажиров (+0,3% к 2017 году). Погрузка в границах Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «РЖД») превысила показатель 2017 года на 1,5% и составила 100 млн т.

<https://tass.ru/ekonomika/6361485>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; НА КОЛЫМЕ ХОТЯТ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО, ПОСТАВЛЯЯ ЕГО НАПРЯМУЮ С ЗАВОДА

. Губернатор Магаданской области Сергей Носов встретился с генеральным директором компании «РН Аэро» (дочка «Роснефти») Кириллом Молоденковым, чтобы договориться о поставках авиакеросина и бензина с завода производителя, сообщает в понедельник правительство Колымы.

«Генеральный директор компании «РН Аэро» Кирилл Молоденков заверил в готовности уже в июле 2019 года начать поставки в Магаданскую область авиационного топлива напрямую с нефтеперерабатывающих заводов. Отгрузку топлива «Роснефть Аэро» будет осуществлять совместно с колымскими компаниями», - говорится в сообщении.

Работа по снижению цен на топливо ведется в Магаданской области около полугода. В конце 2018 года, благодаря договору с поставщиками, правительству региона удалось существенно снизить цену на дизельное топливо.

«Прямые поставки топлива в Магаданскую область – единственная возможность снизить цену в регионе. Прежде всего это касается авиационного топлива. Мы не раз получали обращения от авиаперевозчиков с жалобами на высокие цены авиакеросина. Снижение этих затрат напрямую повлияет на снижение цен на авиабилеты по всем направлениям. Следующий шаг – заключение договора на прямую поставку дизельного топлива и бензина», – цитирует правительство Колымы губернатора Сергея Носова.

«Роснефть Аэро» – оператор авиазаправочного бизнеса ПАО «НК «Роснефть» – является одним из лидеров на рынке авиационного топлива России. С 2008 года предприятие осуществляет реализацию авиационного топлива, а также оказывает полный комплекс услуг по поставке авиационного керосина и организации заправки воздушных судов в аэропортах России и СНГ.

<https://ria.ru/20190422/1552915800.html>

RNS; 2019.04.22; СОВФЕД ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТЫ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА ДТП

Совет Федерации одобрил законопроекты, которыми предусматривается усиление ответственности для водителей, скрывшихся с места ДТП.

Одним из законопроектов предусматривается, что оставление водителем места ДТП, участником которого он является, повлечет наложение административной ответственности только при условии отсутствия признаков уголовно наказуемого деяния.

В этом случае административная ответственность предусматривается по части 2 статьи 12.27 КоАП РФ с наказанием в виде лишения права управления ТС на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до 15 суток.

Второй законопроект предлагает усилить уголовную ответственность для водителей, которые скрылись с места ДТП, повлекшего по неосторожности причинения тяжкого вреда здоровью. Такое деяние будет квалифицироваться по части 2 статьи 264 УК РФ, которой предусматривается наказание в виде принудительных работ на срок до трех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком до трех лет либо лишения свободы на срок до четырех лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Законопроектом также предлагается усилить уголовную ответственность водителя, который покинул место ДТП, повлекшего по неосторожности смерть человека. Такое деяние будет квалифицироваться по части 4 статьи 264 УК РФ, которая предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок от двух до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Аналогичное деяние, но повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, законопроектом предлагается квалифицировать по части 6 статьи 264 УК РФ, которая предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок от четырех до девяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

<https://rns.online/transport/Sovfed-odobril-zakonoproekti-ob-uzhestochenii-nakazaniya-za-ostavlenie-mesta-DTP-2019-04-22/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2019.04.22; В РОССИИ РАЗРЕШИЛИ УСТАНОВЛИВАТЬ УМЕНЬШЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ

С 1 мая в России вступит в силу ГОСТ, который позволит устанавливать дорожные знаки уменьшенного размера. Изменения вводятся приказом Росстандарта.

Новые знаки могут быть размером 500x500 и 400x400 мм. Их разрешается применять на дорогах нескоростного движения. В основном новый формат предназначен для центра городов и кварталов исторической застройки.

До утверждения ГОСТа был проведен эксперимент по использованию знаков уменьшенного размера, он был признан успешным. Однако использование таких знаков является добровольным, решение об их установке принимает городская администрация.

<https://rg.ru/2019/04/22/v-rossii-razreshili-ustanavlivat-umenshennye-dorozhnyie-znaki.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; МОНИТОРИНГ ЕР ПОКАЗАЛ, ЧТО КАЖДЫЙ ВТОРОЙ ТАКСИСТ НЕ ИМЕЕТ ЛИЦЕНЗИИ

Каждый второй таксист в РФ не имеет лицензии, показали промежуточные итоги мониторинга партпроекта «Единой России» «Народный контроль», сообщает пресс-служба партии со ссылкой на координатора партпроекта, депутата Госдумы Анну Кувычко.

«В конце марта мы запустили мониторинг наличия лицензий у таксистов на перевозку пассажиров в 85 регионах. Как показали предварительные итоги мониторинга, 4446 из 8400 проверенных водителей такси не имеют лицензии. Получается, что каждый второй таксист в стране осуществляет перевозку пассажиров нелегально. Такое положение дел просто недопустимо», - приводит пресс-служба слова Кувычко.

Руководитель партпроекта ЕР добавила, что проверка будет продолжена до конца месяца, а по завершении мониторинга данные о выявленных нарушителях передадут в

региональные министерства транспорта, в правоохранительные органы, а также в Роспотребнадзор.

«Этот рынок должен быть комфортным и безопасным для людей. Однако сегодня около половины водителей такси – нелегалы. Региональные власти должны создать все необходимые условия, чтобы исправить эту ситуацию и сформировать благоприятный климат для работы официально зарегистрированных перевозчиков», - подчеркнула Кувычко.

Партпроект ЕР «Народный контроль» направлен на повышение информированности общества в сфере продовольственной политики, контроля качества продовольственных товаров и услуг, налаживания производства отечественной продукции, в том числе, в области продовольствия и медицины.

<https://ria.ru/20190422/1552942567.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2019.04.22; ПЕРПЕТУУМ-МОБИЛЕ НА КОЛЬЦЕВОМ МАРШРУТЕ; КАК РЕШАЮТ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В МЕГАПОЛИСАХ

Самолет на солнечных батареях уже облетел вокруг земли. По Москве бегают электробусы, а по Петербургу - троллейбусы, умеющие складывать «рога» и проезжать значительные отрезки дистанции своим ходом. Но это пока еще транспорт, полностью зависимый от источников питания и подзарядки.

В ближайшее время на улицах вполне могут появиться рейсовые транспортные средства, которые будут почти независимыми от энергии городских сетей. И это будет достигнуто за счет правильной организации систем рекуперации и зарядки с использованием солнечной энергии, считает эксперт по энергоэффективности транспорта, управляющий директор компании «Лиотех» Салават Халилов.

Солнечные зайчики

Может ли городской транспорт перейти на использование перпетуум-мобиле?

Салават Халилов: «Перпетуум-мобиле» - понятие условное. Пока стоит говорить про экономичное отношение к запасенной на борту электробуса энергии и о снижении ее расхода, а также про использование альтернативных источников энергии для подзарядки.

В первую очередь я бы делал ставку на рекуперацию. Как движется городской автобус? Он отъезжает от остановки, разгоняется, едет вперед, приближается к следующей остановке, тормозит, останавливается. Огромная 18-тонная машина, снижающая скорость, - это же настоящая динамо-машина! На недавно запущенном в Санкт-Петербурге электробусе провели замеры, и первая статистика показывает, что так теоретически возможно возвращать до 20 процентов использованной энергии. Я думаю, в условиях реального городского движения цифра будет на уровне 10 процентов, но и это уже очень серьезный ресурс.

Сейчас электробусы заряжают на конечных станциях. А что будет, если им на крышу добавить солнечную батарею?

Салават Халилов: Это более трудный путь. Крыша электробуса и так перегружена накопителями энергии и другим оборудованием, если туда добавить еще и солнечную панель с сопутствующим оборудованием, центр масс будет расположен очень высоко, это плохо с точки зрения безопасности. Солнечную батарею надо чистить, зимой убирать с нее снег, это тоже не просто. А самое главное - тут надо просто посчитать - сколько киловатт можно будет снять с панели такой площади. Условно говоря, если для 1 километра пробега необходимо 2 киловатт-часа энергии, а в среднем скорость городского автобуса составляет около 20 км/ч, значит, нам надо за 3 минуты, которые займет движение по этому отрезку, выработать те самые искомые 2 киловатта-час, что, конечно же, недостижимо при нынешнем уровне развития техники.

Но прогресс не стоит на месте, ученые уже изобрели солнечные панели с КПД больше 40 процентов. Очевидно, что скоро эта цифра еще вырастет на порядок. Нам надо просто дождаться этого момента?

Салават Халилов: Есть и другой путь. Сейчас в курортных городах Черного моря используются дизельные автобусы. При этом там очень яркое солнце и много ясных дней в году. Есть все предпосылки для развития электробусов. Ведь солнечную панель не обязательно возить на крыше автобуса, ее можно установить на конечной станции. Там она будет под охраной, контролем, с постоянным доступом для обслуживания. А на борту электробуса останется только аккумулятор, так мы еще и на массе машины сэкономим. Он вернулся с маршрута, встал на полчаса на отстой, перезарядил свой накопитель и отправился в новый рейс.

Что делать в других городах? Например, в столице?

Салават Халилов: Одним из главных потребителей энергии в Москве, да и во многих других крупных городах является метрополитен. Но при этом он теоретически может и стать ее источником. Поезд с огромной массой идет всегда по одному и тому же маршруту, у него есть точно известные места торможения и остановки. Представьте, сколько энергии сейчас уходит просто в тепло? Ее можно собрать и направить или в накопители на борту вагона или передавать по проводам, проложенным вдоль туннеля, и выводить ее на поверхность.

Рубли и ватты

Использование электротранспорта обходится дешевле, чем с двигателем внутреннего сгорания?

Салават Халилов: Есть мировая статистика: при среднем суточном пробеге автобуса 200 км стоимость 1 километра что дизельного автобуса, что электрического примерно 1 доллар. Правда, для электробусов в эту сумму уже входит работа по созданию и обслуживанию инфраструктуры.

Но электробусы сами по себе дороже дизельных автобусов. Получится окупить их покупку за счет меньших издержек на линии?

Салават Халилов: Сейчас в России есть госсубсидия на закупку электротранспорта - от 7,5 до 8 млн рублей на каждую машину. При этом электробус с завода стоит 24 миллиона рублей (то есть регионам они обходятся в 16 млн руб.), а дизельный городской автобус - 12 миллионов рублей. Растущие экологические требования приводят к постепенному удорожанию дизельных машин. У электробуса - обратная зависимость. Почти треть стоимости электробуса составляют литийионные аккумуляторные батареи, стоимость которых, в соответствии с многолетней мировой статистикой, снижается. Несложно подсчитать, что стоимость дизельных и электрических автобусов выровняется в начале следующего десятилетия и выгода от покупки электробуса для муниципального бюджета будет очевидна. Кроме того, автобусные парки тратят значительные суммы на закупку моторных масел, фильтров, обслуживание двигателей внутреннего сгорания. У электрических машин этих расходов просто нет.

Как соотносятся эксплуатационные характеристики у дизельной и электротехники?

Салават Халилов: Максимальные пробеги электробусов зависят от типа зарядки и тех батарей, которые используются в машинах. На сегодняшний день наиболее распространенными являются так называемые электробусы с динамической зарядкой (In-Motion-Charging, IMC), которые очень похожи на традиционные троллейбусы, но при этом имеют возможность двигаться без контактной сети. Их пробег может достигать 20-30 километров. Вторая группа - это электробусы с ультрабыстрой зарядкой (Opportunity Charging, OC). Они сейчас бегают по Москве. Их пробег может достигать 30-40 верст на одной зарядке, которая осуществляется на конечных станциях. Большинство выпущенных в мире электробусов используют ночную зарядку (Overnight Charging, ONC), эти машины имеют запас хода на одной зарядке 200-300 километров, столько же за сутки проходит и

обычный дизельный городской автобус. С точки зрения скорости и пассажироместимости отличия незначительные.

Как долго смогут продержаться на линии современные электробусы?

Салават Халилов: Кузов и шасси рассчитаны на 15 лет, причем тут особых отличий между типами техники нет, строят их на одних и тех же заводах. Ресурс литийионных батарей - от 3 тысяч циклов зарядки для литий-железо-фосфатные батарей (LFP) (они используются на машинах с ночной зарядкой) до 10 тысяч циклов зарядки для литий-титанатные батарей (LTO) (такие используются в электробусах с ультрабыстрой зарядкой, например, как в столице). Если пересчитать в годы, то это по 7-8 лет в обоих случаях. По истечении этого срока будет достаточно заменить батарею и продолжать эксплуатацию электробуса в штатном режиме.

Кстати

Без пилота - дешевле

Исследования показали, что рейсовые электробусы смогли бы сэкономить существенную часть заряда, если бы ими управляли не живые водители, а автопилот. Особенно если подключить систему рекуперации. Просто потому, что автоматическая система с заданным алгоритмом будет аккуратнее вести машину, избегать лишних торможений и ускорений и во всех ситуациях выбирать оптимальный режим энергопотребления. А водителю надо оставить две кнопки: включить и выключить - и, конечно же, педаль аварийного тормоза.

<https://rg.ru/2019/04/22/kak-reshaiut-transportnye-problemy-v-megapolisah.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.04.21; СОБЯНИН: МОСКВА НЕ ПРОТИВОПОСТАВЛЯЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

В Москве завершился саммит лидеров в сфере развития городского транспорта. Международные эксперты из Азии, Европы и Америки оценили успехи Москвы по модернизации дорожно-транспортной инфраструктуры и обменялись мнениями, какие проекты могла бы еще реализовать российская столица.

Замруководителя управления наземного транспорта Сингапура Джереми Яп рассказал о различных ограничительных мерах для автомобилей, которые применяются в Сингапуре. Например, там жестко контролируется количество личных машин. В результате прироста автопарка в этом городе нет. Купить машину можно, только если кто-то из жителей отказался от своей. Плюс система платных дорог ERP (Electronic road pricing). «Чтобы бороться с заторами, мы делаем проезд на тех или иных участках дороже, а на менее загруженных улицах - дешевле. В Москве проблема пробок еще полностью не решена, и к таким рестриктивным моделям городу стоит присмотреться», - уверен Яп. По его словам, лишь создание удобного общественного транспорта недостаточно мотивирует жителей на отказ от автомобиля.

Задуматься московским властям о новых ограничительных мерах предлагал и один из организаторов саммита - генеральный секретарь Международного союза общественного транспорта Мохаммед Мезгани. «Потенциальный эффект от внедрения платного въезда в мегаполис может быть очень высоким. Эта инициатива уже реализована в Лондоне, Стокгольме и Милане. За пользование дорогами надо платить - это позволит серьезно сократить пробки. А деньги пойдут на дальнейшее развитие транспорта», - считает Мезгани.

В Москве к таким предложениям относятся с осторожностью. «Перед тем как сделать въезд в отдельные части города платным или ввести плату за пользование дорогами, надо тысячу раз подумать», - сказал «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. Технически Москва, по его словам, к этому вполне готова - по уровню развития систем контроля трафика она может

соперничать с Сингапуром. Однако с социально-политической точки зрения вопрос очень сложный. «На систему ERP будет постепенно переходить весь мир, но не думаю, что в Москве это произойдет скоро. Это касается и платного въезда - эффект может быть положительным, но и политические издержки велики. Например, мой добрый знакомый Кеннет Ливингстон (экс- мэр Лондона. - Прим. «РГ») после введения платного въезда в город проиграл на первых же выборах...» - признал эксперт.

Что касается позиции московских властей, то, по мнению мэра Сергея Собянина, общественный транспорт и автомобильная инфраструктура вовсе не обязательно должны быть антонимами. «Мы не противопоставляем автомобилистов и общественный транспорт. Параллельно с развитием общественного транспорта мы приняли гигантскую программу развития дорожной инфраструктуры. Реконструировали практически все крупные развязки и магистрали. Сегодня ждем четыре хорды, которые обеспечат транзит транспорта, минуя центр города. Думаю, с этой задачей мы в ближайшие годы справимся», - заявил Сергей Собянин, выступая перед участниками саммита.

<https://rg.ru/2019/04/19/reg-cfo/sobianin-moskva-ne-protivopostavliaet-avtomobilistov-i-obshchestvennyj-transport.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.23; INDRIVER ПОДОБРАЛ ПАССАЖИРОВ ЗА РУБЕЖОМ; ВТОРОЙ РОССИЙСКИЙ СЕРВИС ТАКСИ ВОШЕЛ В МИРОВОЙ ТОП-10 ПО СКАЧИВАНИЯМ

Основанный в Якутии сервис inDriver впервые вошел в десятку наиболее скачиваемых в мире мобильных приложений для заказа машины по итогам первого квартала 2019 года, следует из отчета Sensor Tower. Он стал вторым российским сервисом в рейтинге после «Яндекс.Такси». Нарастить аудиторию компаниям помогла международная экспансия, которая, по оценкам аналитиков, может стоить «сотни миллионов рублей».

В мировой топ-10 наиболее скачиваемых приложений для заказа автомобиля в App Store и Google Play по итогам первого квартала 2019 года впервые вошел российский сервис inDriver, следует из данных на сайте компании Sensor Tower. inDriver занял восьмое место между российским «Яндекс.Такси» и французским карпулинговым сервисом BlaBlaCar. Прежде в рейтинг из российских компаний входил только «Яндекс.Такси», занявший по итогам 2018 года девятое место. Лидерами рейтинга за первый квартал 2019 года, как и по итогам 2018-го, остались американский Uber с более чем 40 млн новых установок, сингапурский Grab и индийский Ola.

<https://www.kommersant.ru/doc/3953174>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО ПОВЫСИЛО ПРОГНОЗ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В 2020-21ГГ

Индексация тарифов на пассажирские ж/д перевозки в 2020-2021 гг. установлена на уровне 3,8% и 4,1%, говорится в опубликованных Минэкономразвития основных параметрах прогноза до 2022 года, которые были одобрены на заседании правительства в четверг.

В ноябрьской версии прогноза Минэкономразвития до 2036 года индексация тарифов на пассажирские ж/д перевозки в 2020-2021 гг. установлена на уровне 3,6% и 3,9% соответственно.

«Индексация тарифов на пассажирские перевозки в дальнейшем следовании в регулируемом сегменте (перевозки в плацкартных и общих вагонах) будет соответствовать темпам изменения тарифов на грузовые перевозки в связи с тем, что основной составляющей расходов для пассажирских перевозчиков является плата за пользование инфраструктурой железнодорожного транспорта, которая индексируется в соответствии с параметрами роста тарифов на грузовые перевозки», - говорится в документе.

Тарифы на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования с 1 января 2019 г. выросли на 3,9%. В 2018 году традиционная ежегодная индексация тарифов на пассажирские ж/д перевозки в дальнем следовании не проводилась. В ноябре 2017 года правительство РФ приняло решение сохранить тарифы в плацкарте в 2018 г на уровне 2017 г.

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.04.23; EVRAZ ДОКАТИЛ ДО АВАРИИ; ВАГОНЫ СО СТАРЫМИ КОЛЕСАМИ ГРУППЫ ЗАПРЕЩЕНЫ

Ространснадзор запретил использовать вагоны с колесами, выпущенными в 2003–2006 годах одним из двух российских производителей – Нижнетагильским меткомбинатом (НТМК) Evraz. С их дефектом связывают два схода грузовых вагонов в последний год. Железнодорожники испытывают острый дефицит колес на 200–300 тыс. единиц в год. Но, по мнению участников рынка, колес НТМК, попавших под запрет, осталось не более 6 тыс. штук, то есть он ситуацию серьезно не ухудшит. В Evraz же говорят, что с 2005 года не выпускают колеса, в которых в принципе возможен выявленный дефект.

Госжелдорнадзор (входит в **Ространснадзор**) 2 апреля выдал предостережение «о принятии мер по исключению случаев нарушения обязательных требований» при допуске к эксплуатации подвижного состава, укомплектованного цельнокатаными колесами (ЦКК), выпущенными с апреля 2003 года по январь 2006 года на НТМК Evraz. О поступлении документа 17 апреля глава управления вагонного хозяйства ОАО РЖД Михаил Сапетов уведомил некоммерческие партнерства операторов.

В предостережении сообщается, что только в 2018–2019 годах при использовании вагонов, укомплектованных такими колесами, произошло два случая их излома. Это привело к крушению грузового поезда на станции Чайковская Свердловской железной дороги в феврале 2018 года (сход с рельсов 14 вагонов с бокситами) и сходу вагона с углем на перегоне Хризолитовый–Арамилы той же дороги в феврале 2019 года. Заключение металлографической экспертизы установило, что «очагами зарождения трещин, приведшими к излому ЦКК при крушении поезда, явились концентраторы напряжения – складки на внутренней поверхности диска». Ведомство требует не допускать такие вагоны на инфраструктуру.

НТМК – один из двух основных производителей колеса в РФ (наряду с Выксунским метзаводом Объединенной металлургической компании), мощность – свыше 500 тыс. колес в год, к 2020 году компания намерена увеличить ее почти до 600 тыс. и может построить второй колесно-бандажный цех на 200 тыс. единиц.

Предостережения **Ространснадзора** носят стандартный характер информирования, отмечает собеседник “Ъ” в отрасли, они выдаются на владельца инфраструктуры и/или подвижного состава и указывают на обязательность обеспечения безопасности.

Колеса НТМК соответствуют нормам безопасности, так как отсутствуют обязательные в таких случаях требования к комбинату, говорят в Evraz. «Экспертиза лишь выявила наличие концентраторов напряжения в колесе, что не является признаком нарушения действовавшей технологии, – подчеркивают там. – С 2005 года возникновение подобных концентраторов в колесах НТМК вообще невозможно в связи с переходом на технологию полнопрофильной обработки колес». Предостережение, по сути, нужно для запуска механизма изъятия из эксплуатации колес с истекшими сроками службы (12 лет), добавляют в Evraz.

ЦКК за последние полтора года сильно подорожали – цена колеса достигает 90 тыс. руб. на споте при 40–50 тыс. руб. у производителя. Дефицит оценивается в 200–300 тыс. колес, российские предприятия не могут оперативно увеличить объем выпуска на нужную величину, что делает необходимыми поставки из Китая (см. “Ъ” от 16 ноября 2018 года). В этой ситуации изъятие крупной партии колес с рынка могло привести к росту цен. Но в ОАО РЖД говорят, что под запрет попало лишь 3 тыс. колесных пар, или 6 тыс. колес.

Источник “Ъ”, подтверждающий оценку, полагает, что на общую ситуацию с колесами это не повлияет.

<https://www.kommersant.ru/doc/3953177>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.23; «СИБАНТРАЦИТ» ВООБРАЗИЛ СЕБЕ ТОННЕЛЬ; КОМПАНИЯ ПОТОРОПИЛАСЬ ОБЪЯВИТЬ О МЕГАСТРОЙКЕ НА БАМЕ

«Сибантрацит» поспешил заявить о начале строительства второго Северомуйского тоннеля на БАМе: в ОАО РЖД отмечают, что пока стороны далеки от финальных договоренностей. С учетом того что инфраструктура общего пользования должна находиться в собственности РФ, сторонам еще предстоит договориться об условиях участия частного инвестора. Пока же ни возможность приоритетного доступа инвестора к участку инфраструктуры общего пользования, куда он вложил средства, ни другие варианты возврата таких частных инвестиций законом не предусмотрены.

ОАО РЖД пока обсуждает с «Сибантрацитом» вопросы строительства второго Северомуйского тоннеля на БАМе, но финальных решений нет. «У нас с группой «Сибантрацит» существует рабочая группа, как они и просили, – пояснил начальник департамента инвестиций ОАО РЖД Юрий Бакеркин. – Было первое заседание, мы обсудили большой перечень всех возможных вопросов. При этом не меньше вопросов еще осталось, чтобы понимать, как наше желание, чтобы была построена инфраструктура, и их желание поучаствовать в ее развитии соединить в единый проект». По словам господина Бакеркина, ОАО РЖД предполагает завершить основные проектные решения по тоннелю до конца года.

«Сибантрацит» же высказался по проекту более определенно: 21 апреля он объявил, что вместе с УК «ВостокУголь» приступил к работам по подготовке строительства.

«ВостокУголь» будет самостоятельно разрабатывать проект, предпроектные работы уже ведутся. Компания намерена начать возведение тоннеля в течение года и построить его за пять лет. В «Сибантраците» не пояснили “Ъ”, за счет каких решений достигается сокращение сроков строительства, равно как и не раскрыли сроки и способы возврата инвестиций.

Северомуйский тоннель-2 протяженностью 18 км должен увеличить пропускную способность на этом узком участке БАМа с 16 млн до 100 млн тонн в год.

О необходимости расширения речь зашла на заседании президентской комиссии по ТЭК 27 августа 2018 года. Тогда глава ОАО РЖД Олег Белозеров говорил, что даже при современных технологиях стройка займет около десяти лет.

Институт экономики и развития транспорта оценил эту работу в 261 млрд руб. (см. “Ъ” от 26 ноября 2018 года).

«Сибантрацит» с прошлого года предлагает профинансировать стройку в обмен на приоритетный пропуск по тоннелю. В апреле ОАО РЖД активизировало работу над законодательством, разрешающим take-or-pay и приоритетный доступ к инфраструктуре (сейчас его не предоставляют, поскольку в законе закреплён принцип ее равнодоступности), свой вариант инвесттарифов разработало Минэкономики (см. “Ъ” от 19 апреля).

Юрий Бакеркин уточнил, что раз существующий тоннель относится к инфраструктуре общего пользования, таким же должен быть и строящийся рядом второй. Он напомнил, что такая инфраструктура строится в собственность РФ и потом передается на баланс ОАО РЖД или, в рамках концессии, **Росжелдора**.

Потенциал существующего тоннеля отнюдь не исчерпан, подчеркивает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. По его словам, мероприятия стоимостью 8–10 млрд руб., направленные на улучшение вентиляции и снятие необходимости постоянного закрытия ворот, увеличат его пропускную способность на 30–40%. По его мнению,

«Сибантрацит» сейчас стремится упаковать тоннель в единый пакет с другими своими инвестпроектами, чтобы получить возможность привлечь кредиты на более выгодных условиях.

<https://www.kommersant.ru/doc/3953178>

РБК НОВОСИБИРСК; 2019.04.22; «СИБАНТРАЦИТ» ОБЪЯВИЛ О МНОГОМИЛЛИАРДНЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ В БАМ; «СЕВЕРОМУЙСКИЙ ТОННЕЛЬ-2» ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 18 КМ СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ДЛИННЫХ В РОССИИ. СОВМЕСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ «СИБАНТРАЦИТА» И «ВОСТОКУГЛЯ» СОСТАВЯТ 260 МЛРД РУБ.

По данным ГК «Сибантрацит», распоряжением генерального директора ОАО «РЖД» (РЖД) Олега Белозерова образована совместная рабочая группа по реализации проекта строительства тоннеля, в которую вошли руководители профильных департаментов и управлений РЖД и топ-менеджеры «Сибантрацита» и «ВостокУгля».

Ранее «Ведомости» писали, что в марте 2019 года в письме президенту **Путину** совладелец «Сибантрацита» Дмитрий Босов попросил предоставить «Сибантрациту» право первоочередного провоза 50 млн тонн угля в год по БАМу и Транссибу на 25 лет в обмен на инвестиции в строительство Северомуйского тоннеля. Названные Босовым сроки строительства – пять лет без привлечения бюджетных средств. Первый раз о желании за свой счет построить тоннель Босов озвучивал летом прошлого года. Олег Белозеров на президентской комиссии по ТЭК оценивал срок строительства в десять лет, а стоимость проекта оценивают в 260,8 млрд руб.

Ранее «Коммерсантъ» излагал подробности прошлогоднего письма Босова к Белозерову. Сейчас предприятия «Сибантрацита» добывают более 26 млн тонн угля в год, а к 2022 году планируется довести объем только в Сибири до 52 млн тонн. Для собственных нужд «Сибантрацит» строит порты «Вера», УППК «Север» и «Терминал А» с объемом перевалки 55 млн тонн. Основные потребители – страны азиатско-тихоокеанского региона, поэтому группа выражает «крайнюю заинтересованность» в увеличении пропускных способностей инфраструктуры РЖД.

Первый Северомуйский тоннель строился больше 20 лет и был запущен в эксплуатацию в 2003 году. Однако и после этого Северомуйский хребет остался одним из самых узких мест на БАМе, поскольку в тоннеле проложена одна колея. «Северомуйский тоннель-2» должен стать одним из самых протяженных в России, его длина составит около 18 км. Он позволит увеличить пропускную способность на этом участке БАМа с 16 млн т до 100 млн т грузов в год. В группе «Сибантрацит» указывают, что ввод в строй «Северомуйского тоннеля-2» приведет к созданию в ближайшие 2-3 года около 3 000 новых рабочих мест.

В послании Федеральному собранию в марте 2018 года **Путин** заявил, что за шесть лет пропускная способность БАМа и Транссиба должна вырасти в полтора раза до 180 млн т. «Контейнеры будут доставляться от Владивостока до западной границы России за семь дней. Это один из инфраструктурных проектов, который будет давать быструю экономическую отдачу. Там есть грузы, и все вложения будут окупаться очень быстро и будут способствовать развитию этих территорий», – сказал тогда **Путин**.

По оценке Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ), общие инвестиции в инфраструктуру для провоза такого количества грузов по участку БАМа Тайшет – Комсомольск, составят 950,2 млрд руб., по Транссибу – 1103,1 млрд руб. Проект модернизации Восточного полигона (БАМа и Транссиба) является приоритетным для РЖД и разделен на две части: первый этап – до 2020 года, второй – 2020–2025 годы. Одной из крупнейших его частей является БАМ-2 – строительство второго железнодорожного пути для повышения пропускной способности магистрали, проект стартовал в июле 2014 года.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/22/04/2019/5cbd33099a794756115c1095>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.04.22; УГОЛЬЩИКОВ ЗАГНАЛИ В УГОЛ; МИНЭНЕРГО И ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ ПРОСЯТ РЖД СНИЗИТЬ ТАРИФЫ

Минэнерго и угледобывающие компании попросили РЖД снизить тарифы на транспортировку угля на западном направлении из-за падения цен на сырье до минимума за три года. Об этом РБК рассказали два источника, присутствовавших на совещании с представителями Минэнерго и угольных компаний, которое прошло в среду, 17 апреля, в РЖД.

Цены на энергетический уголь, крупнейшим производителем которого в России является СУЭК, упали в Европе на 41% по сравнению с началом года, до \$50 за тонну в начале апреля, пишет Financial Times. К обвалу привел недавно заключенный годовой контракт крупнейшего в мире экспортера угля Glencore с японскими потребителями. Цена в этом контракте оказалась ниже на 14% октябрьского контракта той же Glencore. На западном направлении российские поставщики уже с марта терпят убытки \$10 с тонны, сказал РБК источник в крупной угольной компании. По данным отраслевого агентства Argus, отгрузки российского угля по железной дороге к экспортным портам в марте выросли на 8% к аналогичному периоду прошлого года, достигнув 15,5 млн т. Это произошло, несмотря на падение цен до трехлетнего минимума, пишет агентство. При этом прирост обеспечили поставки угля как в восточном направлении (порты Восточный и Ванино), так и в западном (порт Усть-Луга). Отгрузка угля в западные порты в марте выросла на 17,2%, до 6,4 млн т, на фоне роста перевалочных мощностей.

Необходимость снижения тарифов РЖД обсуждалась еще 9 апреля на совещании в Минэнерго в Москве с участием угольщиков, а 11 апреля – в главном угольном регионе России у заместителя губернатора Кемеровской области Андрея Панова, следует из протоколов по итогам этих совещаний (у РБК есть копия протоколов).

Теперь Минэнерго должно подготовить обращение в РЖД о предоставлении скидок угольным компаниям для транспортировки сырья на экспорт через северные и южные порты в связи с загрузкой восточного направления и возможной потерей грузовой базы из-за низких цен на уголь в Европе, говорится в протоколе совещания в Минэнерго. По итогам совещания у Панова было принято решение, что угледобывающие компании проведут переговоры с операторами о снижении ставок на подвижной состав.

В пресс-службе Минэнерго пока не ответили на запрос РБК о подготовке обращения. Представитель РЖД сказал РБК, что монополия пока его не получала. Представитель Федеральной грузовой компании (ФГК, «дочка» РЖД) отказался комментировать переговоры с угольщиками. Представитель Первой грузовой компании (ПГК) Владимира Лисина не ответил на запрос РБК.

РЖД против

На совещании в Минэнерго от угольных компаний присутствовали представители СУЭК Андрея Мельниченко, «Сибантрацита» Дмитрия Босова, Evraz Романа Абрамовича и Александра Абрамова, «Кузбассразрезугля» Андрея Бокарева, «Колмара» Анны Цивилевой и пр. Они же присутствовали и на совещании в Кемеровской области. Представители СУЭК и «Сибантрацита» отказались от комментариев, представители других крупных поставщиков угля в Европу не ответили на запросы РБК.

Долгосрочная программа развития и инвестиционный бюджет РЖД сбалансированы при существующих тарифах, сказал РБК источник, близкий к РЖД. «Кардинальные изменения [тарифов] приведут к пересмотру в первую очередь инвестпрограммы [РЖД], что невыгодно для угольщиков», – сообщил он. В инвестпрограмму РЖД заложено развитие железных дорог Восточного полигона – пропускной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока. В случае сокращения инвестпрограммы денег на этот проект может не хватить. При этом Минэнерго указывало на перспективность увеличения экспорта на восточном

направлении: страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) продолжают наращивать потребление угля, в то время как западные страны стараются снизить его долю в своем энергобалансе. В августе прошлого года президент **Владимир Путин** призвал расширить присутствие России на мировом угольном рынке, увеличив отгрузку на восток почти в два раза, до 195 млн т, к 2025 году.

В ноябре 2018 года РЖД удалось добиться введения с 2019 года восьмипроцентной экспортной надбавки на отгрузку угля, который ранее не подпадал под ее действие. На уголь приходится более трети грузооборота РЖД. Директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов отметил, что РЖД, лоббируя осенью прошлого года распространение экспортной надбавки на уголь, обещали снизить тарифы, если мировые цены на это сырье упадут. «Сейчас на европейском направлении угольщики действительно начинают терпеть убытки. Железнодорожный тариф и укрепление рубля при ценах на уголь чуть выше \$50 за тонну делают подземную добычу нерентабельной», – заключает эксперт.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/04/22/5cb9cdee9a7947448492ba90>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.22; В РЖД РАССКАЗАЛИ О ПРЕИМУЩЕСТВАХ НОВЫХ КУПЕ

Пассажиры новых вагонов купе, презентация которых состоится во вторник, смогут самостоятельно греть еду в микроволновке и пользоваться холодильником, сообщили РИА Новости в «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании).

Фотографии нового вагона купе, предоставленные производителем, РИА Новости публиковало еще в феврале текущего года, но живую журналистам, а потом и пассажирам его покажут впервые покажут 23 апреля на Рижском вокзале Москвы. В новых вагонах предусматривается специальная сервисная зона наподобие кухни, где будут стоять, в том числе, микроволновка и холодильник.

В компании отметили, что наличие сервисной зоны было требованием со стороны ФПК как заказчика.

Микроволновки и холодильники есть и сейчас в ряде поездов дальнего следования, но они находятся в купе проводника. Пассажир может попросить проводника разогреть еду в микроволновке или попросить положить пищу в холодильник.

Новые вагоны купе, которые будут представлены во вторник, входят в заказ, сделанный «Федеральной пассажирской компанией» у группы «Трансмашхолдинг». Производитель до 2025 года поставит 3,7 тысячи пассажирских вагонов на 237 миллиардов рублей. Договор предусматривает поставку одноэтажных и двухэтажных вагонов различных типов, в том числе купейных и плацкартных.

<https://ria.ru/20190423/1552953068.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; РЖД ДОПУСКАЮТ ПАДЕНИЕ ЭКСПОРТА УГЛЯ НА ФОНЕ СНИЖЕНИЯ МИРОВЫХ ЦЕН

Снижение стоимости угля на мировом рынке может уменьшить экспорт, считают в ОАО «Российские железные дороги».

«Общий тренд последних лет по увеличению перевозок угля железнодорожным транспортом сохраняется и в I квартале 2019 г. - прирост составил 5,6% в экспортном сообщении. Однако сейчас мы наблюдаем снижение стоимости угля на мировом энергетическом рынке, что может стать причиной снижения экспортных перевозок», - заявил первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов, слова которого приводит корпоративное издание монополии.

Вопрос обсуждался на прошлой неделе на совещании в «Российских железных дорогах» с представителями министерства энергетики РФ и угледобывающих компаний. «С начала

года экспортные цены австралийских и южноафриканских поставщиков снизились по сравнению с декабрем на 15-33%, а цена покупки на европейском рынке уменьшилась на 24%. При этом в прогнозах мировых аналитических агентств нет ожидания значительного роста цен в ближайшей перспективе», - отмечает газета.

По ее данным, сейчас в РФ угольная продукция составляет 29% в общем объеме железнодорожных перевозок и 44% в грузообороте. Доля угля в доходах РЖД от перевозок этого топлива составляет 20%. Как отметил замглавы «Российских железных дорог» Алексей Шило, значимость угля для компании характеризует рост удельного веса угля в грузообороте железных дорог с 2003 г.: с 28% до 44%, в погрузке - с 22% до 29%.

В то же время, как заявил В.Михайлов, для РФ важно закрепить и расширить присутствие на мировом энергетическом рынке, в том числе за счет увеличения экспорта угля. «До 2025 г. ожидается значительный прирост добычи твердого топлива в России. Большая часть этого сырья будет отгружаться по железной дороге в направлении портов Балтики и Дальнего Востока. В качестве основных рынков сбыта рассматриваются страны Азиатско-Тихоокеанского региона, наращивающие потребление», - отмечает издание.

«Сейчас РЖД проводят синхронизацию мероприятий на «восточном полигоне» в рамках II этапа развития Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с планами развития крупных грузовладельцев. Компания готова рассматривать предложения и совместно выработать решения по оптимизации технологии перевозки угля на лимитирующих направлениях», - также отмечает газета.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; ВАГОНЫ «ФЕДЕРАЛЬНОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ» ПОЛНОСТЬЮ ЗАГРУЖЕНЫ - ГЕНДИРЕКТОР

Вагоны «дочки» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) - полностью загружены.

«Мы работаем по «длинным» контрактам с грузовладельцами, до конца 2019 г. ставку менять не планировали. Парк нашей компании сейчас загружен на 100%», - заявил генеральный директор ФГК Виктор Воронович корпоративному изданию РЖД.

При этом, оно также отмечает, что в целом на рынке «высокие ставки обуславливают не востребованность вагонов». «По оперативным данным, сейчас на сети отставлены от движения более 300 составов с порожними полувагонами, и высокие ставки являются одной из главных причин неиспользования этого парка», - пишет газета.

ТАСС; 2019.04.22; ВЕТЕРАНЫ СМОГУТ БЕСПЛАТНО ЕЗДИТЬ В БИЗНЕС-КЛАССЕ «АЭРОЭКСПРЕССА» С 5 ПО 10 МАЯ

«Аэроэкспресс» предоставит ветеранам Великой Отечественной войны бесплатный проезд в бизнес-классе с 5 по 10 мая. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе компании.

«Традиционно компания организует бесплатный проезд в вагонах бизнес-класса для ветеранов Великой Отечественной войны с 5 по 10 мая на всех направлениях движения поездов», - говорится в сообщении.

Для оформления билета без оплаты необходимо обратиться в кассы «Аэроэкспресс» и предъявить документ, подтверждающий право на льготы. Воспользоваться правом проезда без оплаты могут граждане Российской Федерации: участники и инвалиды Великой Отечественной войны, бывшие несовершеннолетние узники концлагерей и гетто, лица, награжденные знаком «Житель блокадного Ленинграда», а также сопровождающие лица.

При оформлении проездного сотрудники компании подарят ветеранам подарки и букеты красных гвоздик.

В пресс-службе напомнили, что проезд в вагонах стандартного класса поездов «Аэроэкспресс» для ветеранов Великой Отечественной войны всегда является

бесплатным. При отсутствии сопровождающих можно воспользоваться бесплатной услугой «Персональный помощник», включающей в себя встречу пассажира в терминале «Аэроэкспресс», помощь в оформлении проездных документов и размещении багажа в аэроэкспрессе, а также содействие при посадке в вагоны. По желанию пассажира персональный помощник проводит к стойке регистрации в аэропорту.

<https://tass.ru/obschestvo/6361404>

RNS; 2019.04.22; СПРОС НА ПОЕЗДКИ ПОЕЗДОМ В МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ ВЫРОС НА 44%

Спрос на поездки в поездах дальнего следования в майские праздники составил более 2,5 млн пассажиров, что на 44% выше показателя 2018 года, сообщает пресс-служба РЖД.

«По предварительным данным, в период с 26 апреля по 12 мая поездами дальнего следования воспользуется свыше 2,5 млн пассажиров, что на 44 % превышает аналогичный показатель прошлого года. Пиковые даты выезда на праздники ожидаются 26, 30 апреля и 8 мая, в обратном направлении – 5 и 12 мая», – говорится в сообщении.

На майские праздники РЖД организует более 500 дополнительных поездов.

«Для удовлетворения повышенного спроса на перевозку пассажиров в период майских праздников холдингом «РЖД» назначены более 500 поездов дальнего следования, что на 22 больше, чем в прошлом году. Всего в дни майских праздников регулярные и дополнительные поезда совершат в общей сложности свыше 8,8 тыс. рейсов», – говорится в сообщении.

<https://rns.online/transport/Spros-na-poezdki-poezdom-v-maiskie-prazdniki-viros-na-44-2019-04-22/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – САМАРА; АННА ШЕПЕЛЕВА; 2019.04.22; В САМАРЕ ВПЕРВЫЕ ЗА 100 ЛЕТ ПОЛНОСТЬЮ ПОСТРОЯТ СУХОГРУЗ

В Самаре состоялась церемония закладки киля несамоходных сухогрузов проекта RDB12, которые строятся самарским судостроительным и судоремонтным заводом ЗАО «Нефтефлот».

По словам принявшего участие в мероприятии губернатора Самарской области Дмитрия Азарова, это очень важное событие, так как регион в последние годы несколько утратил компетенции в судостроении.

- Приступая к строительству сухогруза, мы восстанавливаем судостроение на территории Самарской области, - отметил Дмитрий Азаров, - Да, есть совместный опыт по строительству танкера «Святой Князь Владимир» в 2017 году, но он не в полной мере был собран в регионе. Сегодня мы закладываем сухогруз, который будет полностью создан у нас. Это восстановление компетенции происходит в области впервые за 100 лет.

Предприятие ЗАО «Нефтефлот» было основано в 1996 году на мощностях Куйбышевской ремонтно-эксплуатационной базы нефтефлота. В штате компании числятся 153 человека, в период активного судостроения количество работников возрастает до 400. С 2010 года на ЗАО «Нефтефлот» было отремонтировано более 100 судов, осуществляющих перевозку нефтепродуктов как во внутренних водах России, так и на международном уровне.

В 2017 году завод построил для ООО «Волготранс» танкер, названный в честь Святого равноапостольного князя Владимира. Однако этот танкер был создан не совсем с нуля. «Родителем» для него стал старенький волгоградский теплоход «Капитан Тимофеев» 1973 года постройки. Зимой 2010-2011 года он был списан и порезан на части. Отдельные секции нашли свое применение в корпусе нового танкера «Святой Князь Владимир».

- Строительство танкера было очень важно, ведь благодаря этому компания «Нефтефлот» приобрела статус судостроительной и сегодня имеет возможность получать новые заказы, двигаться и развиваться, - подчеркнул Дмитрий Азаров.

В июне 2018 года завод подписал с ООО «Петротанкер» и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» соглашения о строительстве серии из 5 танкеро-химовозов и 15 сухогрузов. В рамках этих соглашений 28 января 2019 были заключены контракты на сборку и поставку трех самоходных сухогрузов для перевозки зерна. Сухогруз, киль которого был заложен сегодня, станет первым судном, полностью построенным в Самаре с 1896 года.

- Мы долго шли к этому. Предстоит очень напряженная, но интересная работа: нам нужно освоить много новых технологических процессов, сформировать коллектив, организовать работу наших подрядчиков. Но, невзирая на сложности, мы безусловно с этой задачей справимся, - заверил главу региона генеральный директор ЗАО «Нефтефлот» Владимир Прудыус.

Губернатор подчеркнул, что правительство региона окажет предприятию все необходимые меры поддержки.

- Для нас крайне важно, чтобы на нашей Волжской земле, на Самарской земле, мы восстановили все компетенции по судостроению. Будем поддерживать это направление всеми имеющимися возможностями, - заверил глава региона.

Необходимо отметить, что развитие этого направления промышленности в Самарской области положительным образом скажется на повышении инвестиционной привлекательности региона.

<https://rg.ru/2019/04/22/reg-pfo/v-samare-vpervye-za-100-let-polnosti-postroiat-suhogruz.html>

ТАСС; 2019.04.22; ПАССАЖИРСКАЯ РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ ОТКРОЕТСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ 1 МАЯ

Пассажирская навигация по трем речным маршрутам в Подмоскowie откроется 1 мая, сообщила в понедельник пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«В Подмоскowie 1 мая откроется пассажирская водная навигация. Обслуживание населения будет организовано по трем маршрутам в Серпухове, Лыткарине и Коломне», - говорится в сообщении.

Как отметил глава министерства Алексей Гержик, водная навигация позволяет многим жителям региона существенно сократить время в пути, минуя использование автобусного и автомобильного сообщения по объездным путям.

«В весенне-летний период водным транспортом пользуется более 28 тыс. пассажиров», - приводятся в сообщении его слова.

Завершится сезон речной навигации в Коломне и Серпухове 30 сентября, в Лыткарине - 20 ноября.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6362103>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.23; НАЛЕТ РОССИЙСКОГО САМОЛЕТА SSJ100 ВСЕ ЕЩЕ В РАЗЫ УСТУПАЕТ ИНОСТРАННЫМ СУДАМ; ХУЖЕ ВСЕГО ЭКСПЛУАТИРУЕТ СУДА «АЭРОФЛОТ», ЧТО НЕ ПОМЕШАЛО ЕМУ ЗАКАЗАТЬ ЕЩЕ 100 САМОЛЕТОВ

«Ведомости» ознакомились с закрытой статистикой Росавиации по налету судов у российских авиакомпаний в 2018 г. У единственного российского самолета, регионального Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100), он вырос на 9% – со 100 ч в месяц в 2017 г. до 109 ч в месяц, или с 3,3 до 3,6 ч в сутки. Два человека, близких к ведомству, подтвердили правильность этих данных.

Но SSJ100 по-прежнему серьезно уступает иностранным судам. Самые популярные модели – среднемагистральные Airbus 320 и Boeing 737-800 летали в среднем по 10 и 11 ч в сутки соответственно. Самые близкие по вместимости к 98-местному SSJ100 региональные импортные суда тоже проводили больше времени в воздухе. В парке S7

Airlines 17 самолетов Embraer E-170 на 78 кресел. Он летал в среднем по 6 ч в сутки. У Pegas Fly 6 Embraer E-190 на 110 кресел. Эти самолеты летали по 10 ч в сутки.

SSJ100 корректнее сравнивать с региональными одноклассниками, указывает директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев: «В мире хорошим для регионального судна считается налет 8 ч в сутки и выше». Но некоторые российские авиакомпании используют версию SSJ100 с увеличенной дальностью полета на среднемагистральных маршрутах с продолжительностью полета от 1,5 ч. SSJ100 также используется на длинных маршрутах в периоды более низкого спроса и в этих случаях он конкурирует с Airbus и Boeing, добавляет Пантелеев.

По данным производителя SSJ100 – «дочки» Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), компании «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), сейчас в эксплуатации 139 самолетов. 106 из них в России, 33 – за рубежом.

Крупнейший эксплуатант самолета – «Аэрофлот». У него в парке 50 SSJ100. Компания показала наихудший результат среди коммерческих авиаперевозчиков – всего 3,6 ч в сутки на судно. Хуже средний налет только у «Газпром авиа» и «Якутии». Но «Газпром авиа» использует SSJ100 в основном как корпоративные чартерные суда для перевозок вахтовиков на месторождения. А «Якутию» в 2018 г. вообще некорректно ни с кем сравнивать: из-за жесткой посадки на обледенелую полосу в октябре один из пяти ее SSJ100 полностью потерял летную годность и будет уничтожен, еще три надолго встали из-за поломок двигателей, напоминает человек, близкий к Минтрансу. «Якутия» – один из первых эксплуатантов SSJ100 и всегда была среди лучших по их использованию, добавляет собеседник.

«Поставщики запчастей для SSJ100 – монополисты, запчастей не хватает, вторичного их рынка нет, поэтому при необходимости замены компонентов самолеты надолго останавливаются, – напоминает топ-менеджер одного из эксплуатантов. – Особенно мы страдаем от поломок двигателей SaM146 (их выпускает СП французской Safran и российской ОДК. – «Ведомости»»).

Высокий для регионального судна налет показала на SSJ100 только новая частная авиакомпания «Азимут» – 6,3 ч в сутки. «Эффективно эксплуатировать SSJ100 помогает крупный склад запчастей, созданный в базовом аэропорту «Платов» (Ростов-на-Дону. – «Ведомости») при помощи Государственной транспортной лизинговой компании, – говорит председатель совета директоров «Азимута» Павел Удод. – Также нам логистически удобно арендовать двигатели SaM146 из подменного пула, созданного в конце 2018 г. на заводе «ОДК-Сатурн» (Рыбинск) в Ярославской области».

«Ираэро» и «Ямал», несмотря на массовые поломки двигателей, тоже превзошли «Аэрофлот» по налету. У «Аэрофлота» нет маршрутной сети для региональных судов. Перевозчик не заинтересован в SSJ100 и берет их по заданию правительства, говорили люди, близкие к ОАК и «Аэрофлоту». В каждый отдельно взятый момент примерно половина парка SSJ100 у «Аэрофлота» не летает, рассказывали собеседники в «Аэрофлоте». Представитель «Аэрофлота» отказался от комментариев. В прошлом году «Аэрофлот» заказал еще 100 SSJ100, первые 10 из которых планирует получить в этом году.

«Мы много инвестировали в эксплуатацию SSJ100», – говорит гендиректор «Якутии» Владимир Горбунов. Сейчас у компании работают два таких судна и показывают налет до 8 ч в сутки, следует из его слов. «К осени будут летать пять SSJ100», – обещает Горбунов. «Мы научились эффективно эксплуатировать SSJ100, но подводят в основном поломки двигателей», – добавляет заместитель гендиректора «Ираэро» Алексей Стоянов.

«ГСС считает повышение уровня послепродажного обслуживания SSJ100 одним из приоритетных направлений своей деятельности», – говорит ее представитель.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/22/799896-rossiiskogo-ssj100>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.04.23; ЗАГЛЯНУТЬ ЗА ФЮЗЕЛЯЖ: ДЕФЕКТЫ НА ЛАЙНЕРЕ ПОСЛЕ ПОЛЕТА НАЙДЕТ РОБОТ; МОБИЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ИЗ ВОЗДУШНОЙ И НАЗЕМНОЙ ПЛАТФОРМ СОСТАВИТ ТРЕХМЕРНУЮ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА

Российские инженеры работают над созданием мобильного роботизированного комплекса, который будет способен составлять 3D-модель самолета и анализировать его поверхность на наличие повреждений после рейса. Модель состоит из связанных между собой наземной и воздушной платформ, оснащенных видеокамерами. Время осмотра борта роботом составит 20 минут, что в разы меньше, чем это заняло бы у человека. При этом комплекс может заметить дефекты размером до нескольких квадратных сантиметров. В будущем разработчики хотят научить нейросеть идентифицировать изъяны и меньшего размера. Испытания экспериментального образца планируется провести в конце лета в Жуковском, а опытную эксплуатацию начать в феврале 2020 года.

В течение полета лайнер подвергается ряду серьезных нагрузок – от естественной вибрации, вызываемой двигателем, до встречных воздушных потоков. Поэтому авиакомпания всего мира уделяют большое внимание процедурам осмотра лайнера после полета.

Например, европейские робототехники создали дрон, который позволяет рассмотреть труднодоступные места фюзеляжа. Специалисты Airbus придумали четырехколесного робота, с помощью которого пилот может удаленно осматривать самолет, сидя за штурвалом. Российские ученые пошли еще дальше, придумав свою систему.

В настоящее время послеполетный осмотр проводится человеком, на что уходит довольно много времени, кроме того, процесс этот малоэффективный. Время осмотра зависит от многих факторов, например от его тщательности, и может занять несколько часов с применением специального оборудования. Поэтому заведующий кафедрой «Автоматизированные комплексы систем ориентации и навигации» МАИ, академик РАН Борис Алёшин создал стартап, разрабатывающий комплекс из наземной и воздушной платформ. Система будет осматривать лайнер и автоматически выявлять дефекты на его фюзеляже с минимальным участием человека.

Возможности комплекса имеют несколько преимуществ по сравнению с работой человека. Во-первых, воздушная и наземная платформы осмотрят пассажирский самолет в течение всего 20 минут – в несколько раз быстрее, чем человек. Во-вторых, робот может точно сопоставить модели самолета до и после полета и указать на место, где только намечается или уже появился дефект.

Земля–воздух

Наземная платформа, которую создают инженеры в МАИ, представляет собой робот на четырех колесах высотой около метра. На ней установлена камера с 30-кратным увеличением. Платформа может работать в течение более трех часов в автономном режиме, оснащена разнообразными датчиками, в том числе системой ГЛОНАСС/GPS, для осуществления независимой навигации.

Воздушная платформа выполнена в виде гексакоптера – шестимоторного беспилотного летательного аппарата. Его диаметр примерно соответствует размаху рук взрослого человека. БПЛА оснащен автопилотом и навигационной системой ГЛОНАСС/GPS. Такая же, как и у наземной платформы, камера закреплена в гиросtabilизированном подвесе для получения максимально четких снимков. БПЛА способен автоматически взлетать и возвращаться на наземную платформу, в частности, для подзарядки. Причем работа наземного робота в это время не нарушается. Время автономного полета составляет около 20 минут.

– Этого времени достаточно для осмотра пассажирского самолета типа Ту-204, – сообщает доцент кафедры «Автоматизированные комплексы систем ориентации и навигации» МАИ Дмитрий Сурков. – Также коптер связывается с наземной метеостанцией (она будет

установлена на четырехколесном роботе), чтобы узнать о погодных условиях и определить, можно ли начинать осматривать самолет. Наша экспериментальная модель способна работать при температуре до -5°C и силе ветра 12 м/с.

Платформы комплекса с помощью камер осматривают самолет, обмениваясь данными и выстраивая объемную модель его поверхности. Обработка полученных изображений и построение трехмерной модели поверхности осуществляет специализированное программное обеспечение.

Прошу на осмотр

В управлении движением обеих платформ участвуют элементы искусственного интеллекта. Например, объезд и облет препятствий платформы делают на основе полученных сигналов от навигационной системы и системы технического зрения.

– Разрабатываемый комплекс способен к самообучению на основе нейросетевых технологий, – пояснил профессор кафедры «Автоматизированные комплексы систем ориентации и навигации» МАИ Александр Черноморский. – При этом он будет способен выявлять дефекты площадью в несколько квадратных сантиметров – вмятины, глубокие царапины, трещины, открытые технологические отверстия и тому подобное. Качество и точность распознавания напрямую зависят от количества проведенных итераций обучения нейросети. Думаю, при продолжении испытаний система сможет распознавать дефекты и меньшего размера.

Первой экспериментальной площадкой для создаваемого комплекса выступил аэропорт Жуковский.

– Как молодой аэропорт Жуковский стремится быть в ногу со временем – внедрять и использовать самые передовые технологии, в том числе новейшие разработки, связанные с безопасностью полетов, – рассказал первый заместитель генерального директора АО «РампортАэро» (компания управляет этим аэропортом) Евгений Солодилин. – Недавно МАИ предложил нам участвовать в применении роботизированного автономного комплекса осмотра воздушных судов. Мы предоставили свою площадку для его испытаний и опытной эксплуатации. Полагаем, что применение подобной технологии в перспективе позволит существенно упростить сбор необходимой информации, что положительно отразится на безопасности полетов. Пока мы не рассматриваем этот проект как коммерческий.

По словам Евгения Солодилина, в начале эксплуатации комплекса необходимо будет участие оператора, который сможет контролировать его работу. Но в будущем – по мере накопления опыта эксплуатации – робот облегчит работу специалистов наземных служб, оперативно и безошибочно обеспечивая их дополнительной информацией.

Испытания экспериментального образца планируется провести в конце лета этого года, а опытную эксплуатацию аэропорт собирается начать в феврале 2020-го, сообщают разработчики. Они добавили, что при необходимости комплекс может быть дополнен газоанализатором, тепловизором, анализатором электромагнитного излучения и другим оборудованием.

<https://iz.ru/854910/olga-kolentcova/zaglianut-za-fiuzeliazh-defekty-na-lainere-posle-poleta-naidet-robot>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ХАБАРОВСК; АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2019.04.22; КАК И НЕ БЫЛО; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РАСКУПИЛИ ЗА НЕСКОЛЬКО ЧАСОВ

На Дальнем Востоке возобновились продажи субсидируемых авиабилетов после того, как правительство РФ выделило для льготников дополнительные 2,5 миллиарда рублей. Однако, как и в январе, билеты на самые востребованные у отпускников маршруты на летние месяцы практически моментально закончились.

Из Петропавловска-Камчатского в Москву в июле и августе по льготному тарифу, который в три раза дешевле плоского, уже не улетишь. Даже обычный «эконом», и тот раскуплен полностью. В самый горячий летний период с Камчатки или на полуостров можно добраться за 63 тысячи рублей.

Льготники толпились в авиакассах Хабаровска. Из этого города можно недорого улететь в Москву, Санкт-Петербург, Владивосток, Новосибирск и Иркутск. Билет в столицу стоит всего 7,5 тысячи рублей, в Питер с пересадкой - 14 тысяч.

- Я ждала, когда снова начнутся продажи субсидированных билетов, но не уследила. Пришла в агентство в понедельник уже после обеда. Успела купить один билет в Москву на июнь. Обратно придется лететь по плоскому тарифу, который в три раза дороже, но что делать? - сетует хабаровчанка Татьяна

В 2019 году на субсидирование льготных авиабилетов выделили 5,3 миллиарда рублей. Купить их могут молодые люди в возрасте до 23 лет и пенсионеры, а также инвалиды I группы, инвалиды с детства II и III групп, лица, сопровождающие инвалида I группы или ребенка с ограниченными возможностями. А также многодетные семьи.

<https://rg.ru/2019/04/22/reg-dfo/lgotnye-aviabilety-na-dalнем-vostoke-raskupili-za-neskolko-chasov.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6360638>

<https://tass.ru/ekonomika/6361669>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК УТВЕРДИЛ ПРИСОЕДИНЕНИЕ 3 ГРАЖДАНСКИХ «ДОЧЕК» К ИРКУТУ

- Совет директоров ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК) на заседании 19 апреля утвердил присоединение трех своих дочерних компаний, работающих в сегменте гражданского авиастроения, к ПАО «Корпорация «Иркут» (МОЕХ: IRKT).

«Согласиться с реорганизацией ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут» в форме присоединения к нему АО «Гражданские самолеты Сухого», ООО «ОАК-Центр комплексирования» и АО «Новые гражданские технологии», - говорится в сообщении ОАК.

Решение принято для формирования дивизиона гражданской авиации холдинга. Как отмечается, далее предстоят «соответствующие корпоративные процедуры».

«В ходе реорганизации будет обеспечена преемственность действующих лицензий и сертификатов компаний, входящих в дивизион гражданской авиации», - отмечается в пресс-релизе ОАК.

Ранее сообщалось, что завершить создание гражданского дивизиона ОАК планируется до 2020 года. Куратором гражданских программ будет бывший глава департамента авиапромышленности Минпромторга РФ Равиль Хакимов, который ранее в апреле возглавил «Иркут» (разрабатывает среднемагистральные МС-21) и ГСС (производитель региональных Sukhoi Superjet).

RNS; 2019.04.22; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК ОДОБРИЛ СОЗДАНИЕ ДИВИЗИОНА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) одобрил создание дивизиона гражданской авиации, сообщила пресс-служба компании.

«Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ПАО "ОАК") принял решения об организационном объединении своих дочерних компаний, разрабатывающих и производящих новейшие гражданские самолеты», – отмечается в сообщении.

Так, в ходе заседания совета, которое состоялось 19 апреля, было решено присоединить АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), ООО «ОАК – Центр комплексирования» и

АО «Новые гражданские технологии» к ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут».

ОАК отмечает, что далее предстоит провести соответствующие корпоративные процедуры в указанных организациях. Затем работу по формированию и дальнейшему развитию гражданского дивизиона возглавит Равиль **Хакимов**, ранее назначенный главой «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) и корпорации «Иркут».

«В ходе создания единой сильной гражданской компании, мы должны сохранить все компетенции, ценные наработки, знания, опыт и, конечно, квалифицированных сотрудников объединяющихся компаний. В конечном итоге, дивизион должен стать не только разработчиком и производителем самолетов, но и конкурентоспособным клиентоориентированным поставщиком комплекса услуг по продаже и сервисному сопровождению воздушных судов на протяжении всего их жизненного цикла», – рассказал **Хакимов**.

Он особо подчеркнул, что в ходе реорганизации будет обеспечена преемственность действующих лицензий и сертификатов компаний, входящих в дивизион гражданской авиации.

<https://rns.online/transport/Sovet-direktorov-OaK-odobril-sozdanie-diviziona-grazhdanskoi-aviatsii--2019-04-22/>

ТАСС; 2019.04.22; РОСТРАНСНАДЗОР ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ САМОЛЕТА В ГЕРМАНИИ ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ В АВИАКОМПАНИИ «ГЛОБУС»

Ространснадзор в ходе внеплановой проверки авиакомпании «Глобус» выявил серию нарушений в предполетной подготовке самолета Epic LT, на котором 31 марта разбилась председатель совета директоров S7 Наталия Филева. Это следует из данных портала СПАРК.

По данным системы, **Ространснадзор** начал внеплановую проверку авиакомпании «Глобус» (входит в группу S7, в ее парке находился самолет Epic LT) 1 апреля, на следующий день после того, как Филева погибла в авиакатастрофе в Германии. Проверка продлилась до 15 апреля.

Так, были не определены полномочия специалистов по осуществлению осмотров воздушных судов (согласно отчету по осмотру самолета Epic LT). «Инспектирование ВС [воздушного судна] осуществлялось как специалистом, осуществлявшим техосмотр данного ВС, так и специалистами технического директората «Глобуса», - говорится на сайте системы СПАРК.

Также не определен порядок применения отчета по осмотру ВС. Более того, по данным **Ространснадзора**, в программе подготовки экипажа не указаны упражнения для «поддержания и совершенствования практических навыков при полетах ночью».

<https://tass.ru/proisshestiya/6362206>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; «НОРДСТАР» СОКРАЩАЕТ ПРОГРАММУ ПОЛЕТОВ ИЗ-ЗА НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ С НОВЫМИ BOEING-737 MAX

- Авиакомпания «Нордстар» (бренд NordStar) сократила объявленную ранее летнюю программу полетов из-за задержки поставок новых воздушных судов, говорится в сообщении перевозчика.

«В связи с производственной необходимостью, вызванной задержкой поставки в парк компании новых самолетов, авиакомпания NordStar проводит выборочную корректировку расписания для обеспечения регулярности и бесперебойности выполнения полетов в летний период», - отмечается в сообщении.

В частности, авиакомпания приостановит выполнение рейсов по маршрутам Норильск - Самара - Баку, Норильск - Уфа - Анапа, сократит количество рейсов по маршруту

Норильск - Екатеринбург - Ростов-на-Дону, а также переносит дни выполнения рейсов Норильск - Нижний Новгород - Белгород.

NordStar уточняет, что корректировка расписания коснулась нескольких направлений и проводилась с учетом возможности обеспечения пассажиров, уже оформивших авиабилеты на рейсы по данным направлениям, альтернативной возможностью перелета.

«Пассажирам данных рейсов предлагается переоформление на другие ближайшие даты или стыковочные перелеты через Москву», - говорится в сообщении.

До начала апреля в авиапарке NordStar числилось 10 среднемагистральных самолетов производства американской корпорации Boeing (9 Boeing-737-800 и 1 Boeing-737-300). В апреле на сайте перевозчика появилась информация, что в парке воздушных судов - 7 самолетов типа Boeing-737-800. В пресс-службе авиакомпании сокращение авиапарка Boeing агентству не прокомментировали.

Ранее в пресс-службе NordStar «Интерфаксу» заявили, что авиакомпания рассчитывает получить разрешение регулятора на возобновление полетов Boeing-737 MAX к маю, когда ожидается начало поставок в авиапарк нового типа воздушных судов. «Поставка первого самолета была запланирована на конец апреля 2019 года. (. . .) Авиакомпания ожидает, что результаты расследования, на основе которых будут приняты комплексные меры по поддержанию эксплуатационной безопасности парка самолетов семейства Boeing-737 MAX, а также решение о возобновлении эксплуатации самолетов данного типа будут приняты до даты поставки первого самолета в парк авиакомпании», - сказал представитель NordStar в начале апреля.

«Авиакомпания будет получать самолеты Boeing-737 MAX только при условии приведения самолетов в полное соответствие с требованиями безопасности полетов», - говорили ранее в пресс-службе перевозчика.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; CHINA SOUTHERN AIRLINES С 17 МАЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ХАРБИНА ВО ВЛАДИВОСТОК

Китайская авиакомпания China Southern Airlines с 17 мая начнет выполнять прямые рейсы из Харбина (КНР) во Владивосток, говорится в расписании аэропорта Владивосток.

Полеты будут выполняться дважды в неделю на A320.

В настоящее время прямые полеты из Владивостока в Харбин выполняют авиакомпании «Аврора» (входит в группу компаний «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) и «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL).

China Southern Airlines входит в авиационный альянс SkyTeam. Компания управляет более чем 750 пассажирскими и грузовыми самолетами. Флот авиаперевозчика является крупнейшим в Азии и занимает четвертое место по величине в мире, по данным IATA. В 2017 году авиакомпания увеличила перевозку пассажиров до 126 млн пассажиров, что является лучшим показателем среди авиаперевозчиков КНР.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает 45 направлений, полеты по которым совершают 18 российских и зарубежных авиакомпаний. В первом квартале 2019 года услугами аэропорта воспользовалось 608 тыс. пассажиров, что на 26% превысило показатель I квартала 2018 года.

ТАСС; 2019.04.22; БЕЛОРУССКАЯ АВИАКОМПАНИЯ «БЕЛАВИА» ВОЗОБНОВИЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Белорусская авиакомпания «Белавиа» возобновила регулярные полеты в московский аэропорт Шереметьево.

По данным онлайн-табло аэропорта, лайнер из Минска прибыл в Москву в 9:16 и вылетел обратно в белорусскую столицу в 10:35. Вечерний рейс запланирован на 18:10 с прилетом

в Москву в 19:30. Второй рейс из Шереметьево запланирован на 20:20. Самолеты «Белавиа» прибывают в терминал F, а отправляются в Минск - из терминала D.

Компания «Белавиа» прекратила полеты в Шереметьево в январе 2012 года, как пояснила ее пресс-служба, «в рамках оптимизации расписания полетов». После возобновления полетов в Шереметьево «Белавиа» также продолжит выполнять рейсы в Домодедово и Жуковский.

«Белавиа» - крупнейший авиаперевозчик Белоруссии. Базируется в аэропорту Минска и выполняет регулярные рейсы в 50 аэропортов 27 стран мира.

<https://tass.ru/ekonomika/6361238>

ТАСС; 2019.04.22; «АЭРОФЛОТ» ОРГАНИЗУЕТ БЕСПЛАТНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ ВОВ

Российский авиаперевозчик «Аэрофлот» традиционно организует для ветеранов Великой Отечественной войны бесплатные перелеты по стране и в бывшие советские республики. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе компании.

«В честь 74-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне «Аэрофлот» в период с 3 по 12 мая 2019 года проводит традиционную акцию по бесплатной перевозке ветеранов», - говорится в сообщении. В пресс-службе отметили, что акция распространяется на ветеранов, проживающих на территории России и других бывших советских республик. Им предоставляется право полностью бесплатного перелета и обслуживания в эконом-классе без взимания обычно устанавливаемых такс и сборов. Героям Советского Союза, полным кавалерам ордена Славы и бывшим несовершеннолетним узникам концлагерей, гетто и других мест принудительного содержания на перелеты внутри страны компания предоставляет билеты в классах «комфорт» или «бизнес».

По словам собеседника агентства, каждый участник праздничной акции имеет право оформить бесплатный перелет одного сопровождающего, также участникам акции всех категорий будет предложено повышение в классе обслуживания при наличии свободных мест на борту воздушного судна. «В рамках акции ее участники смогут совершить перелет по любому из маршрутов внутри России и перелет между пунктами в странах Азербайджан, Армения, Белоруссия, Киргизия, Казахстан, Узбекистан, Латвия, Эстония, Литва, Молдавия, Грузия и пунктами в РФ», - отметили в компании.

Ветеранам - участникам и ветеранам - инвалидам войны дополнительно предоставляется возможность перелета по РФ и СНГ, странам Прибалтики, а также в Грузию, Болгарию, Венгрию, Германию, Польшу, Румынию, Сербию, Хорватию, Австрию и Чехию.

По словам генерального директора «Аэрофлота» Виталия Савельева, которые приводятся в сообщении, в компании будут продолжать проявлять заботу о ветеранах. «Это акция памяти и благодарности. <...> День Победы - священный праздник, он имеет особое значение для «Аэрофлота», который прошел войну от начала до конца. Пилоты гражданского воздушного флота самоотверженно сражались за Победу на разных фронтах, выполняя сложнейшие боевые задачи. Никогда не померкнут 15 звезд Героя СССР, которыми были награждены за мужество и героизм в годы войны летчики «Аэрофлота», - добавил Савельев.

Акция проводится авиакомпанией с 2001 года, с тех пор ее участниками стали более 90 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6362633>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; «ПОБЕДА» СМОЖЕТ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ ПО ДЕВЯТИ МАРШРУТАМ В ИТАЛИЮ - ИСТОЧНИК

Авиакомпания «Победа» получила допуски Росавиации, которые позволят открыть регулярные рейсы по девяти направлениям в Италию, сообщил «Интерфаксу» источник,

знакомый с материалами заседания межведомственной комиссии при Минтрансе РФ, прошедшей 19 апреля.

Разрешения получены на полеты из Москвы в итальянские города Римини, Бари, Бергамо, Кальяри, Катания, Генуя, Рим, Палермо и Тревизо, сказал собеседник агентства. Они действительны в течение летнего сезона IATA-2019, то есть до конца октября. До этого, добавил собеседник, «Победа» получила разрешения на полеты по этим маршрутам у итальянских авиавластей.

В конце марта сообщалось, что комиссия при Минтрансе РФ на очередном заседании отказалась выдать «Победе» допуски к рейсам в итальянские Римини, Бари, Бергамо, Кальяри, Катанию, Геную, Рим, Палермо и Тревизо, в турецкие Даламан и Бодрум, а также по двум грузинским направлениям - из Москвы в Кутаиси и из Петербурга в Батуми. Кроме того, комиссия отказалась увеличивать частоту полетов «Победы» из Москвы в Пизу с 6 до 7 раз в неделю.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; EASA В ОКТЯБРЕ ПРОВЕДЕТ НОВЫЙ ЭТАП АУДИТА ПРОИЗВОДСТВА ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ МС-21- РОСАВИАЦИЯ

Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) в конце марта провело ознакомительный аудит производства двигателя ПД-14 на предприятии «ОДК-Пермские моторы» (МОЕХ: РМОЗ), следующий этап запланирован на октябрь, следует из сообщения Росавиации в понедельник.

Согласно сообщению, ознакомительный аудит включал «оценку процессов в производственных цехах, на испытательных стендах, проверку процессов в планово-производственных подразделениях, метрологических службах, складских помещениях, оценку процессов управления конструкторской и технологической документацией».

«По результатам аудита EASA отметило компетентность специалистов и достаточно высокий уровень производства «ОДК-Пермские моторы», а также открытость и прозрачность всех производственных процессов. Существенных несоответствий в ходе проверки не выявлено», - отмечает Росавиация.

«Следующий этап аудита будет проведен в октябре 2019 года, комиссия изучит процессы изготовления деталей нового двигателя с выборочной проверкой и посещением предприятий-поставщиков», - говорится в сообщении.

ПД-14 - базовый турбовентиляторный двигатель с тягой на взлете от 9 до 18 т, создается предприятиями «Объединенной двигателестроительной корпорации» (входит в «Ростех») для оснащения самолетов МС-21. В октябре прошлого года двигатель был сертифицирован Росавиацией, что позволяет эксплуатировать его в РФ.

Сертификация двигателя по стандартам EASA, как заявлял ранее глава Минпромторга РФ Денис Мантуров, намечена на 2019 год. Она позволит экспортировать МС-21 с российскими двигателями на зарубежные рынки.

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; СУД ВОЗВРАТИЛ ГТЛК ИСК К АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» НА 613 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы 19 апреля решил возратить ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) заявление о взыскании с авиакомпании «Азимут» почти 613 млн рублей арендных платежей, свидетельствуют материалы картотеки.

Такое решение принято в связи с тем, что 16 апреля в суд поступило ходатайство ГТЛК о возврате иска.

«Возвращение искового заявления не препятствует повторному обращению с теми же требованиями в арбитражный суд в общем порядке после устранения обстоятельств, послуживших основанием для его возвращения», - говорится в определении суда, размещенном на сайте.

Заявление поступило в суд 15 апреля.

Авиакомпания «Азимут» эксплуатирует только российские самолеты Sukhoi Superjet 100: сейчас их девять, все они поставлены по договорам с ГТЛК.

Ранее в апреле гендиректор «Азимута» Павел Екжанов говорил о проблемах с поставкой запчастей для SSJ-100.

«Больше вопрос стоит не в надежности самолетов, как раз так вопрос не стоит, а в принципах обеспечения запасными частями, в организации этого процесса. Насколько быстро поставлять запчасти эксплуатанту, насколько быстро можно их отремонтировать - вот от этого зависит успех эксплуатации самолета. Вот здесь много вопросов, здесь надо налаживать работу. Но, скажем так, мы находимся в постоянной готовности», - заявил П.Екжанов «Интерфаксу».

ИНТЕРФАКС; 2019.04.22; СУД УТВЕРДИЛ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ИСКУ ГТЛК О ВЗЫСКАНИИ С ГСС 160 МЛН РУБЛЕЙ НЕУСТОЙКИ

Арбитражный суд Москвы 10 апреля утвердил мировое соглашение по иску ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) к АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) о взыскании 160,3 млн рублей.

Как следует из картотеки суда, суд прекратил производство по делу.

По условиям соглашения, ГСС выплачивает ГТЛК неустойку в размере 68,8 млн рублей не позднее 30 апреля текущего года.

ГТЛК, в свою очередь, отказывается от требования о взыскании с ГСС 91,5 млн рублей неустойки.

В случае нарушения ГСС срока оплаты ГТЛК вправе обратиться в Арбитражный суд Москвы с ходатайством о выдаче ей исполнительного листа о взыскании этой суммы.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Москвы 14 декабря 2018 года утвердил мировое соглашение по иску ПАО «ГТЛК» к АО «ГСС» о взыскании 348,6 млн рублей неустойки. Суд тогда прекратил производство по делу.

ГТЛК в конце октября и начале ноября 2018 года подала три судебных иска к ГСС на общую сумму более 590 млн рублей.

Так, 25 октября ГТЛК подала в Арбитражный суд Москвы иск на 81,9 млн рублей (мировое соглашение утверждено 18 декабря), 29 октября - на 160,3 млн рублей, 6 ноября - на 348,6 млн рублей.

ГСС - производитель региональных самолетов Sukhoi Superjet 100. ГТЛК в рамках программы господдержки закупает их для дальнейшей передачи в лизинг по льготным ставкам российским авиакомпаниям. Так, в 2017 году по договорам с ГТЛК «Суперджеты» поставлялись в парки «Ямала», «Азимута» и «ИрАэро», до этого - «Якутии». При этом ранее ГТЛК неоднократно подавала в суд на своих контрагентов - операторов SSJ-100. Компания требовала взыскать с них долги по арендным платежам.

«Иски, поданные ГТЛК к ГСС, касаются обычной хозяйственной деятельности и не связаны с текущими лизинговыми контрактами ГТЛК и обязательствами по ним. Детали исков компания не раскрывает», - сообщили ранее «Интерфаксу» в пресс-службе лизинговой компании.

ТАСС; 2019.04.22; ПИЛОТ САМОЛЕТА, ПРИНУДИТЕЛЬНО ПОСАЖЕННОГО ПОД ПСКОВОМ, УВЕДОМИЛ О ВЫЛЕТЕ ТВЕРСКОЙ АЭРОДРОМ

Пилот легкомоторного самолета, вылетевшего 18 апреля с аэродрома в Тверской области и принудительно посаженного силовиками в Псковской области, поставил в известность о своем вылете службы тверского аэродрома Орловка. Об этом рассказал ТАСС в понедельник прокурор Тверской межрайонной транспортной прокуратуры Матвей Степанов.

«Мы проверили - в Орловке [аэродром в Зубковском районе Тверской области], откуда вылетел легкомоторный самолет, нарушений нет. Самолет вылетел, и в дальнейшем его посадили в Псковской области, поэтому все вопросы, что он нарушил, надо ставить перед Псковской транспортной прокуратурой. Аэродром Орловка не осуществляет аэродромную деятельность и с выдачей разрешений на вылеты не работает. У самолета был уведомительный порядок вылета, который на аэродроме не должны были контролировать», - сказал Степанов.

Он уточнил, что пилот поставил в известность службы аэродрома Орловка о своем вылете. «Если площадка ведет аэродромную деятельность, то она дает или не дает разрешение на вылет, такое есть у нас на [аэродроме] Змеево», - уточнил собеседник агентства.

18 апреля легкомоторный самолет из Тверской области при воздушном маневре нарушил государственную границу со стороны территории Псковской области. Пилот не отвечал на запросы по радиосвязи с земли, поэтому его пришлось принудительно посадить на аэродроме в поселке Середка, который находится примерно в 10 км от берега Псковского озера, на противоположном берегу которого располагаются населенные пункты Эстонии. В кабине самолета находились два человека, они не пострадали при посадке.

<https://tass.ru/proisshestiya/6363522>

RNS; 2019.04.22; ПАССАЖИРАМ ОТМЕНЕННОГО РЕЙСА IFLY НАЧАЛИ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ

Более 130 российских туристов, которые не смогли вылететь рейсом авиакомпании IFly из Санкт-Петербурга на китайский остров Хайнань, начали получать деньги за свои авиабилеты. Об этом сообщает пресс-служба Ростуризма.

«Согласно информации, полученной от туроператоров, туристам, чей тур не состоялся, осуществляются возвраты денежных средств в полном объеме», – говорится в сообщении.

18 апреля пресс-служба Ростуризма информировала, что свыше 130 российских туристов, которые должны были вылететь на остров Хайнань, не смогли вылететь в КНР в связи с отсутствием их имен в списке пассажиров данного рейса. Сообщалось также, что причиной случившегося могла стать многоуровневая цепочка посредников между туроператорами, принимающими сторонами и авиакомпаниями.

<https://rns.online/transport/Passazhiram-otmenennogo-reisa-IFly-nachali-vozvraschat-dengi-za-bileti-2019-04-22/>