



Ежедневный мониторинг СМИ

30 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.30; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОДАВАТЬ ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ОНЛАЙН.....	4
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; РОССИЯ ОСТАНЕТСЯ ЛИДЕРОМ ЦИФРОВОЙ ПОВЕСТКИ, ЗАЯВИЛ АКИМОВ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; ГЕНДИРЕКТОР «ЯНДЕКСА» НАЗВАЛА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ТРЕНДЫ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.04.28; «ПЛАТОН» ПРОСЛЕДИТ ЗА АВТОБУСАМИ; В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА НАШЛИ СПОСОБ ВЫТЕСНИТЬ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ С РЫНКА.....	6
ТАСС; 2019.04.29; UTAIR МОЖЕТ ПЕРЕНЕСТИ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX 8 НА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ	7
ТАСС; 2019.04.29; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: БЮДЖЕТ РФ ЗАПЛАТИТ ОКОЛО 20 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА СРЫВ СРОКОВ ПО ЦКАД.....	7
ТАСС; 2019.04.29; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗА 14 МЛРД РУБЛЕЙ.....	8
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; ОНФ ПРОСИТ МИНТРАНС ВКЛЮЧИТЬ В ПЛАН КАПРЕМОНТА 18 ПУТЕПРОВОДОВ	8
КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2019.04.29; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ УДВОЯТ НАБЛЮДЕНИЕ; КАКИЕ ОСТАЛИСЬ НЕДОЧЕТЫ В РАБОТЕ УСТРОЙСТВ	9
ТАСС; 2019.04.29; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВЫДЕЛЯТ 160 МЛН РУБЛЕЙ	10
ТАСС; 2019.04.29; ВЛАСТИ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ	11
ТАСС; 2019.04.29; ОБЩЕСТВЕННИКИ БУДУТ КОНТРОЛИРОВАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ	11
ТАСС; 2019.04.29; ПОЧТИ 80 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО НА РЕМОНТ ДОРОГИ В СОЧИ ПО НАЦПРОЕКТУ	11
ТАСС; 2019.04.29; В РЕМОНТЕ УЛЬЯНОВСКИХ ДОРОГ ЗАДЕЙСТВУЮТ 14 АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ ЗАВОДОВ	12
ТАСС; 2019.04.29; ПРОРАБОТКА ПРОЕКТА МОСТА В КНДР ПОРУЧЕНА МИНИСТЕРСТВУ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ.....	12
ТАСС; 2019.04.29; МИНСК ПРЕДЛАГАЕТ ИДТИ ПО ПУТИ СОВМЕЩЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ И ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ	13
АЕХ.RU; 2019.04.29; РОССИЯ И США ВНЕСЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЕ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	13
ТАСС; 2019.04.29; СМИ: В РАБОТЕ АЭРОПОРТОВ АВСТРАЛИИ ПРОИЗОШЕЛ СБОЙ	14
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; BOEING ПРОВЕЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ 737 MAX С НОВЫМ ПО	14
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; СМИ: FLYDUBAI ОБСУЖДАЕТ С AIRBUS ПОСТАВКУ ЛАЙНЕРОВ НА ЗАМЕНУ BOEING 737 MAX.....	15
ТАСС; 2019.04.29; В BOEING ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ОТКЛЮЧАЛИ В ЛАЙНЕРАХ 737 MAX ОПОВЕЩЕНИЕ О НЕПОЛАДКАХ ДАТЧИКОВ.....	15

ТАСС; 2019.04.29; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ПРИНЯЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ БАТИН; 2019.04.29; ПОДЕШЕВЕЛ НА ТРЕТЬ; СНИЖЕН ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА МАШИНЫ ЭКОНОМКЛАССА.....	16
ТАСС; 2019.04.29; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В ГОРНОЛЫЖНОМ КУРОРТЕ ШЕРЕГЕШ ОТЛОЖИЛИ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК.....	17
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ МОГУТ ПУСТИТЬ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА	18
ТАСС; 2019.04.29; ПОДВЕЛИ ИТОГИ VI РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ГЧП	18
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.29; МОСГОРДУМА ОДОБИЛА УСТАНОВКУ ПАМЯТНОГО ЗНАКА МЕТРОСТРОЮ.....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; РОССИЙСКАЯ COGNITIVE ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТЫ НА 1,1 МЛРД РУБ. НА ПОСТАВКУ БЕСПИЛОТНЫХ СИСТЕМ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ, ЮЛИЯ КРИВОШАПКО, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.04.29; ШЕФ, ВЗЛЕТАЙ!	21
ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.04.30; ХОДИ ФЕРЗЕМ: В ГОРОДАХ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ; ОНИ ПОМОГУТ ПЕРЕЙТИ ПЕРЕКРЕСТОК, УТОЧНЯТ ВРЕМЯ ПАРКОВКИ И ПРЕДУПРЕДЯТ ОБ ИНВАЛИДАХ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.29; РЕФОРМЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ; ПУТИН ПРИЗВАЛ НЕ СНИЖАТЬ ВНИМАНИЕ К ВЕТЕРАНАМ И ДЕТЯМ	23
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.29; АУДИТОРЫ ВЫЯВИЛИ НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ К ЧМ-2018; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБНАРУЖИЛА НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ 2018 ГОДА. ВЛАСТИ ГОРОДА НЕ УЛОЖИЛИСЬ В СРОКИ И ЗАВЫСИЛИ СТОИМОСТЬ КОНТРАКТА	24
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; МВД ГОТОВИТ «СЕРЬЕЗНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ» ДЛЯ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; С МОМЕНТА ЗАПУСКА ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПРОЕХАЛО 4,8 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ – ИНФОЦЕНТР ..	25
ТАСС; 2019.04.29; АВТОБУСНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МИНСКА, БАКУ И ПЕТЕРБУРГА В КРЫМ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В 2019 ГОДУ	25
ТАСС; 2019.04.29; СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО ОБЪЕЗДА СЕРГИЕВА ПОСАДА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ДЕКАБРЕ 2019 ГОДА	26
ТАСС; 2019.04.29; «СИТИМОБИЛ» НАЧАЛ СТРАХОВАТЬ ПАССАЖИРОВ И ВОДИТЕЛЕЙ НА 2 МЛН РУБ.	26
ТАСС; 2019.04.29; НОВЫЕ «ЛАСТОЧКИ»: КАК В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ИЗМЕНЯТСЯ ПОПУЛЯРНЫЕ СКОРОСТНЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА.....	27
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; МОСГОРДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ШТРАФА ЗА ЗАЦЕПИНГ В 15 РАЗ	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.04.29; ВАГОН ЭКОНОМИИ; ПАССАЖИРАМ ВЕРНУТ РАЗНИЦУ ПРИ ОБМЕНЕ ДОРОГИХ БИЛЕТОВ НА ДЕШЕВЫЕ	30
ПРАЙМ; 2019.04.29; РЖД В СВЯЗИ С СИТУАЦИЕЙ С «ДРУЖБОЙ» ОТПРАВИЛИ СОСТАВЫ С ДОПЦИСТЕРНАМИ ПОД ПОГРУЗКУ НЕФТИ	31
ТАСС; 2019.04.29; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА СОВМЕСТНО С РЖД ПРИВЕДУТ В ПОРЯДОК ТЕРРИТОРИЮ НА ПОДЪЕЗДАХ К ГОРОДУ	32

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.30; СКИДКИ ПЕРЕВАЛИВАЮТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ; УГОЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ПРОСИТ ДИСКОНТА ПО ВСЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПОЧКЕ.....	32
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.04.29; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПЛАН ПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ СПГ – ТЕРМИНАЛА В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ	34
ТАСС; 2019.04.29; РЕЙСЫ «КОМЕТА» МЕЖДУ ЯЛТОЙ И СЕВАСТОПОЛЕМ ВОЗОБНОВЯТ В ИЮНЕ.....	34
ТАСС; 2019.04.29; ПАССАЖИРСКАЯ РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ ОТКРОЕТСЯ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ 3 МАЯ	34
RUSSIAN RT; 2019.04.30; ПРЕЗИДЕНТ UTAIR ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О ПРЕКРАЩЕНИИ ПОЛЁТОВ ИЗ-ЗА ДОЛГОВ	35
РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.04.30; UTAIR ДОПУСТИЛА РИСК ПРЕКРАЩЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИЗ-ЗА ДОЛГОВ	36
КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.30; ПУЛКОВО ОПРЕДЕЛИЛОСЬ С РЕКОНСТРУКЦИЕЙ; В РАСШИРЕНИЕ АЭРОПОРТА ИНВЕСТИРУЮТ €0,5 МЛРД	36
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.30; РАЗРАБАТЫВАЕМЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-96-400М БУДЕТ ДОРОЖЕ НЕКОТОРЫХ AIRBUS И BOEING; ЛАЙНЕР ПОДРОЖАЛ ПРИМЕРНО НА 20% ДО 8,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.04.29; ЧЕЛОВЕК-САМОЛЕТ; УШЕЛ ИЗ ЖИЗНИ АВИАКОНСТРУКТОР, СОЗДАТЕЛЬ САМЫХ БОЛЬШИХ ИЛОВ ГЕНРИХ НОВОЖИЛОВ	39
ТАСС; 2019.04.29; АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРОВАЙДЕРЫ СНГ ВСТРЕТИЛИСЬ В ДУШАНБЕ	43
ТАСС; 2019.04.29; НА САХАЛИНЕ ОТКРЫТО БРОНИРОВАНИЕ СУБСИДИРОВАННЫХ БИЛЕТОВ В ТРИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РЕГИОНА	43
ТАСС; 2019.04.29; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ РЕЙС СВЯЖЕТ МОСКВУ И САХАЛИН НА ЛЕТНИЙ СЕЗОН	44
ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; АВИАРЕЙС ИЗ БАРНАУЛА В КРАСНОЯРСК ВОЗОБНОВЛЕН ПОСЛЕ 1,5 ЛЕТ ПЕРЕРЫВА	44
ТАСС; 2019.04.29; АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR ЗАПУСТИЛА РЕЙС ИЗ НОРИЛЬСКА В ВОРОНЕЖ И СОЧИ.....	44
ТАСС; 2019.04.29; KOREAN AIR ВОЗОБНОВИЛА ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И СЕУЛОМ.....	45
ТАСС; 2019.04.29; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАКРЫЛИ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА РЕЙС В ПАРИЖ ИЗ АЭРОПОРТА ЖУКОВСКИЙ	45
ТАСС; 2019.04.30; В ДТП С АВТОБУСОМ ПОД ОРЛОМ ПОСТРАДАЛИ ГРАЖДАНЕ УКРАИНЫ	46
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ ПОД ХАБАРОВСКОМ ЛЕТЧИКОВ ЯК-18 ВЫПЛАТЯТ ПО МИЛЛИОНУ РУБЛЕЙ	46
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; В СОЧИ В ДТП С АВТОБУСОМ ПОГИБ ЧЕЛОВЕК..	46
РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; КОМИССИЯ ВЫЯСНЯЕТ ПРИЧИНЫ ГИБЕЛИ МОРЯКОВ НА СУДНЕ FESCO ПРИ ПЕРЕХОДЕ В ЮАР	47
ТАСС; 2019.04.29;; СУД В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОШТРАФОВАЛ КОМАНДИРА ВЕРТОЛЕТА ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ.....	47

ПУБЛИКАЦИИ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.04.30; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОДАВАТЬ ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ОНЛАЙН

Сегодня право на перелёты в полтора-два раза дешевле обычной цены имеют студенты, инвалиды, многодетные семьи и пенсионеры, однако купить билеты они могут только через кассы, выстояв большую очередь. Общероссийское объединение пассажиров направило министру транспорта России Евгению Дитриху письмо (есть в распоряжении «Парламентской газеты») с предложением организовать продажу субсидированных билетов в онлайн-формате.

По данным Общероссийского объединения пассажиров, с момента старта продаж льготных билетов в регионах Дальневосточного федерального округа 22 апреля граждане вынуждены простаивать в очередях у касс до 30 часов, при этом многие ночуют прямо в аэропорту.

На прошлой неделе «Аэрофлот» даже объявил о переводе своих офисов продаж на интенсивный режим работы – без перерывов и выходных, однако ажиотаж вокруг субсидируемых сохраняется и с приближением летнего сезона будет только усиливаться.

В связи с этим Общероссийское объединение пассажиров обратилось к главе **Минтранса** с просьбой внести необходимые поправки в нормативно-правовые акты для организации продажи билетов в онлайн-формате с привязкой к portalу госуслуг, по аналогии с записью детей в школу или организацией продажи билетов на матчи чемпионата мира по футболу в 2018 году в России.

«Гражданин через «Госуслуги» идентифицирует себя на сайте авиакомпаний как человека, входящего в перечень получателей льгот, и покупает билет, – пояснил «Парламентской газете» глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. – По сути, потом достаточно приехать в аэропорт и распечатать билет, либо, если аэропорт уже принимает электронные билеты, просто показать билет на телефоне».

Данные поправки, говорится в письме **Минтрансу**, позволят создать цивилизованные условия для реализации программы субсидирования внутренних пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации.

Навести порядок в ситуации с дальневосточными льготниками призывают **Минтранс** и сенатор от Приморского края Светлана Горячева. По её словам, установленный лимит на субсидированные авиабилеты не позволяет сделать их доступными для всех желающих. Отсюда и огромный ажиотаж.

«Если мизерная субсидия выделяется только для того, чтобы прорекламировать якобы заботу о дальневосточниках, то это один вопрос, – отметила Светлана Горячева. – Если это реальная поддержка жителей отдалённых территорий, то билеты должны быть в достаточном количестве, чтобы люди не выстраивались в эти бешеные очереди».

Для этого, по её мнению, **Минтранс** должен выяснить настоящую потребность в льготных билетах Дальневосточного региона. Также парламентарий добавила, что если бы была возможность приобретать билеты онлайн, то, наверное, никто бы в этой очереди не стоял.

По данным авиаперевозчиков, в рамках программы субсидирования перелётов в 2018 году всего было перевезено 638 108 пассажиров на сумму 3,6 млрд рублей. Из них 487 780 пассажиров по маршрутам с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно. В город Симферополь и в обратном направлении перевезено 91 413 пассажиров, из Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении – 58 915 пассажиров.

На реализацию программы субсидирования в 2019 году выделено 4,23 млрд рублей.

Кому положены билеты по специальному тарифу

граждане России в возрасте до 23 лет;

женщины в возрасте свыше 55 лет;

мужчины в возрасте свыше 60 лет;

инвалиды I группы любого возраста и сопровождающие их лица, а также лица, сопровождающие ребёнка-инвалида, и инвалиды с детства II или III группы;

имеющие удостоверение многодетной семьи или иные документы, подтверждающие статус многодетной семьи в порядке, установленном нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

<https://www.pnp.ru/social/v-rossii-predlozhili-prodavat-lgotnye-aviability-onlayn.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; РОССИЯ ОСТАНЕТСЯ ЛИДЕРОМ ЦИФРОВОЙ ПОВЕСТКИ, ЗАЯВИЛ АКИМОВ

Россия будет оставаться лидером цифровой повестки и через 10 лет, заявил в эфире передачи «Диалог» на канале «Россия 24» вице-премьер **Максим Акимов**.

«Во-первых, точно знаем, что Россия будет оставаться лидером цифровой повестки», – ответил он на вопрос о том, как он видит будущее «цифровой» России через 10 лет.

Тем не менее, вице-премьер отметил, что допускает, что лидерство Россия сможет удержать не во всех областях.

«Может быть, не во всех областях, потому что и нет ни одной страны в мире, которая доминирует во всех областях, но мы и сейчас гордимся нашими выдающимися достижениями и в прикладной математике, и в теоретической части, и, соответственно, в развитии разных сфер цифрового бизнеса. Но технологически это предсказать практически невозможно», – уточнил он.

<https://ria.ru/20190429/1553162010.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; ГЕНДИРЕКТОР «ЯНДЕКСА» НАЗВАЛА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ТРЕНДЫ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

Беспилотный транспорт и голосовые помощники станут основными технологическими трендами в глобальной повестке ближайших лет, считает генеральный директор «Яндекса» Елена Бунина.

Вице-премьер **Максим Акимов** во время программы «Диалог» на телеканале «Россия 24» спросил Бунину, что будет в топовой повестке глобальных технологических трендов в 2019-2020 годы, и как компания себя в этом видит. «Онлайн или офлайн – это все сольется в «умном доме», в «умном транспорте», во всем «умном», – ответила гендиректор «Яндекса».

В частности, она привела в пример беспилотный транспорт. «И сейчас мы, в общем, в хорошей очень ситуации находимся, то есть у нас и в России это на мировом уровне совершенно развито, но и вообще этот мировой уровень уже тоже неплохих высот достиг. То есть, мне кажется, это вопрос нескольких лет, не десятилетия, даже, может быть, не пятилетки, вот просто именно двух-трёх лет максимум (когда беспилотники будут ездить по улицам. – Прим. ред.)», – считает Бунина.

Кроме того, представитель «Яндекса» видит ближайшее будущее за голосовыми помощниками. «Интересная тема, например, для немолодых людей, для пожилых людей, может быть, для одиноких людей это может быть интересно, потому что когда голосовые помощники начинают уметь общаться по-человечески, это совершенно другое ощущение. Это не просто робот, которому ты говоришь: «Закажи такси, привези мне еду», но ещё можно поболтать», – отметила собеседница **Акимова**.

«Яндекс» начал работать над технологией беспилотного управления автомобилем в конце 2016 года. Компания испытала первые прототипы беспилотных автомобилей весной 2017 года. Сейчас в Сколково и в Иннополисе в Татарстане уже работают тестовые зоны, где

можно прокатиться на такси без водителя. В конце 2018 года «Яндекс» получил лицензию на испытания беспилотного транспорта в Израиле, а в январе 2019 года показал беспилотник на выставке CES в Неваде. В марте компания подписала соглашение с Hyundai Mobis о разработке новых прототипов беспилотных машин. В 2019 году «Яндекс» планирует произвести более 100 беспилотников.

В октябре 2017 года «Яндекс» запустил голосового помощника «Алиса», распознающего речь с точностью, близкой к человеческой. В настоящее время «Алиса» встроена в браузер, навигатор, «Яндекс.Станцию» и другие продукты компании.

<https://ria.ru/20190429/1553162575.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.04.28; «ПЛАТОН» ПРОСЛЕДИТ ЗА АВТОБУСАМИ; В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА НАШЛИ СПОСОБ ВЫТЕСНИТЬ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ С РЫНКА

Контролировать автобусы на межрегиональных маршрутах поможет автоматизированная система взимания платы с большегрузов «Платон». Пока, правда, в пилотном режиме.

Как следует из подготовленного **Минтрансом** документа, эксперимент пройдет в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Южном федеральных округах. Участие в нем добровольное и безвозмездное. На каждый автобус установят пять многофункциональных бортовых приборов, в том числе передающий данные в систему «Платон», и одно мобильное устройство продажи билетов и регистрации пассажиров.

Власти давно хотели использовать «Платон» для контроля за межрегиональными автобусами. Сегодня на этом рынке, по оценкам экспертов, 30-40 процентов занимают нелегальные предприниматели, не имеющие разрешения на перевозки.

Напомним, что с 1 марта 2019 года автобусные перевозки пассажиров подлежат обязательному лицензированию. Речь идет о всех регулярных перевозках, организованных перевозках детей, перевозках корпоративным транспортом. Не нужны лицензии только на перевозки, выполняемые экстренными службами, автобусами федеральных органов исполнительной власти в области государственной охраны, Вооруженных сил, войск национальной гвардии РФ, а также перевозки, выполняемые автобусами без использования автодорог общего пользования.

Получить лицензию нужно до 29 июня 2019 года. Но перевозчики не спешат это делать.

Как рассказал на последнем совещании в **минтрансе** руководитель **Ространснадзора** Виктор **Басаргин**, из 98 тысяч потенциальных лицензиатов с заявлениями в **Ространснадзор** обратились лишь чуть более 13 тысяч. Выдано 4,5 тысячи лицензий.

В некоторых регионах перевозчики игнорируют получение лицензий. Например, в Тверской области выдано 5 лицензий, в Астраханской – 9, в Волгоградской – 4, в Мурманской области на 19 апреля не было выдано ни одной лицензии. Одна из главных причин такой пассивности перевозчиков – устаревший подвижной состав, годами не проходящий технического обслуживания. Понятно, что на такие автобусы лицензию не получить. А покупать новые дорого. Вот и тянут, надеясь, что про них не вспомнят. Но власти настроены решительно. «Считаю, что время уговоров и агитации прошло, пора переходить от слов к делу и обеспечить своевременную реализацию лицензирования автобусных перевозок», – отметил Виктор **Басаргин**. А если нет лицензии, то после 29 июня недобросовестных перевозчиков начнут активно штрафовать. Сначала на 400 тысяч рублей, а за повторное нарушение – конфискация транспортного средства или приостановление деятельности автопредприятия на срок до 90 суток.

Глава **Ространснадзора** также подчеркнул, что служба не ставит перед собой задачу препятствовать работе бизнеса путем санкций. Основная задача – предотвратить возможную критическую ситуацию, в которой могут оказаться перевозчики.

Выявлять нелегалов может помочь и «Платон». При этом глобальная цель **минтранса** – создание единой федеральной системы, обеспечивающей учет и контроль пассажиров,

транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов на регулярных и заказных межрегиональных перевозках автотранспортом.

«Главная цель проекта – повысить уровень транспортной безопасности, снизить количество ДТП при помощи автоматизированного контроля режимов труда и отдыха водителей, соблюдения ими скоростного режима и норм транспортной безопасности, – пояснил «РГ» замминистра транспорта Алексей Семенов. – В рамках отработки эксперимента будет протестирована интеграция действующих государственных систем и существующих российских технологических разработок для автоматизации государственных контрольных функций. К юридически значимым данным о пассажирской перевозке и автоперевозчике будет предоставлен онлайн-доступ через многофункциональное бортовое устройство при помощи единого защищенного канала передачи информации».

Новый комплекс решений, по словам Семенова, повысит качество предоставляемых сервисов при оформлении и оплате билетов, позволит оптимизировать затраты перевозчиков и вытеснит нелегальных перевозчиков с рынка.

<https://rg.ru/2019/04/28/reg-ufo/v-mintranse-nashli-sposob-vytesnit-nelegalnyh-perevozhikov-s-rynka.html>

ТАСС; 2019.04.29; UTAIR МОЖЕТ ПЕРЕНЕСТИ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX 8 НА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ

Авиакомпания Utair может перенести поставки самолетов Boeing 737 MAX 8 на несколько месяцев: с апреля и мая на июнь – июль. Об этом говорится в отчетности компании за 2018 год. Перенос срока поставок связан с выявленными недостатками программного обеспечения самолета, которые могли привести к нескольким катастрофам.

«В 2018 году группа [Utair] заключила соглашения о лизинге воздушных судов в отношении шести самолетов Boeing 737 MAX 8. Поставки самолетов в 2019 году запланированы на апрель, май и август 2019 года. В связи с выявленными недостатками программного обеспечения самолетов этого типа, поставка первых двух самолетов, возможно, будет перенесена на июнь – июль 2019 года», – говорится в отчете компании.

В марте гендиректор компании Андрей Мартиросов сообщал журналистам, что ожидает каких-то изменений параметров поставок самолетов.

Ранее сегодня руководитель Росавиации Александр Нерадько сообщил, что ведомство запретило полеты самолетов Boeing 737 MAX 8 и 9 в воздушном пространстве РФ до особых указаний. Запрет действует бессрочно, до принятия соответствующего решения Росавиации.

<https://tass.ru/ekonomika/6390342>

ТАСС; 2019.04.29; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: БЮДЖЕТ РФ ЗАПЛАТИТ ОКОЛО 20 МЛРД РУБЛЕЙ ЗА СРЫВ СРОКОВ ПО ЦКАД

Счетная палата выявила необходимость дополнительного финансирования ЦКАД на 19,8 млрд рублей. Госсредства пойдут на возмещение концессионерам из-за срыва сроков строительства, говорится в бюллетене Счетной палаты.

«Доходы от эксплуатации ЦКАД за 2019-2020 годы в сумме 22,431 млрд рублей госкомпания не поступят и возмещение средств концессионерам в сумме 7,49 млрд рублей будет осуществлено за счет Российской Федерации», – говорится в документе. Также отмечается необходимость компенсации дополнительных инвестиций концессионеров из-за увеличения стоимости строительства третьего и четвертого участка ЦКАД – на 12,3 млрд рублей (5,41 и 6,87 млрд руб.). В итоге это составит 19,8 млрд рублей.

По последним данным, первый, третий и пятый участки ЦКАД будут построены в октябре 2020 года, четвертый – в октябре 2021 года.

Ранее государственная компания «Автодор» обнаружила 11 проблемных точек, которые помешают движению на будущей Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) вокруг Москвы. Газета «Ведомости» со ссылкой на источники отмечала, что для их ликвидации необходимо дополнительно 44-45 млрд руб.

Строительство четвертого участка ЦКАД – от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон» – потребует еще 2,6 млрд рублей частных инвестиций, ранее сообщал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/306921>

На ту же тему:

<https://rns.online/economy/Schetnaya-palata-otsenila-obem-neobhodimih-dlya-dostroiki-TSKaD-sredstv--2019-04-29/>

<https://www.kommersant.ru/doc/3960241?query=минтранс>

<https://www.rbc.ru/business/29/04/2019/5cc32a6f9a7947ef869f8ef8#ws>

ТАСС; 2019.04.29; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ЗА 14 МЛРД РУБЛЕЙ

Свердловская железная дорога (СвЖД) планирует построить мультимодальный транспортный логистический центр (ТЛЦ) в Свердловской области для повышения объемов перевозок. Предварительная стоимость проекта составляет 14 млрд рублей, сообщил в понедельник на совещании в резиденции полномочного представителя президента в Уральском федеральном округе начальник дороги Иван Колесников.

«В соответствии с решением правительства РФ формируется сеть узловых мультимодальных транспортных логистических центров. В настоящее время определено место строительства ТЛЦ в районе железнодорожной станции Седельниково. У РЖД разработаны предпроектные предложения в части развития железнодорожной инфраструктуры. С текущего года до 2024 года – это срок создания, 14 млрд стоимость, 200 га – площадь первого этапа строительства», – сказал он.

Колесников добавил, что до 2024 года планируется увеличить показатель перевалки грузов до 4 млн тонн, до 2030 года – 6 млн тонн, до 2035 года – 10 млн тонн ежегодно. «Ведутся переговоры с потенциальными инвесторами для повышения эффективности реализации проекта, который позволит обеспечить транзитные перевозки по направлению международных транспортных коридоров и значительно повысить объемы контейнерных и трейлерных перевозок, а также перевозки крупных грузов», – отметил он.

СвЖД соединяет европейскую и азиатскую части России, с запада на восток тянется на 1,5 тыс. километров и в северном направлении пересекает Полярный круг. Дорога по основным показателям входит в первую тройку дорог России и имеет регион обслуживания площадью 1,8 млн кв. километров с населением более 10,5 млн человек. Ежедневно по СвЖД курсирует 1,2 тыс. грузовых, 335 пригородных, более 70 пассажирских поездов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/309909>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; ОНФ ПРОСИТ МИНТРАНС ВКЛЮЧИТЬ В ПЛАН КАПРЕМОНТА 18 ПУТЕПРОВОДОВ

Эксперты проекта Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» направили в **министерство транспорта РФ** список из 18 путепроводов, нуждающихся в ремонте, сообщает пресс-служба ОНФ.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** поручил подготовить пятилетний план (до 2024 года) капитального ремонта и реконструкции мостовых сооружений, в том числе путепроводов. Эксперты проекта ОНФ составили перечень аварийных мостов, отмеченных пользователями интерактивной «Карты убитых дорог» как нуждающиеся в ремонте, и передали его в **Минтранс** с просьбой включить сооружения в план по ремонту.

«Мы направили запрос министру транспорта, где просим рассмотреть такую возможность – включить обновленный список путепроводов с нашей интерактивной карты в пятилетний план капремонта. Надеемся, что это обращение будет услышано, ведь мнение жителей должно учитываться властями при формировании планов дорожных ремонтов», – приводит пресс-служба слова координатора проекта ОНФ, депутата Госдумы Александра Васильева с уточнением, что в списке указано 18 путепроводов.

В перечень сооружений вошли объекты на пути следования скоростного поезда «Сапсан» Москва – Санкт-Петербург, скоростного поезда «Стриж» Москва – Нижний Новгород, а также на пути Москва – Минск, Курск – Орел и другие. Как уточнили в пресс-службе ОНФ, по каждому объектам эксперты Народного фронта провели повторный мониторинг. При составлении списка учитывалась интенсивность движения на мостах, а также на железных дорогах, которые проходят под ними. По сообщению пресс-службы Народного фронта, в ряде мест проезжают скоростные поезда (до 200 км/час) с большим количеством пассажиров, поэтому масштаб возможной аварии может быть катастрофическим.

Девятого октября 2018 года в городе Свободном Амурской области обрушился путепровод на полотно Забайкальской железной дороги. В тот момент по нему ехал грузовик. После этой аварии координатор проекта ОНФ «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» направил обращение в **Минтранс** с просьбой оценить техническое состояние путепроводов, выяснить их владельцев, принять меры безопасности. Впоследствии эксперты ОНФ получили ответ, что перечень путепроводов, которые будут реконструированы и построены в рамках совместной с РЖД программы, составят с учетом списка Народного фронта.

<https://realty.ria.ru/20190429/1553138454.html>

КОММЕРСАНТЬ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2019.04.29; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ УДВОЯТ НАБЛЮДЕНИЕ; КАКИЕ ОСТАЛИСЬ НЕДОЧЕТЫ В РАБОТЕ УСТРОЙСТВ

В Подмосковье начнут штрафовать за превышение средней скорости. Для фиксации нарушения потребуется две камеры: например, на въезде и на выезде из населенного пункта. Если водитель проехал под первой с разрешенной скоростью, а затем на время разогнался и сбросил скорость перед второй, то устройство посчитает это за нарушение установленного режима. До конца мая в Московской области появится до 40 таких камер, а уже в июне – 100.

Подобные устройства работали в Подмосковье до 2015 года, но по неизвестным причинам от них отказались, рассказал «Ъ FM» эксперт по системам фото- и видеофиксации Григорий Шухман. По его словам, эти камеры почти не ошибаются, хотя риски все же есть: «Принцип действия там очень простой: сначала замеряется расстояние между двумя рубежами специальной рулеткой, затем комплексы, которые связаны в одну сеть, фиксируют время проезда одного транспортного средства, определяя его по госномеру через каждый из рубежей. Соответственно, вычисляется интервал времени между ними. Единый путь делится на время и, соответственно, вычисляется скорость так же, как в учебниках физики. Получаем среднюю скорость. В одном из регионов был такой курьезный случай, когда приблизительно в одинаковое время проехало через два рубежа две машины с похожими номерами, у которых было различие только в номере региона. Получилось так, что система их приняла за одну машину и посчитала, что скорость была превышена. Оператор вместо того, чтобы проверить марки машин, которые визуально отличались, просто выписал штраф, и водителю пришлось оспаривать очевидный факт, что это были на самом деле разные машины».

Новые камеры будет устанавливать частная компания «МВС Групп» в рамках концессионного соглашения с подмосковными властями. Согласно договору, она

получает по 233 руб. из бюджета с каждого оплаченного штрафа. Именно эта организация обслуживает практически все устройства в регионе, в том числе и мобильные камеры, известные как треноги. На их работу очень часто жалуются автомобилисты: устройства нередко допускают ошибки при фиксации нарушений, говорит координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел. Он не исключает, что новые аппараты также будут вызывать претензии: «Есть специальные инструкции по тому, как и кто должен устанавливать эти треноги – так ничего рядом даже и не было. Я лично наблюдал, как на ящике из-под пива располагали эти камеры, хотя там есть определенные условия. Порядка 1,5 м от дороги должно быть, определенная высота, угол и расстояние. А там каждые 10 см изменения высоты. Сначала на 5 км/ч искажение, потом на 3 км/ч. Поэтому компании, которая себя плохо зарекомендовала на этом рынке, не должно быть».

Год назад несколько депутатов Госдумы разработали законопроект, который должен был запретить штрафовать за нарушение средней скорости движения. Документ поддержали многие члены нижней палаты, но правительство выступило против – там объяснили, что нарушать правила запрещено как в любой момент времени, так и на протяжении всего периода движения. Но с юридической точки зрения штрафовать за превышение средней скорости некорректно, говорит председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин. Ведь формально камера не фиксирует конкретный момент нарушения.

«В понятие “правонарушение” всегда входит место и время его совершения – точное место и точное время. Если вы их не определили, считайте, что вы не доказали факт правонарушения».

Когда лицо превысило установленную скорость на сумму, которая влечет за собой административную ответственность, место и время не устанавливается с помощью фото- и видеофиксации. Фиксируется только средняя скорость, но где-то в конкретном случае камеры не показывают, поэтому такого рода протоколы должны признаваться не соответствующими принципам нашего законодательства», – заявил Похмелкин.

Ранее вице-премьер **Максим Акимов** предложил указывать в навигаторах конкретное местоположение переносных камер на треногах. Сейчас их устанавливают на дорогах случайным образом, и для автомобилистов это почти всегда неожиданность. Начать отмечать их на картах могут уже в этом году.

<https://www.kommersant.ru/doc/3960327>

ТАСС; 2019.04.29; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВЫДЕЛЯТ 160 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Архангельской области намерены выделить муниципалитетам в 2019 году 160 млн рублей из регионального бюджета на ремонт дорог, что в 1,3 раза больше по сравнению с изначальными планами. Средства на ремонт могут получить 12 районов и два города региона, сообщила пресс-служба правительства области.

«Муниципалитеты региона получают дополнительное финансирование на ремонт дорог. Поступило большое количество качественных заявок [от районных властей], поэтому мы с коллегами приняли решение о выделении еще 40 млн рублей с целью закрыть потребности районов. Мы посчитали возможным удовлетворить максимум требований, представленных муниципалитетами. Всего будет выделено 160 млн рублей», – цитирует пресс-служба губернатора региона Игоря Орлова.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе правительства, на выделяемые средства удастся привести в порядок более 23 километров дорог. Дополнительные средства предполагается выделить из областного бюджета, для этого власти намерены вынести соответствующий вопрос на июньскую сессию регионального парламента.

По данным властей, в случае принятия бюджетных поправок в части финансирования ремонта 40 млн рублей будет направлено на ремонт дорог в Вельском, Вилегодском, Котласском и Пинежском районах, а также в городе Мирный. Оставшиеся 120 млн рублей

будут распределены между городом Коряжма, а также Виноградовским, Каргопольским, Устьянским, Холмогорским, Плесецким, Приморским, Котласским и Няндомским районами.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/310319>

ТАСС; 2019.04.29; ВЛАСТИ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ

Интерактивная карта опасных участков дорог Калининградской области начала работу на сайте правительства региона в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Сервис информирует о ДТП, выделяя участки с наибольшим числом происшествий. Об этом сообщил ТАСС в понедельник руководитель пресс-службы областного правительства Дмитрий Лысков.

«Сервис в Калининградской области успешно прошел все тесты, размещен в открытом доступе и доступен для всех желающих», – сказал Лысков.

Карта разработана областным министерством цифровых технологий и связи. Адрес сервиса: dtp.gov39.ru. Там отображается информация о дорожно-транспортных происшествиях, местах их концентрации, характере происшествий. Эти данные позволяют принимать решения о мерах по снижению аварийности на дорогах, добавил собеседник агентства.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предполагает ремонт и снижение загруженности дорог, уменьшение числа мест концентрации ДТП и смертности при происшествиях. Он рассчитан на 2019-2024 годы.

По данным властей Калининградской области, в рамках **нацпроекта** до 2024 года в нормативное состояние будут приведены порядка 900 км региональных и местных дорог. В общем на эти цели будет направлено порядка 19 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/308661>

ТАСС; 2019.04.29; ОБЩЕСТВЕННИКИ БУДУТ КОНТРОЛИРОВАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

Власти Самарской области привлекут общественников к контролю за ремонтом и реконструкцией дорог, сообщает в понедельник пресс-служба регионального правительства.

«В министерстве транспорта и автомобильных дорог Самарской области сформирована группа общественных контролеров, которые будут следить за ходом ремонта региональных дорог в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», – сказано в сообщении.

По данным пресс-службы, общественники примут участие в инспекционных проверках проводимых дорожных работ.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/309695>

ТАСС; 2019.04.29; ПОЧТИ 80 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО НА РЕМОНТ ДОРОГИ В СОЧИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Около 80 млн рублей выделено из федерального бюджета на ремонт дороги в сочинском селе Пластунка по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщается на сайте администрации города.

«Сегодня в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** начался капремонт автомобильной дороги в селе Пластунка, по улице Леселидзе от дома № 59 до Верхнепластунского кладбища. На работы из федерального бюджета выделено почти 80 млн рублей. Дорога села Пластунка стала одним из первых объектов **нацпроекта** на территории города. Планируется, что работы по ней завершатся в этом году, в середине октября», – говорится в сообщении.

В Сочи всего на текущий год запланирован ремонт 64 объектов автомобильных дорог протяженностью более 84 километров и общей площадью около 560 тыс. квадратных метров. Как сообщали в пресс-службе администрации курорта, ежегодно в рамках программы «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» Сочинской агломерации планируется финансирование в объеме 830 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/310637>

ТАСС; 2019.04.29; В РЕМОНТЕ УЛЬЯНОВСКИХ ДОРОГ ЗАДЕЙСТВУЮТ 14 АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ ЗАВОДОВ

Семь асфальтобетонных заводов для ремонта дорог приступили к работе в Ульяновской области, еще семь будут запущены в ближайшее время. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе председателя правительства региона Александра Смекалина. «В Ульяновской области приступили к реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** <...> На данный момент в регионе запущено семь асфальтобетонных заводов, всего в ремонте трасс будут задействованы 14 производств. Специальная лаборатория проверяет качество и состав материалов на предмет соответствия требованиям нормативной документации и ГОСТу», – привели слова Смекалина в его пресс-службе.

Смекалин отметил, что поставлены жесткие сроки выполнения всех работ по обновлению полотна, очистке обочин, остановочных павильонов, мостов от мусора. На особом контроле своевременность заключения контрактов на проведение дорожно-строительных работ в муниципальных образованиях.

Работы по ремонту дорог начались в регионе с Ульяновска, на данный момент рабочие приступили к участкам на улицах Минаева и Тимирязева. Всего в 2019 году ремонт запланирован на 12 участках улично-дорожной сети областной столицы. До конца мая специалисты выполнят работы по ямочному ремонту, уборке мусора, очистке и покраске автопавильонов, мостовых переходов, барьерного ограждения, дорожных знаков.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/309605>

ТАСС; 2019.04.29; ПРОРАБОТКА ПРОЕКТА МОСТА В КНДР ПОРУЧЕНА МИНИСТЕРСТВУ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ

Президент РФ **Владимир Путин** поручил Министерству по развитию Дальнего Востока и Арктики проработку проекта строительства автомобильного моста через реку Туманную на границе Приморского края и КНДР. Об этом журналистам в понедельник заявил полномочный представитель президента в ДФО, вице-премьер Юрий Трутнев.

«Этот вопрос обсуждался в ходе встречи Владимира Владимировича **Путина** с лидером КНДР. Главой государства принято решение поручить Министерству по развитию Дальнего Востока проработку данного проекта. Мы его выполним, представим доклад, и Владимир Владимирович будет решать», – сказал Трутнев, отвечая на вопрос о проекте моста. Он не стал уточнять сроки, в которые может быть разработан проект.

Ранее министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов сообщил в интервью ТАСС, что автомобильный мост через пограничную реку Туманная между РФ и КНДР будет строиться по российским стандартам.

Между Россией и КНДР на данный момент существует только авиационное и железнодорожное сообщение, в частности, действует проект «Хасан – Раджин». Это участок от станции Хасан в Приморском крае до порта Раджин в КНДР, который построен в 2008 – 2014 гг. совместным предприятием РЖД и КНДР, пропускная способность участка и терминала в порту Раджин составляет 5 млн тонн грузов в год.

ТАСС; 2019.04.29; МИНСК ПРЕДЛАГАЕТ ИДТИ ПО ПУТИ СОВМЕЩЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ И ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ

Белоруссия полностью поддерживает инициативу КНР по созданию «Экономического пояса Шелкового пути», видя в этом проекте широкие возможности для совмещения экономических моделей Запада и Востока. Об этом заявил в понедельник председатель Палаты представителей (нижней палаты) Национального собрания Белоруссии Владимир Андрейченко на II Международной конференции Группы поддержки Шелкового пути Парламентской ассамблеи (ПА) ОБСЕ.

«Опыт этого сотрудничества опровергает стереотип о несовместимости Востока и Запада, европейской и евразийской экономических моделей. Мы нужны друг другу. Объединение усилий поможет нам достичь синергетического эффекта в достижении наших общих целей, главной из которых является мирное, стабильное и уверенное развитие региона», – отметил спикер белорусского парламента.

Андрейченко сказал, что в Белоруссии видят в Шелковом пути «не просто торговый маршрут, но и мощный канал обмена новыми идеями, знаниями и технологиями, пространство для диалога цивилизаций и принципиально новый способ взаимодействия стран с разным уровнем экономического развития». По словам белорусского спикера, в процессе реализации инициативы КНР в Минске приветствуют шаги в сторону «упрощения процедур торговли, сокращения административных барьеров, развития таможенного сотрудничества». «Важно также поощрять возможность взаимной интеграции объектов инфраструктуры. Речь идет о железных дорогах, автомагистралях, воздушных и водных маршрутах, нефте- и газопроводах, аэропортах и портах», – сказал глава Палаты представителей.

«Сегодня мы исходим из общего видения того, как страны могут быть более тесно связаны на континенте – от Западной Европы до Восточной Азии. Это создание общего евроатлантического и евразийского сообщества от Ванкувера до Владивостока, общее и неразделимое пространство, где есть общие обязательства и цели», – заявил председатель ПА ОБСЕ Георгий Церетели. Вместе с тем, он признал наличие между членами ОБСЕ «экономических различий, которые подрывают развитие». «Отсутствие дружественной бизнес-атмосферы усложняет процесс привлечение существенных инвестиций для реализации масштабных проектов, которые могли бы усилить экономическое развитие и содействовать продолжению политической стабильности в регионе ОБСЕ», – отметил глава ПА ОБСЕ.

Решение о создании Группы поддержки Шелкового пути в рамках ПА ОБСЕ было принято в июле 2017 года на сессии ПА ОБСЕ в Минске. Первое заседание Группы прошло в марте 2018 года в Азербайджане. В Группу поддержки входят 24 страны – участницы ОБСЕ. В следующем году парламентарии в рамках Группы поддержки Шелкового пути соберутся в Швейцарии.

АЕХ.RU; 2019.04.29; РОССИЯ И США ВНЕСЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЕ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Российская и американская стороны путём обмена нотами МИД России от 22 апреля 2019 года № 2239/дса и Посольства США от 5 апреля 2019 года № MFA 42/2019 завершили выполнение внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о внесении изменений в межправительственное Соглашение о повышении безопасности полетов (BASA) от 2 сентября 1998 года. Об этом сообщает Росавиация.

Соглашение BASA регулирует вопросы двустороннего сотрудничества в сфере сертификации и лётной годности авиационной техники.

Изменения вступают в силу с даты российской ноты, т.е. с 22 апреля 2019 года, и устанавливают, что для выполнения Соглашения BASA:

- от Правительства Российской Федерации исполнительным представителем является Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация);
- от Правительства Соединенных Штатов Америки исполнительным представителем является Федеральная авиационная администрация (ФАА).

Завершившийся обмен дипломатическими нотами и внесение вышеупомянутых изменений в BASA открывают возможности для развития перспективного сотрудничества между Росавиацией и ФАА США по вопросам сертификации и признания одобрительных документов на авиационную технику на условиях взаимности и симметричного подхода, отметили в ведомстве.

<https://www.aex.ru/news/2019/4/29/196931/>

ТАСС; 2019.04.29; СМИ: В РАБОТЕ АЭРОПОРТОВ АВСТРАЛИИ ПРОИЗОШЕЛ СБОЙ

Сбой в работе автоматической системы проверки паспортов SmartGate стал причиной длительных задержек рейсов в ряде международных аэропортов Австралии. Об этом в понедельник сообщил национальный телеканал SBS.

«Офицеры службы работают над устранением компьютерного сбоя в системе проверки паспортов прибывающих и отбывающих пассажиров международных терминалов. Для того, чтобы свести к минимуму задержки рейсов, были направлены дополнительные сотрудники, однако пока мы можем только рекомендовать пассажирам прибывать в аэропорты заранее, с учетом дополнительного времени, которое понадобится на обработку их паспортов», – говорится в заявлении австралийской пограничной службы, опубликованном на официальной странице ведомства в Twitter.

По данным телеканала, существенные нарушения в работе системы проверки паспортов затронули международные терминалы аэропортов Сиднея, Брисбена и Мельбурна, где средняя длительность задержки рейсов уже составляет более 90 минут. Также был зафиксирован сбой в международном аэропорту Перта, однако, из-за меньшей нагрузки на терминал, там удалось избежать продолжительных задержек.

Система автоматической проверки паспортов SmartGate, запущенная в 2007 году, используется в 10 крупных международных аэропортах Австралии: в Сиднее, Мельбурне, Аделаиде, Брисбене, Канберре, Перте, Голд-Косте, Кернсе, Дарвине и Авалоне.

<https://tass.ru/proisshestiya/6387394>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; BOEING ПРОВЕЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ 737 MAX С НОВЫМ ПО

Компания Boeing провела дополнительные летные испытания самолетов 737 MAX с обновленным программным обеспечением в рамках подготовки к его сертификации, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Эксплуатация лайнеров 737 MAX приостановлена по всему миру из-за проблем в работе программного обеспечения, которые, как предполагается, стали причиной крушения двух лайнеров такого типа за последние полгода. Из отчета компании следует, что дополнительные затраты на производство самолетов модели 737 MAX составят в 1 миллиард долларов.

«Boeing продолжает неуклонно продвигаться по пути сертификации, завершив официальный инженерный испытательный полет с (обновленным) программным обеспечением – заключительные технические летные испытания перед сертификационным полетом. В целом наши талантливые летчики-испытатели совершили 146 полетов на 737 MAX, проведя в воздухе в общей сложности примерно 246 часов с обновленным программным обеспечением», – сказал представитель компании. Он

напомнил, что почти 90% из более чем 50 операторов 737 MAX по всему миру проверили это обновление программного обеспечения.

В середине апреля глава Boeing Деннис Меленберг уже сообщал, что всего выполнено 120 тестовых полетов в рамках испытаний нового программного обеспечения общей продолжительностью 230 часов. По его словам, Boeing завершил испытательные полеты 737 MAX перед сертификацией нового программного обеспечения. Таким образом, за прошедшие с момента этого заявления дни летчики Boeing совершили дополнительно 26 полетов общей продолжительностью 16 часов.

В середине апреля Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) заявило, что считает обновленное программное обеспечение самолетов Boeing 737 MAX «подходящим для оперативной деятельности», а также рекомендовало пилотам этого самолета пройти дополнительное обучение работе в новой системе.

Информация о дополнительных испытательных полетах Boeing 737 MAX появилась на фоне новых жалоб сотрудников Boeing на проблемы с безопасностью самолетов Boeing 737 MAX. По данным Wall Street Journal, жалобы уже изучают авиавласти США. В ходе пресс-конференции в понедельник Меленберг выступил в защиту мер безопасности, которые предпринимает компания, и отказался принимать на себя полную ответственность за две авиакатастрофы.

<https://ria.ru/20190430/1553167369.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6390182>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; СМИ: FLYDUBAI ОБСУЖДАЕТ С AIRBUS ПОСТАВКУ ЛАЙНЕРОВ НА ЗАМЕНУ BOEING 737 MAX

Второй по величине заказчик Boeing 737 MAX, бюджетная авиакомпания Flydubai из ОАЭ начала переговоры с авиаконцерном Airbus о возможной поставке самолетов A320 Neo на замену лайнерам, полеты которых запрещены по всему миру после авиакатастроф в Эфиопии и Индонезии, сообщает эмиратское издание The National.

«Это дало мне возможность начать переговоры с Airbus... Поскольку надо понимать, что на сегодняшний день нет никакой конкретной даты, когда этот самолет (Boeing 737 MAX) начнет летать», - заявил президент Flydubai, шейх Ахмед бен Саид Аль Мактум на полях выставки Arabian Travel Market в Дубае.

<https://ria.ru/20190430/1553166016.html>

ТАСС; 2019.04.29; В BOEING ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ОТКЛЮЧАЛИ В ЛАЙНЕРАХ 737 MAX ОПОВЕЩЕНИЕ О НЕПОЛАДКАХ ДАТЧИКОВ

Компания Boeing заявила, что ее сотрудники не отключали в самолетах Boeing 737 MAX систему оповещения о неисправности датчиков угла атаки лайнера. Соответствующее заявление опубликовано в понедельник на сайте компании.

Ранее несколько СМИ выступили с утверждениями, что указанная система не была включена в обязательном порядке в некоторых лайнерах 737 MAX. Как отмечала газета The Wall Street Journal, после крушения в 2018 году в Индонезии Boeing 737 MAX компании Lion Air выяснилось, что производитель не предупредил заказчиков о том, что данная функция не работала.

В Boeing в ответ на эти публикации заявили, что функция являлась стандартной для самолетов 737 MAX, однако не считалась одной из систем безопасности. В компании заверили, что ее сотрудники не отключали ее специально. Вместе с тем в Boeing признали, что функция могла не работать, если не была «активирована надлежащим образом».

По словам источников The Wall Street Journal, в Федеральном авиационном управлении (ФАУ) США намеревались запретить в 2018 году полеты Boeing 737 MAX из-за того, что система не работала на некоторых самолетах, но позже решили этого не делать.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6390824>

ТАСС; 2019.04.29; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ПРИНЯЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Депутаты Законодательной думы Хабаровского края приняли в первом чтении законопроект об изменении ставок транспортного налога в регионе. Об этом сообщила пресс-служба думы.

«Для снижения нагрузки для граждан в сложившейся социально-экономической ситуации предлагаемым законопроектом вводится снижение ставок в зависимости от «возраста» автомобиля», – говорится в распространенном релизе.

С предложением скорректировать ставки в конце 2018 года выступили представители молодежной общественной палаты при Законодательной думе края, поддержали инициативу депутаты фракции партии «Единая Россия».

В Хабаровском крае размер ставок транспортного налога не изменялся последние пять лет, сейчас в регионе применяются ставки по транспортному налогу в зависимости от мощности двигателя, для снижения платежей отмечается тенденция к регистрации автомобилей на граждан из соседних регионов.

Законопроектом предлагается сделать максимальную налоговую ставку в размере ставки, действующей в настоящее время, для автомобилей «возрастом» до трех лет. Пониженную – в среднем, на 30-60% – для автомобилей свыше трех и до 10 лет включительно. Сниженную практически вдвое ставку – для автомобилей, которым свыше 10 лет, таких в крае, по данным ГИБДД, которые приводит дума, более 70%.

Мнение губернатора

Глава региона Сергей Фургал в эфире телеканала «Губерния» накануне заявил, что законопроект нуждается в корректировке.

«Учитывая ситуацию, доходы населения, конечно, мы будем снижать транспортный налог. Снижать его необходимо для пенсионеров, для дачников, для инвалидов, для многодетных семей и для некоторых других категорий граждан, для тех, кто действительно в этом нуждается», – сказал Фургал.

Соответствующие поправки будут готовы до 22 мая, затем их передадут в краевую думу, уточнил Фургал.

«Я не вижу смысла снижать транспортный налог для таксистов, не вижу возможности и целесообразности снижать налог на грузовые машины, занимающиеся коммерческой деятельностью, на лесовозы», – отметил глава региона, добавив, что доходы в бюджет, в случае принятия законопроекта в предложенном виде, снизятся на 600 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6391002>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ БАТИН; 2019.04.29; ПОДЕШЕВЕЛ НА ТРЕТЬ; СНИЖЕН ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА МАШИНЫ ЭКОНОМКЛАССА

Законодательное собрание Амурской области приняло поправки в местный закон о транспортном налоге. Для владельцев автомобилей мощностью не более 150 лошадиных сил он снижен на 30 процентов.

Местные власти приняли решение поддержать небогатых автомобилистов после их многочисленных обращений. По поручению губернатора области Василия Орлова необходимые расчеты подготовило региональное минэкономразвития. Выяснилось, что снижение ставки налога для машин мощностью до 150 лошадиных сил коснется примерно 200 тысяч автомобилистов.

- По нашей оценке, это наиболее востребованная категория автомобилей. Они составляют 84 процента от общего числа легковых машин в Амурской области, – отмечает глава министерства Людмила Старкова.

Она подчеркивает, что снижение ставки имеет социальную направленность, поскольку подобные легковушки покупают люди с небольшим и средним доходом. Прежде за одну такую машину амурчане ежегодно платили 3150 рублей транспортного налога, теперь плата сократится на 900 рублей.

Поддержали местные власти и владельцев самых экологичных машин – электромобилей. Их вообще освободили от необходимости платить транспортный налог. Пока в Приамурье автомобилей с электродвигателем зарегистрировано немного – около 150.

Как полагают в правительстве региона, благодаря принятой поправке экологически безвредного транспорта на дорогах станет больше.

<https://rg.ru/2019/04/29/reg-dfo/snizhen-transportnyj-nalog-na-mashiny-ekonomklassa.html>

ТАСС; 2019.04.29; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В ГОРНОЛЫЖНОМ КУРОРТЕ ШЕРЕГЕШ ОТЛОЖИЛИ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК

Планы по строительству нового аэропорта в Таштагольском районе Кемеровской области, где расположен горнолыжный комплекс Шерегеш, отложены на неопределенный срок из-за низкой рентабельности проекта. Об этом сообщил на пресс-конференции в понедельник губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

В прошлом году власти Кузбасса провели переговоры с компанией «Новаяпорт», которая планировала инвестировать в строительство нового аэропорта в Шерегеше, чтобы улучшить транспортную доступность кузбасского горнолыжного комплекса для туристов из других городов и стран.

«Компания «Новаяпорт» <...> сама наняла специалистов, чтобы просчитать варианты строительства аэропорта в Шерегеше. Они мне докладывали, что такой вариант просчитан, но он не окупаем, это огромные затраты – в горах строить новый аэропорт. До конца не был снят и вопрос по ограничениям полетов в горах, поэтому этот проект сейчас не является приоритетным, это все лежит в архиве», – заявил Цивилев.

Губернатор пояснил, что частный инвестор мог взять на себя только затраты по строительству здания нового аэропорта. Финансирование на обустройство взлетно-посадочных полос необходимо получать из федерального бюджета. «Это маловероятно, что дадут деньги на нерентабельный аэропорт», – обосновал решение об отказе от строительства Цивилев.

Из Новокузнецка в Шерегеш могут запустить аэроэкспресс

Власти Кузбасса ведут переговоры с РЖД о строительстве дополнительных участков железной дороги между аэропортом Новокузнецка и горнолыжным курортом Шерегеш для запуска аэроэкспресса. Необходимо построить дополнительно около 4 километров путей, сообщил также Цивилев.

«Мы прорабатываем сценарий, по которому будет удлинен железнодорожный путь до аэропорта [имени Бориса] Волынова (в Новокузнецке – прим. ТАСС). Прямо в аэропорту прилетающие смогут сесть в электричку, чтобы доехать до горы Зеленой [горнолыжного комплекса], чтоб не было никаких пересадок», – сказал глава региона.

Сейчас между Новокузнецком и Таштагольским районом, где расположен курорт, курсирует электричка. Она отправляется от новокузнецкого железнодорожного вокзала и прибывает в поселок Чугунаш, откуда до комплекса нужно добираться на автобусах.

По словам Цивилева, рассматривается возможность строительства двух дополнительных участков железной дороги. Сроки и стоимость реализации проекта еще не определены. Как пояснил губернатор региона, прошли «только первые переговоры, сделаны первые предпроектные работы».

Шерегеш расположен на юге Кемеровской области и на сегодня является одним из самых популярных горнолыжных курортов в Сибири, за горнолыжный сезон туркомплекс посещают около 1 млн человек. На территории курорта расположены 66 гостиниц, 24

горнолыжные трассы и 18 подъемников. По планам региональных властей к 2025 году поток туристов в Горную Шорию должен быть увеличен до 2,2 млн человек в год.

<https://tass.ru/sibir-news/6388121>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ МОГУТ ПУСТИТЬ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА

Запуск движения скоростных поездов по мосту в Крым рассматривается, однако пока решения по этому вопросу нет, сообщил вице-премьер правительства Крыма Михаил Селезнев на заседании общественного совета по строительству Крымского моста.

«Этот вопрос прорабатываем, рассматриваем... Дорожной карты пока нет, первое, что необходимо – запустить пассажирское и грузовое движение поездов», – сказал Селезнев, отвечая на вопрос о том, планируется ли запуск скоростных поездов по Крымскому мосту. Он добавил, что на начальном этапе планируется соединить пригородными поездами Крым с городами Краснодарского края.

Заместитель генерального директора генподрядчика строительства моста ООО «Стройгазмонтаж» Леонид Рыженькин заверил, что мостовой переход и его железнодорожная часть рассчитана в том числе на скоростное движение. Ранее в компании ГУП «Крымские железные дороги» сообщалось о намерении запустить кроме поездов дальнего следования пригородные поезда между Феодосией и Анапой.

<https://realty.ria.ru/20190429/1553150137.html>

ТАСС; 2019.04.29; ПОДВЕЛИ ИТОГИ VI РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ГЧП

С 23 по 26 апреля в Москве проходил VI Инфраструктурный Конгресс «Российская неделя ГЧП». Организаторы мероприятия – Национальный Центр ГЧП и Фонд Росконгресс при участии профильных федеральных министерств и поддержке Аналитического Центра при Правительстве Российской Федерации, Торгово-промышленной палаты, «Деловой России» и Агентства стратегических инициатив. Генеральный партнер – Сбербанк. Также среди партнеров: IC Ictas, InfraONE. Группа ВИС, ВТБ Капитал, Автобан и др.

Российская неделя ГЧП – крупнейшее мероприятие в России в сфере развития инфраструктуры и государственно-частного партнерства. В этом году конгресс собрал делегатов из 63 субъектов РФ, среди участников – представители федеральных и региональных органов власти, топ-менеджеры финансирующих и коммерческих организаций, ведущие строители и эксперты отрасли. В рабочем семинаре G20 по вопросам инфраструктуры, который состоялся в третий день мероприятия, приняли участие представители из 23 стран.

Председатель правительства **Дмитрий Медведев** в приветственном обращении к участникам отметил значимость проводимого мероприятия. Он добавил, что государственно-частное партнерство помогает в развитии инфраструктуры, поэтому важно, чтобы инвестор видел в лице государства надежного долгосрочного партнера.

Лейтмотивом конгресса стала реализация инфраструктурных проектов, которые должны способствовать достижению национальных целей, заложенных президентом **Владимиром Путиным** в «майском» указе. В ходе пленарной дискуссии участники обсудили возможность использования ГЧП-механизмов для реализации **нацпроектов**, какие подводные камни могут быть при таком подходе, где найти частные деньги и чего не хватает отрасли. **Заместитель министра** экономического развития Михаил Расстригин в ходе своего выступления отметил, что уже есть достаточно примеров ГЧП-проектов и это говорит о востребованности механизма, он позволяет сбалансировать риски между государством, частным партнером и подрядчиками. По мнению заместителя министра цифрового развития **Евгения Кислякова**, ГЧП пока еще достаточно новый инструмент для отрасли информационных технологий и вызывает вопросы, на которые надо найти

ответы. Участники дискуссии отметили большой спрос на частные инвестиции и некоторые проблемы с их привлечением. В частности, отсутствие гарантий от политических рисков не способствует активному финансированию российских проектов международными институтами, есть определенные потребности и в доработке нормативно-правовых документов для ряда отраслей.

Важным аспектом привлечения инвестиций является хорошая проработка проектов – есть много идей, но нет денег и кадров на качественную подготовку бизнес-моделей. Председатель правления Национального Центра ГЧП Павел Селезнев отметил, что каждый год около 500 проектов ГЧП не доходят до коммерческого закрытия. «Инициатив появляется очень много, но до закрытия доходят единицы. Хотя мы постоянно слышим, что будет заключено то или иное соглашение. Мы пришли к тому, что рынок ГЧП стагнирует», – добавил Павел Селезнев.

Причиной, по его мнению, является дефицит человеческих ресурсов. «У нас нет специалистов, которые могут быстро и качественно подготовить инвестиционный проект. При этом нужны строительные и инженерные ресурсы, чтобы довести эти проекты, – сказал он. – Сейчас мы стоим на новой стадии рынка ГЧП – цифровизации». Павел Селезнев отметил, что Национальный Центр ГЧП в тестовом режиме уже запустил цифровую платформу, которая должна стать акселератором реализуемых и планируемых проектов, экспертных и финансовых механизмов, которые должны содействовать публичной стороне и инвесторам в подготовке и запуске инвестиционных проектов на базе ГЧП. В перспективе на базе платформы будет запущен маркетплейс для инжиниринговых и инвестирующих компаний. В рамках конгресса любой участник мог познакомиться с функционалом и протестировать сервисы платформы.

Три дня на площадке мероприятия проходили дискуссии по развитию инфраструктуры с помощью механизмов ГЧП в различных отраслях – от транспорта до социальной сферы и обращения с ТКО. Участники затронули не только инвестиционную составляющую проектов, но и подробно остановились на регуляторных моментах и судебной практике.

Значимым событием конгресса стал рабочий семинар «Группы двадцати» (G20) с бизнесом по вопросам развития инфраструктуры. Участие в семинаре приняли делегаты из более 20 стран – представители органов власти, международных и национальных финансовых организаций. Участники обсудили основные тренды и вызовы инфраструктурного рынка, постарались найти эффективные механизмы, которые могли бы простимулировать внебюджетные инвестиции в проекты.

В заключительный день конгресса ГЧП-Институт на площадке Сбербанка провел образовательную программу, посвященную финансовому и правовому сопровождению проектов.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6388575>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.04.29; МОСГОРДУМА ОДОБРИЛА УСТАНОВКУ ПАМЯТНОГО ЗНАКА МЕТРОСТРОЮ

Мосгордума приняла постановление об установке памятного знака Метрострою. Соответствующее решение было принято в ходе заседания столичного парламента.

Согласно документу, финансирование планируется организовать из средств АО «Мосметрострой». Уточняется, что памятник будет установлен на месте первой шахты Метрострою, которая располагается между станциями подземки «Красносельская» и «Сокольники».

Кроме того, в перечень предложений о возведении произведений монументально-декоративного искусства городского значения внесены поправки, утверждающие возведение памятника павшим на территории России словенским воинам.

Сообщается, что указанный памятник будет установлен на территории государственного автономного учреждения культуры Москвы «Поклонная гора». Финансирование работ,

связанных с созданием и установкой памятника, будет осуществляться словенской стороной в сотрудничестве с российскими партнерами.

<https://www.mskagency.ru/materials/2885769>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; РОССИЙСКАЯ COGNITIVE ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТЫ НА 1,1 МЛРД РУБ. НА ПОСТАВКУ БЕСПИЛОТНЫХ СИСТЕМ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Российская Cognitive Technologies заключила с зарубежными автопроизводителями контракты на 1,1 млрд руб. на поставку систем автономного управления для автомобилей. «На текущий момент общая сумма предзаказа для российского рынка систем автономного управления у Cognitive Technologies на ближайшие три года составляет порядка 1,15 млрд рублей с учетом курсовых колебаний, – заявила в интервью «Интерфаксу» президент группы компаний Cognitive Technologies Ольга Ускова. – К сожалению, партнеров пока раскрыть не можем – связаны NDA, но можем сказать, что это автопроизводители из Германии и стран Юго-Восточной Азии».

По словам О.Усковой, всего Cognitive по направлению систем автономного управления для автомобилей заключено 12 финансовых договоров, а в целом в работе находится около 40. При этом президент Cognitive отметила, что подавляющая часть договоров – контракты на конкретную разработку в интересах того или иного заказчика.

«ОЕМ-контрактов (Original Equipment Manufacturing, «производитель оригинального оборудования») на поставку нашего решения для беспилотного транспорта пока только три, – рассказала О.Ускова. – Но они также начинались с контрактов на разработку. Поэтому можем ожидать, что часть контрактов на разработку преобразуется в OEM-контракты».

О.Ускова отметила, что этот рынок (беспилотных автомобилей и систем автономного вождения – ИФ) только формируется. В связи с этим отсутствуют четкие оценки как самого рынка на текущий момент, так и прогнозов его развития.

«Например, Frost & Sullivan оценила в 2017 году объем рынка беспилотных транспортных средств в \$1,3 млрд и прогнозировала его рост до \$84 млрд к 2025 году, а Json & Partners – в \$13,65 млрд и прогнозировала его рост до \$364,8 млрд к 2035 году, – сказала О.Ускова. – Ряд экспертов выделяет рынок систем автономного управления на базе компьютерного зрения для транспортных средств, перемещающихся вне дорог общего пользования (сельскохозяйственная автономная техника, автотранспорт, работающий на специализированных, ограниченных территориях, рельсовый городской и иной наземный транспорт и т.п.) и оценивает его в \$24,5 млрд к 2025 году. Мы рассчитываем удержать на этом рынке долю не менее 33%».

По утверждению О.Усковой, Cognitive инвестировала в направление систем автономного вождения с 2011 года, к настоящему времени объем этих инвестиций составил около \$20 млн.

«К настоящему времени направление беспилотного автомобиля вышло на операционную окупаемость, – заявила О.Ускова. – Однако \$20 млн инвестиций мы еще не погасили. Вся эта история, как мы рассчитываем, полностью развернется в течение пяти лет».

Российская Cognitive, в числе прочего, занимается разработкой решений в области беспилотного транспорта и компьютерного зрения. Ранее компания договорилась поставить в 2019 году почти 900 комплектов универсальной системы управления беспилотным сельскохозяйственным транспортом сельхозпредприятиям Китая, Бразилии и Аргентины.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ, ЮЛИЯ КРИВОШАПКО, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.04.29; ШЕФ, ВЗЛЕТАЙ!

Первое публичное испытание беспилотного летающего такси китайской фирмы EHang, которое состоялось на стадионе в Вене, заставило многие страны вспомнить о планах внедрения самого необычного вида городского транспорта. Беспилотник, созданный по схеме квадрокоптера с восемью парами винтов по углам и пассажирской кабиной наверху центрального корпуса, обещает перевернуть представление о передвижении.

Тот факт, что разработчики уже не боятся показывать свои труды публике и даже берут в показательный подъем желающих (сами полеты пока запрещены), о многом говорит.

Например, в прошлом году попытка российского стартапа Bartini испытать прототип беспилотного такси в России закончилась фиаско. Беспилотный электросамолет с вертикальным взлетом и посадкой рухнул в сугроб спустя несколько секунд. Планы, однако, были грандиозные. Но генеральный директор Bartini Илья Ханьков не спешит опускать руки: «Это была демонстрация интеграции технологий, транспондера, площадки, процедуры, города, служб. Мы успешно показали первый шаг на пути создания единого технологического комплекса для работы аэротакси. Вынужденная посадка (не падение) лабораторной модели отвлекло внимание от системы в целом», – рассказал Илья Ханьков «Российской газете».

Многие одержимы идеей увидеть летающее такси еще с 1997 года, когда на экраны вышел фильм «Пятый элемент». В нем наиболее ярко показана модель летающего транспорта. Символично, что футуристичные машины имеют традиционную желтую расцветку такси. Сегодня это уже отнюдь не мечта, а настоящая реальность. Над технологией помимо китайской фирмы EHang работают несколько крупных мировых корпораций, включая Boeing и Airbus.

Успешные испытания первого прототипа воздушного такси модели Ehang 184 прошли еще в 2017 году в Дубае (ОАЭ). Там разработка беспилотного летательного такси входит в правительственную программу по развитию эмирата. В Дубае серьезно настроены внедрить подобный транспорт. В прошлом году к этой теме обратились на 6-м Всемирном правительственном саммите. Воздушное такси правительство видит, в первую очередь, как экологически чистый вид транспорта, поскольку тот работает на электричестве. Согласно проекту, максимальная длительность полета не превысит 30 минут, а максимальная скорость – 100 км/ч. Потолок высоты полета составит две тысячи метров.

Дубай, как и другие мегаполисы, изнывает от пробок. Летающие автомобили и многоуровневые воздушные дороги помогут кардинально решить эту проблему и избавить человечество от пробок. Но даже если допустить вероятность распространения моделей, прошедших успешные испытания, городское пространство всех мира еще не готово тестировать подобные полеты.

Марина Майорова, руководитель Центра компетенций «Искусственный интеллект и машинное обучение» ИТ-компании КРОК, уверена, что для быстрого развития технологии для массового применения должна полностью поменяться инфраструктура, а представители правительства разных стран должны изменить законодательство.

По словам Наиры Овакимян, профессора Иллинойского университета, о беспилотном летающем транспорте начали задумываться в начале XXI века, поскольку появились новые проблемы. В частности, ухудшилась экология. Самолеты все больше загрязняют транспорт. Авиакомпании стараются сделать их более экологичными и безопасными, но этого не всегда удается добиться. «Летающие авто – настоящая революция. Автомобили над дорогой позволят быстро прилететь в другой город, например на шопинг, и вернуться обратно», – отмечает Овакимян.

При этом, по ее словам, в случае с воздушными технологиями все разработки делятся на безопасные и опасные. Летающие автомобили должны гарантировать недопущение кибератак. Ведь если преступник завладеет системой управления, пассажир с легкостью

будет сброшен вниз. Поэтому мультимодальные системы должны работать с быстро изменяющимися режимами. «Это могут быть как классические атаки по беспроводным каналам, включая атаки вроде «распределенного отказа в обслуживании» (DDoS), так и физические. Например, в 2016 году один из участников фестиваля реконструкторов сбил летающий дрон, снимавший происходящее, копьем», – заключил Лука Сафонов, руководитель лаборатории практического анализа защищенности «Инфосистемы Джет». Уже сейчас летающие дроны, а именно этим по сути и является беспилотное такси, чувствительны к любым помехам. Добавляются случайные факторы в виде птиц, ветра, сооружений и деревьев. Так что и без направленных атак хакеров такая технология пока довольно «сырая» и опасная для перевозки людей.

<https://rg.ru/2019/04/29/bespilotnoe-taksi-mozhet-perevernut-predstavlenie-o-peredvizhenii.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2019.04.30; ХОДИ ФЕРЗЕМ: В ГОРОДАХ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ; ОНИ ПОМОГУТ ПЕРЕЙТИ ПЕРЕКРЕСТОК, УТОЧНЯТ ВРЕМЯ ПАРКОВКИ И ПРЕДУПРЕДЯТ ОБ ИНВАЛИДАХ

В России с 1 мая 2019 года планируется установка новых разъясняющих табличек для пешеходов. Соответствующий ГОСТ Р 58398-2019 принят Росстандартом. На дорогах появятся следующие знаки: «диагональный пешеходный переход», «переходите только на разрешающий сигнал светофора», «глухие пешеходы».

Как рассказал «Известиям» один из разработчиков проекта, глава комитета «Удобная дорога» при Росстандарте Александр Шумский, на дорогах планируется также установка и других новых указателей, в том числе предупреждающих о том, что время бесплатной парковки ограничено одной минутой. Установка табличек запланирована в рамках ГОСТа, предполагающего снижение минимально допустимого размера знаков с 60х60 см до 50х50 см, а в некоторых случаях и до 40х40. По его словам, новые указатели обойдутся казне на 30-40% дешевле прежних. Сейчас обычные знаки размером 60х60 стоят от 2 тыс. рублей.

- Уменьшенные 50х50 см и 40х40 см можно купить за 1-1,5 тыс. рублей, – пояснил «Известиям» глава комитета. – На них требуется меньше материалов для изготовления.

Знаки нового образца предназначены для центральных районов городов (например, зон исторической застройки), а также для не скоростной улично-дорожной сети, сообщили «Известиям» в пресс-службе Росстандарта.

- Использование указателей новых форматов по ГОСТу исключительно добровольно. Региональные органы власти, ответственные за установку средств организации движения, как и раньше, сохраняют право использовать обычные и экспериментальные знаки, – сообщили в ведомстве.

При установке новых указателей можно использовать также и европейский опыт, отмечает генеральный директор компании «Авто-ПЭК» Дмитрий Иевлев. По его словам, во Франции, например, уменьшенные указатели устанавливаются ниже обычных, а также дублируются над дорогой.

- Такого размера знаки отлично вписываются в городскую инфраструктуру и на трассах с небольшим потоком, – считает инженер отдела эксплуатации группы компаний Asstra Игорь Антонов. – На дорогах с разрешенным высоким скоростным режимом лучше все-таки использовать знаки стандартные.

В будущем можно предусмотреть и другие указатели для установки в России, отметил советник президента при Русско-Азиатском союзе предпринимателей и промышленников (РАСПП) Дмитрий Лесняк. По его словам, например, в Китае распространено использование ярких указателей. На знаке, который предупреждает водителя о применении ремней безопасности, изображены два человека в автомобиле, они пристегнуты, а под картинкой содержится предупреждение о важности этого аксессуара на дороге.

Введение указателей меньшего размера с новыми рисунками обсуждалось с 2015 года. Сначала был принят предварительный стандарт, который испытали на практике в Москве. Эксперимент признали успешным и перевели стандарт в статус национального, без ограничения срока действия.

В марте сообщалось, что за шесть лет аварийность на дорогах Москвы снизилась почти на 25%. Количество погибших и раненых в ДТП сократилось на 45 и 26% соответственно. Детская смертность также понизилась почти на 60%.

<https://iz.ru/855724/anzhelina-grigorian/khodi-ferzem-v-gorodakh-poiaviatsia-novye-dorozhnye-znaki>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/04/29/s-1-maia-vstupaet-v-silu-gost-na-dorozhnye-ukazateli.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.04.29; РЕФОРМЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ; ПУТИН ПРИЗВАЛ НЕ СНИЖАТЬ ВНИМАНИЕ К ВЕТЕРАНАМ И ДЕТЯМ

О поддержке ветеранов, детском отдыхе и борьбе с лесными пожарами шла речь на совещании президента с членами правительства в Кремле.

«Есть еще один важный вопрос в сфере безопасности, – продолжил президент. – В прошлом году 17622 ДТП произошли с участием водителей, которые скрылись с места аварии. В них погибли 818 человек».

«Проведена большая работа», – доложил глава МВД Владимир Колокольцев. «Увеличены санкции за грубые, наиболее опасные правонарушения», – сказал он. Правда, заметил, что нередко даже ужесточение санкций не оказывает должного эффекта – водители пытаются использовать пробелы законодательства, чтобы избежать ответственности. «Одна из подобных лазеек устранена принятием поправок», – пояснил министр. Речь о том, что скрывшись с места ДТП водитель приходил в полицию, когда состояние опьянения установить было невозможно, и нес более мягкое наказание. «Сейчас водитель сам заинтересован подтвердить, что был трезвым в момент совершения аварии, иначе ответственность будет более строгая», – пояснил Колокольцев. «Внесенные изменения призваны повысить социальную ответственность граждан, призвать их не покидать место происшествия и оказать помощь пострадавшим», – добавил он.

«Предусматривается еще целый ряд очень серьезных и жестких предложений, направленных на понижение смертности во время ДТП; и рассчитываем, что комплекс уже принятых и готовящихся мер позволят нам существенно сократить смертность на дороге», – заключил докладчик.

«В целом снижается за последнее время смертность?» – спросил глава государства. «Да, за последние годы у нас снижается смертность с 19 человек на 100 тысяч населения уже опустилась до 13. Конечные цели нам поставлены еще более жесткие – до 4 человек», – последовал ответ. «Продолжайте работать», – поручил президент.

Основным вопросом встречи значилась реформа контрольно-надзорной деятельности. Были доложены контуры предстоящей реформы, рассказал журналистам вице-премьер Константин Чуйченко. «Президент одобрил предлагаемый правительством план», – сообщил он. Нужно будет отменить все действующие требования, «но это не самая главная задача, и термин «регуляторная гильотина» – не совсем точно отражает, что будет на протяжении этих полутора лет», сказал Чуйченко. Самое главное – не уничтожить действующую несовременную систему, которая тормозит экономическое развитие, а создать новую, которая будет способствовать росту. «Мы постараемся до августа разработать и представить на утверждение нормативный акт об отмене действующего контрольно-надзорного регулирования, при этом срок вступления для отмены будет составлять 1 января 2021 года. Мы на Петербургском юридическом форуме представим проект нового контрольно-надзорного закона», – сказал вице-премьер. А на

Петербургомском международном экономическом форуме в начале июня кабмин представит законопроект об обязательных требованиях для предмета контрольной деятельности. Этот закон будут стараться принять в первой половине 2020 года, а может, даже раньше.

<https://rg.ru/2019/04/29/reg-dfo/putin-prizval-ne-snizhat-vnimanie-k-veteranam-i-detiam.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190429/1553150715.html>

<https://rns.online/transport/Kolokoltsev-rasskazal-o-snizhenii-smertnosti-na-dorogah-2019-04-29/>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.04.29; АУДИТОРЫ ВЫЯВИЛИ НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ К ЧМ-2018; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБНАРУЖИЛА НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ 2018 ГОДА. ВЛАСТИ ГОРОДА НЕ УЛОЖИЛИСЬ В СРОКИ И ЗАВЫСИЛИ СТОИМОСТЬ КОНТРАКТА

Специалисты Счетной палаты (СП) выявили нарушения при строительстве новых станций метро в Санкт-Петербурге к чемпионату мира по футболу 2018 года. Аудиторы указали на завышение стоимости контракта на 233,2 млн руб. при общем объеме 33,9 млрд руб. (0,67%), а также на срыв сроков начала строительства объектов. Об этом говорится в отчете ведомства, опубликованном в бюллетене Счетной палаты.

Окончательная сдача объектов на зеленой ветке метро – станции «Новокрестовская» и «Беговая» (в отчете Счетной палаты названа станцией «Улица Савушкина», это название поменяли в 2014 году), которые находятся в непосредственной близости к стадиону «Санкт-Петербург Арена», где проходили матчи чемпионата мира по футболу, – состоялась в мае 2018 года, а разрешение на ввод в эксплуатацию было получено лишь 15 июня. При этом правительство Санкт-Петербурга должно было сдать объекты в эксплуатацию не позднее первого квартала, указали аудиторы. «Сроки проведения проектно-изыскательских работ по объекту в Санкт-Петербурге затянуты на один год <...> что оказало влияние на сроки строительства объектов», – говорится в отчете.

Счетная палата также установила, что в контракт на строительство новых станций местные власти включили стоимость ряда работ, не подтвержденных госэкспертизой (суть этих работ не раскрывается). Это и привело к завышению цены контракта на 233,2 млн руб.

В пресс-службе «Метростроя» заявили РБК, что на сроки реализации проекта повлияла география объекта стройки. «Объявить конкурс на строительство вовремя городу помешало отсутствие территории под строительство станции «Новокрестовская». Как известно, станция находится на намыве – искусственно созданной территории западной части Крестовского острова. В итоге построили участок с двумя станциями за 29 месяцев, хотя проектом закладывалось 49», – сказал представитель компании. Как пояснили в пресс-службе, для стройки пришлось оптимизировать технологии. РБК направил запрос в пресс-службу правительства Санкт-Петербурга.

Аудиторы Счетной палаты признали, что станции все же были открыты к началу проведения чемпионата мира (первый матч в Петербурге Марокко – Иран состоялся как раз 15 июня), а технические характеристики новых участков подземки позволили повысить уровень транспортной доступности для жителей города.

В начале января 2019 года сообщалось, что «Метрострой» подал два иска к правительству Петербурга: 1,1 млрд руб. компания требовала у комитета по строительству и 849 млн руб. – у дирекции транспортного строительства. Тогда речь шла о трех других станциях метро – «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары». В компании поясняли, что власти города задержали разработку проектной документации, что привело к срыву сроков по выдаче разрешения на строительство.

Аудиторы Счетной палаты также проанализировали все этапы строительства новой станции метро в Нижнем Новгороде, подведенной к местному стадиону. Станция «Стрелка» строилась три года, общий бюджет составил 14,3 млрд руб. Новый участок метро был открыт 12 июня 2018 года.

По данным Счетной палаты, власти этого города не учли реальную потребность в финансировании, что привело к неосвоению трансфертов на 645,5 млн руб. Сдача объекта также была просрочена – открытие метро ожидалось к концу апреля. Среди причин этого аудиторы назвали срыв сроков подготовки проектно-сметной документации на три месяца.

<https://www.rbc.ru/business/29/04/2019/5cb8b5ae9a79475fd6ec2de9>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; МВД ГОТОВИТ «СЕРЬЕЗНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ» ДЛЯ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ

МВД РФ готовит «целый ряд очень серьезных и жестких предложений» для снижения смертности на дорогах, об этом в понедельник на совещании у президента РФ Владимира **Путина** с членами кабмина заявил министр внутренних дел Владимир Колокольцев.

«В рамках работы по усилению ответственности за нарушения в области дорожного движения нами предусматривается еще целый ряд очень серьезных и жестких предложений, направленных на снижение смертности во время дорожно-транспортных происшествий», – заявил он.

По словам Колокольцева, в министерстве надеются, что комплекс уже принятых мер и готовящихся к применению позволят существенно сократить смертность.

<https://ria.ru/20190429/1553150375.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; С МОМЕНТА ЗАПУСКА ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПРОЕХАЛО 4,8 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ – ИНФОЦЕНТР

Почти 5 млн автомобилей проехало по Крымскому мосту с момента открытия по нему движения, сообщили журналистам в понедельник в информационном центре «Крымский мост».

«За 11,5 месяцев по мосту в обе стороны проехало 4,8 млн транспортных средств, в том числе 450 тыс. грузовиков и 55 тыс. автобусов. Это в три раза больше, чем перевезла Керченская паромная переправа за весь 2017 год (1,6 млн машин)», – говорится в сообщении.

Отмечается, что среднесуточный трафик составляет более 10 тыс. транспортных средств в обе стороны. Интенсивность крымского и таманского потоков примерно одинаковая. Рекорд суточного трафика поставлен 12 августа 2018 года, когда за 24 часа по мосту проехало более 30 тыс. автомобилей.

Крымский мост протяженностью 19 км – самый длинный в России и Европе. Ранее сообщалось, что строительство железнодорожной части моста и подходов к нему идет по графику. Автодорожную часть моста открыли 15 мая 2018 года с участием президента РФ Владимира **Путина**, 16 мая по мосту началось движение транспорта.

ТАСС; 2019.04.29; АВТОБУСНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МИНСКА, БАКУ И ПЕТЕРБУРГА В КРЫМ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В 2019 ГОДУ

Прямые автобусные рейсы в Крым из Минска, Баку и Санкт-Петербурга планируется запустить в 2019 году, сообщил в понедельник на заседании Общественного совета по строительству Крымского моста **министр транспорта** республики Сергей Карпов.

«Большое количество туристов приезжают в Крым на автобусах. Планируется в этом году организовать рейсы с Баку, Минском и Санкт-Петербургом. Это будут прямые автобусные рейсы», – сказал он. Карпов не уточнил сроки запуска рейсов и их периодичность.

По словам министра, в 2019 году организовано автобусное сообщение с Москвой, Ростовом-на-Дону, Ставрополем, Геленджиком, Грозным, Астраханью, Новороссийском – всего около 20 маршрутов. «Количество рейсов растет с динамикой 30%, то есть, ежегодно треть маршрутов добавляется», – отметил Карпов.

Министерство курортов и туризма Крыма прогнозирует рост туристического потока в регион на майские праздники на 40% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года – до 240 тыс. человек.

По данным Минкурортов, в 2018 году в Крыму отдохнуло рекордное за все постсоветские годы число туристов – около 6,8 млн человек. Это на 28% больше, чем годом ранее. При этом 47% туристов прибыли в регион по Крымскому мосту, 37% – самолетами, еще 16% отдыхающих въехали через государственную границу с Украиной.

<https://tass.ru/v-strane/6389097>

ТАСС; 2019.04.29; СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО ОБЪЕЗДА СЕРГИЕВА ПОСАДА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ДЕКАБРЕ 2019 ГОДА

Власти Московской области планируют в декабре 2019 года завершить работы на Западном объезде Сергиева Посада. Готовность объекта на данный момент превышает 65%, сообщила в понедельник пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«Строительство автодороги идет в соответствии с графиком. В настоящее время готовность объекта составляет более 65%. Завершить строительство дороги планируется в декабре 2019 года», – приводят в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика.

По его словам, дорога позволит значительно снизить нагрузку на Московское и Новоуглическое шоссе, проспект Красной армии, а также вывести транзитные потоки из центра, обеспечить выход в направлении Москвы, значительно улучшив транспортную доступность города. Расчетная скорость по четырехполосной дороге составит 80 км/ч.

Работы на объекте начались в августе 2017 года. Проект включает строительство автодороги от улицы Загорского до Новоуглического шоссе, строительство путепровода в районе Деулинского переезда над железной дорогой протяженностью 130 м и транспортной развязки на пересечении с Новоуглическим шоссе, а также строительство пешеходного моста через реку Копнинку. Протяженность новой дороги с искусственными сооружениями и съездами составит свыше 8,7 км.

Строительство автодороги осуществляется в рамках госпрограммы Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» и реализуется в три этапа. Первый и второй этапы объекта были построены в 2016 и 2017 годах. Их реализация позволила обеспечить дополнительный выезд в западную часть города. Западный объезд проходит от трассы М-8 «Холмогоры» – Сергиев Посад (Московская область) по направлению к селу Благовещенье, в районе которого планируется размещение общественных и паломнических центров. От села Благовещенье магистральная улица будет следовать вдоль границы Сергиева Посада в направлении на север и далее к Новоуглическому шоссе.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6388739>

ТАСС; 2019.04.29; «СИТИМОБИЛ» НАЧАЛ СТРАХОВАТЬ ПАССАЖИРОВ И ВОДИТЕЛЕЙ НА 2 МЛН РУБ.

Сервис такси «Ситимобил» с понедельника начал страховать пассажиров и водителей от несчастных случаев в результате ДТП, сообщает компания.

Сумма страховки составляет до 2 млн руб., пассажиры и водители будут застрахованы на случай травм, инвалидности первой-третьей степени или гибели в результате ДТП.

Страхование будет действовать автоматически при каждой поездке, для водителей и пассажиров услуга будет бесплатной и стоимость поездок для пользователей не изменится, уверяют в компании. При наступлении страхового случая через сервис можно будет загрузить необходимые для выплаты документы, отмечается в сообщении. Партнером сервиса выступила компания «Альянс», до конца II квартала «Ситимобил» планирует заключить договоры еще с двумя страховыми компаниями.

Другие компании

Другие сервисы такси уже страхуют пассажиров и водителей: «Яндекс.Такси» начал это делать в декабре 2017 года. Uber начал пилотный проект в Казани в сентябре 2017-го, во всех регионах РФ программа заработала в июне 2018-го. Gett объявил о запуске страхования в начале апреля. «Яндекс.Такси» и Uber страхуют пассажиров на 2 млн руб., Gett – на 2,5 млн руб.

Такси – единственный вид пассажирского транспорта, который не попадает под действие закона об обязательном страховании ответственности перевозчика (ОСГОП). Согласно закону, перевозчики (за исключением метро, которое имеет особый статус) обязаны покупать страховку, по которой в случае происшествия на транспорте пассажирам будет возмещаться вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу. По закону страховая выплата за гибель пассажира составляет 2,025 млн руб., выплаты пострадавшим рассчитываются в зависимости от тяжести травм. Метрополитен в законе выделен отдельно, он не обязан покупать страховку, но самостоятельно отвечает перед пассажирами на тех же условиях и в тех же объемах, что и страховщики других видов транспорта.

Пассажиры такси этим законом не защищены, и в случае гибели пассажира такси его родственникам полагается выплата по закону об ОСАГО (500 тыс. рублей). На рассмотрении Госдумы находится законопроект о включении такси в систему страхования ответственности перевозчиков, кроме того, Минфин разрабатывает законопроект, который увеличивает лимит выплаты за вред жизни и здоровью в ОСАГО до 2 млн руб.

<https://tass.ru/ekonomika/6387732>

ТАСС; 2019.04.29; НОВЫЕ «ЛАСТОЧКИ»: КАК В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ИЗМЕНЯТСЯ ПОПУЛЯРНЫЕ СКОРОСТНЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

В мае отмечают свое пятилетие скоростные электропоезда «Ласточка», выпущенные на заводе «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Группы «Синара» и компании Siemens). За эти несколько лет поезда нового поколения успели зарекомендовать себя как популярный скоростной транспорт. Это и пригородные электрички, и городские поезда на линиях Московского центрального кольца (МЦК), и межрегиональные экспрессы. «Ласточки» получили распространение во многом благодаря своим универсальным характеристикам, высокому качеству и надежности. Срок службы поезда составляет 40 лет, и он идеально подходит под различные климатические условия России: устойчив к суровым холодам, жаре и влажному морскому климату, приспособлен к работе в температурном режиме от минус 40 до плюс 40 градусов.

Уральские электропоезда относятся к новому поколению облегченных модульных составов, развивающих скорость до 160 км/ч. Оборудованные интеллектуальными системами управления и видеонаблюдения, а также системой, поддерживающей комфортную температуру в салоне, «Ласточки» оправдали ожидания пассажиров по комфорту и безопасности. А универсальная платформа поезда позволяет создавать модификации в соответствии с условиями эксплуатации и пожеланиями заказчика.

На автопилоте

Первая «Ласточка», оснащенная элементами системы автоведения с возможностью прицельной остановки на платформе в диапазоне 50 см, появится на маршруте МЦК уже летом 2019 года. Она получит систему машинного зрения, разработанную ОАО «РЖД»:

камеры, радары и сканирующие лидары позволят сформировать двух- или трехмерную картину, а специальное программное обеспечение оценит состояние и занятость путей. До конца 2019 года специалисты установят соответствующую систему на 38 поездах.

«МЦК – один из самых передовых полигонов эксплуатации, где внедряются инновационные проекты, – пояснил генеральный директор «Уральских локомотивов» Олег Спаи. – Автоматика позволит снизить влияние человеческого фактора и безопасно сократить интервалы между поездами с пяти до четырех минут к ноябрю текущего года».

Специалисты завода уже опробовали элементы системы автоведения на грузовых электровозах «Синара» серии 2ЭС6 и перенесли этот опыт на «Ласточки». На отдельных участках уральские поезда уже курсируют по заданным маршрутам и графикам, а компьютеры следят за системой торможения и тяги, обеспечивая прибытие на станцию к точно заданному времени.

«Ласточка»: составы под заказ

Первые скоростные уральские поезда «Ласточка» поставлялись в комплектации по пять вагонов. Такая конструкция была связана с использованием шины передачи данных, которая управляла периферийными устройствами и была настроена на ограниченное количество вагонов. В 2015 году заводские инженеры заменили ее на шину Ethernet, создав тем самым возможность менять составность электропоезда в зависимости от потребности заказчика и пассажиропотока на маршруте.

«Благодаря реализации новых технических решений мы имеем возможность собирать составы из семи, десяти и двенадцати вагонов. При этом тяговые характеристики поезда не меняются», – пояснил Олег Спаи. Такая комплектация поезда обеспечивает стабильные перевозки в больших городах в час пик и на загруженных межрегиональных маршрутах.

Десятивангонный поезд, первый в перспективной линейке разносоставных «Ласточек», был передан заказчику в декабре 2018 года. Сейчас он обслуживает маршрут, с которого начиналась история эксплуатации уральских скоростных поездов на сети РЖД – «Москва – Тверь – Москва». При этом количество пассажиров увеличилось почти на треть: от 1300 до 2000, что позволяет быстро справиться с растущим пассажиропотоком без сокращения интервалов между поездами.

Уже в первый год реальные цифры по пассажиропотоку на МЦК значительно обошли ожидания: в 2016 году «Ласточки» вместо планируемых 75 млн перевезли 97 млн пассажиров. Сегодня они стабильно выдерживают пассажиропоток в 400 тыс. человек в день. Последний рекорд в составе московского метро они поставили в апреле 2019 года, во время закрытия севера Сокольнической линии. За сутки удалось перевезти более 543 тыс. человек, а 1 апреля зарегистрировали еще один рекорд: по МЦК проехал 300-миллионный пассажир.

На новый уровень

Еще один способ увеличить пропускную способность железных дорог – двухуровневые поезда, разрабатываемые на базе стандартной комплектации «Ласточки». По проекту они будут двигаться с той же скоростью, что и обычные (160 км/ч), но смогут вмещать большее количество пассажиров. Как и в других поездах этой серии, в салоне будут доступны Wi-Fi, розетки для зарядки смартфонов, просторные санитарные блоки и платформы для маломобильных граждан. Отличие будет в новом дизайне сидячих мест и купейных вагонов, а также в новых подходах к обеспечению питанием по принципу авиационных перевозок.

«Как известно, в марте текущего года мы подписали соглашение с РЖД о разработке технических требований эксплуатации моделей на двухэтажный электропоезд на базе «Ласточки» с распределенной тягой. Проект предполагает использование состава как для дальних перевозок, в которых он сможет находиться в пути почти сутки, так и для пригородных маршрутов. Сейчас наши инженеры приступили к предварительной

проработке этого проекта, и мы надеемся в 2023 году начать передавать такие поезда РЖД и Федеральной пассажирской компании», – сообщил Олег Спаи.

Лекарство для регионов

Скоростной транспорт делает регионы доступнее. В 2017 году «Ласточки» запустили на маршруте Санкт-Петербург – Выборг, сократив время в пути на час. Теперь общее время маршрута составляет всего 1 час 15 минут. При дальних перевозках, например между Москвой и Иваново, контраст между обычным и скоростным поездом еще заметней: сегодня «Ласточка» идет 3,5 часа, а еще недавно обычный поезд был ночным и следовал все 7 часов. При открытии данного маршрута на тот момент врио губернатора Ивановской области Станислав Воскресенский подчеркнул, что запуск скоростного электропоезда на этом участке открыл инвестиционные перспективы и позволил создать новые рабочие места.

На сегодняшний день «Ласточки» различных модификаций курсируют на маршрутах Москвы, Московской, Свердловской, Ленинградской, Ивановской, Курской, Орловской, Калининградской и Псковской областей, Республики Карелия и Пермского края. Уральские электропоезда постоянно расширяют географию присутствия и планируют выход на новые регионы.

По данным опроса ВЦИОМ, проведенного среди пассажиров железных дорог, 48% опрошенных считают, что на их маршрутах скоростных поездов недостаточно. В городах, где пока нет скоростного сообщения, 47% предпочли бы сэкономить время и доплатить за билет на быстрый поезд. В настоящее время «Ласточки» активно используются на территориях с высоким пассажиропотоком, но скорость и комфорт должны придти и в другие регионы, где нагрузка на железнодорожный транспорт ниже. В связи с этим перед конструкторами «Уральских локомотивов» стоит задача сохранить все преимущественные технические характеристики скоростного электропоезда, но сделать проект экономически эффективнее для региональных перевозчиков под конкретные потребности на заданном маршруте.

Уже сегодня специалисты разрабатывают несколько вариантов решения поставленной задачи. При сохранении уровня комфорта для пассажиров, но и обеспечении экономической эффективности поезда можно, например, уменьшить количество вагонов и дверей в составе. При малом пассажиропотоке на качество услуг для потребителей данные изменения не повлияют, но снизят финансовую нагрузку на перевозчика.

Также специалисты планируют применить ряд технических решений для снижения себестоимости продукта. Например, в результате уменьшения количества тяговых двигателей скорость станет чуть ниже, но ведь далеко не везде инфраструктура готова к движению в 160 км/ч. Все это сделает «Ласточки» доступными для региональных пригородных компаний.

Энергосбережение

Помимо разработки новых модификаций «Ласточек», на заводе ведется постоянная работа над решениями в энергосберегающей области, которые планируется интегрировать в пассажирский подвижной состав. Уже имеется концепция вагона, который будет содержать в себе аккумуляторные модули, способные питать электропоезд в тяговом режиме и обеспечивать комфорт пассажиров от специальных батарей.

Всем известно, что сегодня «Ласточки» играют значительную роль в перевозках на электрифицированных участках. Но они заходят и на участки, где электрификация отсутствует. Для транспортировки составов на маршрутах без тока используется мощный тепловоз, что влечет за собой серьезные дополнительные расходы. Чтобы эти расходы оптимизировать, специалисты завода предполагают разработать проект – пока еще опытный – с аккумуляторными модулями.

Вагон со встроенными батареями может быть вцеплен в существующий состав, например на маршруте Москва – Иваново. На участке, где есть электрификация постоянным или

переменным током, «Ласточка» могла бы работать на нем и параллельно заряжала бы батареи. А после того, как электропоезд достигнет неэлектрифицированного участка, там подключались бы аккумуляторы и обеспечивали самостоятельное движение состава до Иванова. Конечно, проект предполагает строительство зарядной станции в Иванове, но экономически это было бы выгоднее, чем постоянное использование тепловозной тяги.

«Такие технологии уже применяются за рубежом, – подчеркнул Олег Спаи. – Наши климатические условия, несомненно, отличаются от европейских, поэтому целесообразно было бы начинать с опытного образца».

Завод «Уральские локомотивы» не останавливается на достигнутом и постоянно совершенствует свой подвижной состав, максимально используя адаптируемую под запросы заказчика базовую платформу-трансформер скоростного поезда «Ласточка».

<https://tass.ru/ekonomika/6387883>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; МОСГОРДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ШТРАФА ЗА ЗАЦЕПИНГ В 15 РАЗ

Столичный парламент в первом чтении принял законопроект об увеличении административного штрафа за «зацепинг» со 100 до 1,5 тысячи рублей, передает корреспондент РИА Новости с заседания Московской городской думы.

«Московская городская дума принимает законопроект о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и увеличении штрафов за «зацепинг», – сообщил председатель Мосгордумы Алексей Шапошников.

В пояснительной записке отмечается, что в период с 2016 по 2018 год было зафиксировано большое количество случаев травматизма на участках Московского транспортного узла : 77 человек пострадало, из них 59 нарушителей являлись несовершеннолетними, погибло 22 человека из них 13 несовершеннолетних.

Проектом федерального закона предлагается внести изменения в статью 11.17 КоАП РФ, установить административную ответственность за проезд граждан на крышах или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах на автобусах, на транспортных средствах городского наземного электрического транспорта и установить наказание за данное правонарушение в виде административного штрафа в размере от 700 до 1500 рублей. За правонарушение, совершенное повторно, предлагается ввести штраф в размере от 4 тысяч до 5 тысяч рублей.

Кроме того, законопроектом предусматривается, что составлять протоколы об административном правонарушении за зацепинг помимо должностных лиц федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный транспортный надзор, будут органы полиции.

В настоящее время зацепинг классифицируется как «посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах» и в соответствии с пунктом 1 статьи 11.17 КоАП наказывается штрафом в 100 рублей.

<https://ria.ru/20190429/1553151008.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/moskovskie-deputaty-napravyat-v-gosdumu-novuyu-redakciyu-proekta-o-shtrafakh-dlya-zaceperov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.04.29; ВАГОН ЭКОНОМИИ; Пассажирам вернут разницу при обмене дорогих билетов на дешевые

Пассажиры поездов с 30 апреля могут переоформлять дорогие билеты на более дешевые и получать разницу в цене. Начал действовать приказ **Минтранса**, которым внесены

дополнения в правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом.

«Часто, когда пассажир менял билет на другую дату по более высокой цене, перевозчики не забывали попросить доплату. А вот с возвратом разницы, если новый билет оказывался, наоборот, более дешевым, всегда возникал вопрос», – рассказывает «Российской газете» председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков. Хорошо, что теперь эти разногласия урегулированы, добавляет собеседник «РГ». Пассажиры периодически переоформляют билеты, так что это важная норма.

Если при переоформлении билета стоимость нового проездного документа в соответствии с тарифами, действующими на момент переоформления, ниже стоимости первоначального приобретенного проездного документа, то пассажиру возвращается разница в стоимости проезда, говорится в приказе **Минтранса**. Но если новый билет дороже того, который пассажир купил ранее, попросят доплатить разницу.

Как напомнили в министерстве транспорта, сейчас билеты на поезда дальнего следования можно купить не более чем за 90 суток до планируемой поездки. Однако цены на железнодорожные билеты на одном и том же направлении за это время могут меняться как в большую, так и в меньшую сторону.

Например, в какой-то момент начнут действовать сезонные скидки, и билеты станут продавать по более низкой цене. Может быть и так, что пассажир купил билет по высокой цене за пару дней до выезда, но потом решил перенести поездку на более поздний срок. И билет оказывается уже не такой дорогой.

Новые правила действуют для случаев переоформления билетов, поясняет председатель Союза пассажиров России. То есть новый проездной документ выписывается с сохранением реквизитов, направления, как правило, на другой поезд, в другой вагон или на другую дату отъезда.

Получается, что теперь у пассажира появляется возможность переоформить билет на другое место по более низкой цене. «Посмотрим, какая сложится практика выполнения этого приказа», – говорит Кирилл Янков.

Сейчас действует динамическое ценообразование, указывает Кирилл Янков. Специальные программы без участия человека выставляют цены на железнодорожные билеты, исходя из спроса. Как правило, чем ближе дата отправления поезда, тем выше цена.

Но система может работать и по-другому, то есть билеты могут подешеветь, добавляет эксперт. То есть билет могли купить за 90 дней до выезда по цене семь тысяч рублей, а потом тот же билет начинали продавать уже по четыре тысячи.

В таких случаях между перевозчиками и пассажирами часто возникали споры. Но теперь спорить будет не о чем. Приказ **минтранса** все «разложил по полочкам». При этом динамическая система ценообразования призвана распределить спрос, предоставить возможность пассажирам выбрать тариф. Кроме того, пассажиры будут нацелены планировать поездку заранее. Пока многие россияне, отмечают специалисты, предпочитают покупать железнодорожные билеты незадолго до даты выезда.

<https://rg.ru/2019/04/29/passazhiram-vernut-raznicu-pri-obmene-dorogih-biletov-na-deshevye.html>

ПРАЙМ; 2019.04.29; РЖД В СВЯЗИ С СИТУАЦИЕЙ С «ДРУЖБОЙ» ОТПРАВИЛИ СОСТАВЫ С ДОПЦИСТЕРНАМИ ПОД ПОГРУЗКУ НЕФТИ

РЖД в связи с ситуацией с трубопроводом «Дружба», где возникла проблема с качеством нефти, отправили составы с дополнительными цистернами под погрузку нефти, первые поставки ожидаются в начале мая, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Представитель РЖД в пятницу сообщил РИА Новости, что компания провела переговоры с железнодорожными операторами о возможности задействовать до 5 тысяч цистерн, и

железнодорожники готовы обеспечить перевозку всех заявляемых объемов нефти в необходимые сроки.

«Составы с цистернами уже отправлены под погрузку нефти, первые отправки ожидаются в начале мая. Железнодорожники готовы обеспечить перевозку всех заявляемых объемов нефти в необходимые сроки», – сообщили в пресс-службе РЖД в понедельник.

Проблема с качеством нефти, поступающей из России в Белоруссию по магистральному трубопроводу «Дружба» на юге республики, возникла во второй декаде апреля. «Транснефть» признала повышенное содержание в ней хлоридов и заявила о принятии мер для скорейшего решения проблемы.

В Минске в пятницу состоялась встреча операторов магистрального нефтепровода «Дружба» России, Белоруссии, Польши и Украины. В переговорах участвовали представители министерства энергетики РФ, белорусского регулятора отрасли «Белнефтехим», а также РЖД. На встрече обсуждались дальнейшие действия, связанные с некачественной российской нефтью в трубопроводе и остановкой ее перекачки. Как заявил по итогам встречи глава «Белнефтехима» Андрей Рыбаков, переговоры по транзиту российской нефти по «Дружке» продолжатся в понедельник-вторник с участием нефтяных компаний РФ.

Курирующий ТЭК вице-премьер РФ Дмитрий Козак в четверг заявлял, что нефть в «Дружке» на входе в Белоруссию уже 29 апреля будет чистой.

<https://1prime.ru/energy/20190429/829938556.html>

ТАСС; 2019.04.29; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА СОВМЕСТНО С РЖД ПРИВЕДУТ В ПОРЯДОК ТЕРРИТОРИЮ НА ПОДЪЕЗДАХ К ГОРОДУ

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов поручил городским комитетам организовать совместно с РЖД благоустройство территории вдоль железных дорог на подъездах к городу.

Беглов ранее проехал на пригородной электричке, чтобы оценить уровень благоустройства. «Откровенно говоря, на центральных станциях нормально, а на небольших надо совместно с РЖД проработать вопрос и прибраться. Они пусть убирают свою территорию, мы – свою прилегающую. Это очень важно», – сказал он в понедельник на совещании с членами городского правительства.

Как рассказал журналистам вице-губернатор Евгений Елин, речь идет об уборке полосы на расстоянии 500-700 м вдоль железных дорог, обновлении ветхих конструкций и маскировке объектов, которые создают неопрятный вид, но не могут быть демонтированы – гаражи, технические постройки.

«Там, где возможно, будем делать дорожки, детские площадки, иные объекты социально-культурного назначения. Это, конечно не «потемкинские деревни», не закрытие какими-то красивыми плакатами виды. Это приведение в порядок территории», – сказал Елин.

<https://tass.ru/obschestvo/6389724>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.30; СКИДКИ ПЕРЕВАЛИВАЮТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ; УГОЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ПРОСИТ ДИСКОНТА ПО ВСЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПОЧКЕ

Участники совещания у губернатора Кузбасса Сергея Цивилева 22 апреля подытожили свои требования к транспортной отрасли: на период падения цен на уголь в Европе они просят операторов и стивидоров снизить стоимость их услуг, а ОАО РЖД – ввести скидку на перевозку угля на порты Северо-Запада из Кузбасса, Хакасии и Красноярского края. Также речь идет об увеличении в полтора раза биржевых торгов дизтопливом, рост цены на которое, в частности, привел к снижению доходов ОАО РЖД более чем на 20 млрд руб. «Ъ» ознакомился с появившимся только сейчас протоколом совещания у губернатора Кузбасса Сергея Цивилева 22 апреля о ситуации на угольном рынке. Тогда участники

рынка потребовали от ОАО РЖД скидки в 12,8% к тарифу на перевозки угля в направлении экспортных портов Северо-Запада в свете того, что конъюнктура на европейских рынках угля заметно ухудшилась, а разница между европейскими и азиатскими ценами установилась на уровне \$20 за тонну (см. “Ъ” от 25 апреля).

В протоколе отмечается, что, хотя добыча угля в 2018 году выросла на 7%, а доля РФ на мировом рынке – до 15% (с 10% в 2011 году), последние месяцы 2018-го и первый квартал 2019 года «характеризуются устойчивой тенденцией снижения мировых цен на энергетический уголь». На 3 апреля цена угля в Европе упала с 1 октября 2018 года на 44% – с \$100,75 до \$56,74. Мировые индексы на базисе FOB Восточный снизились к средней цене 2018 года на 33% – с \$109 до \$70. Ситуация усугубляется ростом транспортных затрат, которые, по словам авторов документа, составляют более 50% в цене угля, а для большинства марок, отгружаемых из Кузбасса на Запад, в апреле достигли 70%.

Хотя в протоколе не зафиксирована большая часть счетных величин, в том числе и размер требуемой скидки, список рекомендаций от угольного сектора (они будут разосланы в администрацию президента, аппарат правительства, профильные ведомства и ОАО РЖД) весьма широк. Так, на период низких цен угольщики просят операторов снизить ставку предоставления вагонов, стивидоров – тарифы на перевалку, а ОАО РЖД – вернуться к утвержденной государством тарифной формуле «инфляция минус 0,1%», что фактически означает отмену экспортной надбавки в 8% и повышения тарифа на порожний пробег на 6%. Угольщики по-прежнему просят ОАО РЖД предоставить скидку при поставке на порты Северо-Запада угля из Кузбасса, Хакасии и Красноярского края. Также среди предложений – увеличение нормативов биржевых продаж дизтоплива с сегодняшних 5% до 7,5%. В протоколе говорится о росте цен на дизтопливо на 53-65% к уровню 2016 года. ОАО РЖД же отмечало удорожание дизтоплива на 24% и затрат на него на 23,4 млрд руб. как одну из причин падения чистой прибыли вчетверо в 2018 году.

Как уголь развернули на запад

У участников транспортной цепочки предложение о скидках по-прежнему не вызывает энтузиазма. Источник “Ъ” среди операторов говорит, что скидки и так являются элементом их коммерческой политики, к тому же значительные объемы угля поставляются по долгосрочным договорам, не подверженным росту ставки. Источник среди стивидоров отметил, что порты Северо-Запада уже давно стараются работать не по фиксированной ставке, а по плавающей, учитывающей колебания цены на уголь. Исполнительный директор АСОП Серик Жусупов не стал комментировать принятые решения, так как их реализация «является частью коммерческой политики конкретных предприятий и очень индивидуальна», но выразил уверенность, что компромисс в каждом конкретном случае будет найден, поскольку в росте добычи, перевозки и перевалки угля заинтересованы все стороны.

Угольщики можно понять в их стремлении поднять тревогу до того, как ситуация стала критической, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он отмечает, что и ОАО РЖД в условиях постоянно растущего грузооборота и перевозок, и многие операторы в условиях постоянно растущей доходности уделяют меньше внимания эффективности и качеству сервиса. Так, напоминает господин Бурмистров, Счетная палата указывала, что ОАО РЖД не вводит уже построенные на БАМе объекты, а оборот вагона замедлился, что грузоотправителей не устраивает. И если при ценах на уголь выше \$100 за тонну маржинальность позволяла не обращать внимание на эти факторы, то на фоне убытков при поставке угля на экспорт через порты Балтийского бассейна неудовлетворенность услугами, цена на которые очень высока, а качество не соответствует ожиданиям, вполне обоснованна. Однако, отмечает эксперт, в среднем в 2019 году цены на уголь, скорее всего, будут более адекватны, чем в первом полугодии.

<https://www.kommersant.ru/doc/3960690>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.04.29; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПЛАН ПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ СПГ – ТЕРМИНАЛА В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство перегрузочного СПГ – терминала в Мурманской области обойдется примерно в 70 млрд рублей. План реализации этого проекта утвердил кабмин, сообщается на сайте Правительства России.

«Инвестиционный проект включает строительство двух плавучих хранилищ газа, вспомогательного причала и необходимой береговой инфраструктуры», – говорится в сообщении.

По предварительной оценке, стоимость реализации инвестиционного проекта составит 70,094 млрд рублей. Срок реализации – 2023 год.

Минтрансу России поручено обеспечить координацию работы федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Мурманской области и заинтересованных организаций по выполнению указанного плана. Ответственные за реализацию проекта будут ежеквартально представлять ведомству информацию о ходе его выполнения.

<https://www.pnp.ru/economics/kabmin-utverdil-plan-proekta-po-stroitelstvu-spg-terminala-v-murmanskoy-oblasti.html>

ТАСС; 2019.04.29; РЕЙСЫ «КОМЕТЫ» МЕЖДУ ЯЛТОЙ И СЕВАСТОПОЛЕМ ВОЗОБНОВЯТ В ИЮНЕ

Первые в 2019 году перевозки вдоль Крымского побережья на пассажирском судне на подводных крыльях «Комета 120М» планируются в июне, сообщил журналистам в понедельник **министр транспорта** Крыма Сергей Карпов после заседания Общественного совета по строительству Крымского моста.

«С июня поедет Ялта – Севастополь. С 15 июня, как откроем навигацию: не от нас зависит эта ситуация – от погоды», – сказал Карпов.

По его словам, еще два судна планируется поставить на линии в июле-августе. Для «Комет» пока предусмотрено три маршрута: Феодосия – Ялта, Ялта – Севастополь, Севастополь – Евпатория.

Проект организации регулярных морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне реализуется концерном «Калашников» совместно с судостроительным заводом «Вымпел» по поручению президента РФ Владимира **Путина**. Спуск первой «Кометы 120М» на воду прошел в Севастополе летом 2018 года, два месяца судно курсировало с загрузкой почти 100%.

Первая «Комета 120М» построена на заводе «Вымпел» в Рыбинске. Судно берет на борт 120 пассажиров, экипаж составляет пять человек. Благодаря использованию подводных крыльев его скорость достигает 35 узлов (около 65 км/ч). Судно может находиться до восьми часов в режиме автономного плавания.

<https://tass.ru/obschestvo/6389511>

ТАСС; 2019.04.29; ПАССАЖИРСКАЯ РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ ОТКРОЕТСЯ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ 3 МАЯ

Круизная туристическая навигация на внутренних водных маршрутах Ленинградской области начнется 3 мая с захода круизного теплохода из Санкт-Петербурга на Валаамский причал в Приозерске, сообщает в понедельник пресс-служба регионального управления по транспорту.

«Круизная навигация начинается 3 мая, в этот день пойдет круизный теплоход из Петербурга на Валаам (остров на Ладожском озере, где расположен монастырь – прим. ТАСС)», – сказал представитель управления.

25 апреля в регионе открылся новый причал для пассажирских судов у крепости «Орешек» в Кировском районе. «К нему уже подтвердили [заход] 30 теплоходов по маршруту Санкт-Петербург – Москва. Скорее всего, за сезон их будет еще больше», – отметил собеседник агентства. Инвестиции в строительство составили 90 млн рублей, работы завершились в ноябре 2018 года. Ансамбль крепости Орешек, основанный внуком Александра Невского в 1323 году, является объектом культурного наследия народов России.

В Ленинградской области также продолжается строительство причалов в Невской Дубровке и Киришах общей стоимостью в 110 млн рублей. Их открытие намечено на лето 2019 года.

Открытие сезона навигации в Санкт-Петербурге состоялось 28 апреля 2019 года с заходом в «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» круизного судна «Poesia» итальянской круизной компании MSC Cruises.

В этом году Санкт-Петербург ожидает рекордный прием круизных туристов за всю историю порта – 625 тыс. пассажиров и 262 судозахода. В прошлом, также рекордном году, когда в городе проходил чемпионат мира по футболу, прибыло 623 тыс. пассажиров. Однако количество судозаходов сократится с 270 в прошлом году до 262 в 2019 году.

Сезон навигации на Неве, реке Малой Неве и ночные разводки мостов для пропуска судов начались в Санкт-Петербурге 10 апреля.

Пассажиропоток судоходных компаний на внутренних водных путях города по итогам периода навигации 2018 года стал также рекордным благодаря теплоте лета и ЧМ-2018 по футболу. На прогулочных судах по рекам и каналам города было перевезено почти 3 млн пассажиров, в 1,7 раз больше показателя 2017 года, рассказал ранее журналистам Владимир Родионов, президент Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга, которая объединяет около 85% судоходных компаний города.

<https://tass.ru/v-strane/6390361>

RUSSIAN RT; 2019.04.30; ПРЕЗИДЕНТ UTAIR ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О ПРЕКРАЩЕНИИ ПОЛЁТОВ ИЗ-ЗА ДОЛГОВ

Президент компании «Utair — Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков в беседе с RT прокомментировал информацию о том, что компания может приостановить или прекратить работу из-за долгов.

«Utair опровергает слухи о прекращении деятельности и будет совершать все полёты по расписанию. Компания получает стабильную прибыль от операционной деятельности. Приостановление обслуживания части долга в декабре 2018 года отразилось на финансовых результатах прошлого года, но на текущую бесперебойность полётов не влияет. В 2019 году Utair меняет график платежей по долгам, чтобы вернуться к положительным финансовым результатам», — сказал Пермяков.

По его словам, компания никогда не делала заявлений о возможности приостановления деятельности.

«Это фраза из заключения внешнего аудитора, который в соответствии со стандартами аудиторской деятельности обязан сделать такую оговорку в связи с тем, что процесс реструктуризации финансового долга не был завершён на 31 декабря 2018 года», — заключил он.

Ранее в аудиторском заключении консолидированной финансовой отчётности за 2018 год появилась информация о том, что авиакомпания Utair может приостановить или прекратить работу из-за долгов.

Из документа следует, что предприятие допустило просрочку выплат процентов по кредитам и имеет значительную задолженность.

<https://russian.rt.com/russia/news/626446-utair-avia-samolyot-kompaniya>

РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.04.30; UTAIR ДОПУСТИЛА РИСК ПРЕКРАЩЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИЗ-ЗА ДОЛГОВ

В примечаниях к консолидированной финансовой отчетности Utair, которые содержатся в аудиторском заключении компании Ernst and Young, признается, что авиакомпания сомневается в способности непрерывно продолжать свою деятельность из-за целого ряда факторов.

К этим факторам относится, например, то, что по состоянию на 31 декабря 2018 года кредиторы не предоставляли авиакомпании письма-отказы от права требования досрочного исполнения обязательств по возврату непогашенных кредитов и займов и причитающихся сумм процентов на срок не менее 12 месяцев после отчетной даты.

Указывается, что задолженность по таким кредитам и займам в сумме 65 894 571 тыс. рублей была классифицирована как краткосрочная по состоянию на 31 декабря 2018 года и подлежит рефинансированию или реструктуризации.

«Основной причиной формирования отрицательных чистых активов Группы стали убытки прошлых периодов, полученные в результате макроэкономических потрясений в стране в 2014-2015 годах. Ситуация ухудшилась в 2018 году в связи со значительным ухудшением конъюнктуры российской авиаотрасли. Основными причинами стали рост цен на авиатопливо, обусловленный изменением условий налогообложения добычи и реализации нефти и нефтепродуктов в России, и конкурентное давление на доходные тарифы в 2018 году», – говорится в документе UTAir.

В начале апреля UTAir сообщила о том, что ее чистый убыток по итогам 2018 года составил 4,4 млрд руб. против 931 млн руб. прибыли в 2017 году.

В отчете говорилось, что из-за дефицита пилотов Utair недополучила 1,5 млрд руб. прибыли, при этом компания увеличила количество дополнительных услуг для пассажиров на 50%, что помогло перевозчику отбить потерянные деньги.

https://www.rbc.ru/business/30/04/2019/5cc79e789a7947d9abb9ef7d?from=from_main

КОММЕРСАНТЪ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.04.30; ПУЛКОВО ОПРЕДЕЛИЛОСЬ С РЕКОНСТРУКЦИЕЙ; В РАСШИРЕНИЕ АЭРОПОРТА ИНВЕСТИРУЮТ €0,5 МЛРД

По данным “Ъ”, оператор аэропорта Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) вложит во вторую очередь его реконструкции около €500 млн. ВВСС выбрал наиболее экономичную модель развития из трех представленных правительству Петербурга в мастер-плане, отказавшись от строительства отдельного терминала для лоукостеров. Эксперты полагают, что проект окупится в течение шести-девяти лет при условии сохранения сметы на первоначальном уровне.

По информации “Ъ”, ВВСС, оператор Пулково, инвестирует во вторую очередь его реконструкции €500 млн. Из трех вариантов модернизации инфраструктуры, представленных правительству Петербурга в мастер-плане (см. “Ъ” от 4 марта), оператор аэропорта выбрал первый, «умеренный».

ВВСС принадлежит Thalita Trading Limited, в которой у «ВТБ Капитала» – 25,01%, по 25% принадлежит РФПИ с пулом иностранных инвесторов и немецкой Fraport, еще 24,99% у Qatar Investment Authority. Оператор управляет аэропортом на основе ГЧП. Первая очередь реконструкции Пулково реализована в 2011-2015 годах и обошлась в €1,2 млрд.

Оператор отказался комментировать “Ъ” объем инвестиций, но сообщил, что вторая очередь реконструкции включает в себя строительство рулежной дорожки скоростного схода, базы аэродромной службы, монтаж дополнительных накопителей в посадочных галереях для выходов к перронным автобусам, установку автоматических стоек сдачи багажа, модернизацию коммерческой зоны внутренних воздушных линий. В северной посадочной галерее (международные рейсы) оператор планирует построить переходы с

телескопическими трапами, в южной галерее – несколько переходов и перрон. Работы планируется завершить в 2025-2030 годах.

Более дорогостоящие варианты предусматривали строительство нового терминала для лоукостеров в южной части аэропорта или использование для обслуживания низкобюджетных перевозчиков терминала Пулково-2, который сейчас используется только во время проведения ПМЭФ или крупных спортивных мероприятий (ЧМ-2018). Но эти расходы могут окупиться только при либерализации визового режима и авиасообщения для Петербурга. Замгендиректора ВВСС Денис Павшинский отмечает, что говорить о развитии лоукост-перевозок в Пулково при стоимости оформления визы в РФ для иностранцев в €300 бессмысленно.

В 2018 году пассажиропоток Пулково достиг 18,1 млн человек при пропускной способности в 18 млн. В 2019 году ВВСС планирует установить стойки автоматической сдачи багажа, а также проверить возможные решения по обслуживанию пассажиров по электронным посадочным талонам, что позволит увеличить пропускную способность до 23 млн человек. ВВСС прогнозирует рост пассажиропотока до 25 млн человек к 2023 году и до 35 млн человек к 2039 году.

В пресс-службе РФПИ отказались от комментариев. В Fraport переадресовали “Ъ” в ВВСС. В «ВТБ Капитале» заявили о готовности поддерживать проект и инвестировать в него в соответствии со своей долей участия.

По словам источников “Ъ” в отрасли, на данный момент ВВСС окупил менее половины вложенных в первую очередь реконструкции средств. «Период окупаемости, как правило, составляет десять лет», - пояснил собеседник “Ъ”. По информации “Ъ”, во второй этап реконструкции оператор планирует вложить собственные средства, часть суммы будет привлечена в банках. Соотношение собственных и заемных средств будет определено к июлю, после разработки финансово-экономической модели реконструкции.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что при сохранении текущих тенденций перспективы роста пассажиропотока выглядят для Пулково оптимистично. «Стабилизация курса рубля к евро приводит к опережающему росту спроса на полеты в Европу. При этом курс рубля остается привлекательным для иностранных туристов, и факторов, способствующих снижению въездного пассажиропотока, сегодня не наблюдается», - говорит эксперт. По его словам, создание отдельного лоукост-терминала сегодня выглядит нецелесообразным: «На рынке наблюдается трансформация бизнес-моделей авиакомпаний – на одном самолете сегодня могут лететь пассажиры с невозвратными безбагажными билетами и пассажиры с полным набором услуг, что приводит к постепенному размыванию самого понятия лоукостера».

Управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский отмечает, что в 2016 году пассажиропоток Пулково снижался до 13,4 млн человек, что объяснялось снижением потока на международных линиях. «Показательным будет 2019 год, когда мы увидим результаты по пассажиропотоку без наплыва туристов на ЧМ-2018», - считает эксперт. - Но реальных предпосылок к негативной динамике мы не видим. Можно прогнозировать, что с каждым годом поток будет прирастать на 8-12%, влиять на него будет в первую очередь популярность Петербурга как туристического центра». Окупаемость инвестиций во вторую очередь может составить шесть-девять лет. «Речь идет о проекте со сроком реализации более семи лет, за которые смета может увеличиться. Впрочем, у ВВСС вряд ли возникнут проблемы с привлечением дополнительных инвестиций или новых арендаторов», - считает господин Жарский.

<https://www.kommersant.ru/doc/3960551>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.04.30; РАЗРАБАТЫВАЕМЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-96-400М БУДЕТ ДОРОЖЕ НЕКОТОРЫХ AIRBUS И BOEING; ЛАЙНЕР ПОДОРОЖАЛ ПРИМЕРНО НА 20% ДО 8,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Разрабатываемый Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) самолет Ил-96-400М заметно подорожал, рассказали два близких к **Минтрансу** человека. Примерно на 20% относительно запланированной ранее цены в 7 млрд руб., говорит один собеседник. До 8,5 млрд руб., а возможно, и выше, добавляет другой. Ил-96-400М действительно оценивается сейчас в 8,5 млрд руб., подтвердил сотрудник ОАК.

Ил-96-400М – четырехдвигательный самолет. Разрабатывается как модернизированная версия Ил-96-300 – последнего созданного в СССР дальнемагистрального лайнера. Ил-96-300 поставлялись с 1993 г., последним из российских авиакомпаний отказался от их использования «Аэрофлот» – еще в 2014 г. Сейчас Ил-96-300 поставляется только в специальный летный отряд «Россия», на нем летает в том числе президент России.

Разработку модернизированной версии пролоббировал в 2016 г., будучи вице-премьером, Дмитрий Рогозин. Ил-96-400М будет отличаться от предшественника более мощным российским двигателем и удлиненным фюзеляжем, что должно улучшить экономику за счет большей вместимости. В одноклассной компоновке лайнер сможет перевезти 370 человек, сообщается на сайте входящей в ОАК компании «Ил». В двухклассной вместимость составит 350 человек, говорилось в материалах **Минтранса**.

Всего планировалось поставить авиакомпаниям шесть самолетов. Планы сохраняются, говорит собеседник в ОАК, возможно, с учетом опытных образцов будет произведено восемь штук.

«Мы ожидаем постройки первого серийного образца модернизированного Ил-96 в 2023 г., планом предусмотрено изготовление отдельного опытного самолета, который будет использоваться для заводских и сертификационных испытаний», – говорит представитель ОАК.

«Рано говорить о том, что цена самолетов изменилась в какую-либо сторону, поскольку конечная стоимость сформируется по итогам сертификации и переговоров с заказчиками», – продолжает представитель ОАК. Переговоры с потенциальными эксплуатантами только ведутся, пока рано говорить о коммерческих условиях, заключает он.

Цену в 7 млрд руб. ранее называл **Минтранс**: он просил дать из бюджета принадлежащей ему лизинговой компании ГТЛК 14 млрд руб. на авансирование двух новых Ил-96. Бесплатные деньги на закупку позволят ГТЛК устанавливать льготную лизинговую ставку и тем самым компенсировать для авиакомпаний низкую топливную эффективность самолета и его неспособность конкурировать с Airbus и Boeing, считал **Минтранс**.

ГТЛК даже получила деньги. Но в августе 2018 г. по решению правительства направила их на закупку другой российской техники – самолетов SSJ100, L-410 и вертолетов. Это связано с задержкой программы Ил-96, объяснил человек, близкий к **Минтрансу**. Ранее сборку серийных судов планировали начать в 2020 г., что означало старт поставок в 2022 или даже 2021 г.

В этом году новых субсидий на Ил-96 не ожидается, говорят два человека, близких к **Минтрансу**. Главным распорядителем бюджетных средств по этой программе является **Минтранс**, сказал представитель Минфина. Представитель **Минтранса** на запрос «Ведомостей» не ответил.

На сегодняшний день инвестиции в ОКР по программе модернизации составляют порядка 10 млрд руб., добавляет представитель ОАК.

Правительство выделило 1,3 млрд рублей на модернизацию производства Ил-96

Зачем тогда нужен такой самолет? Его выпуск позволит загрузить мощности завода ВАСО (входит в ОАК), сохранить компетенции в широкофюзеляжной тематике, объяснял **Минтранс**.

ВАСО кое-как загружен производством президентских Ил-96, смысл новой программы был в том, чтобы загрузить КБ Ильюшина, говорит собеседник в ОАК. Но уровень модернизации Ил-96-400М слишком невелик, чтобы серьезно развить компетенции КБ, добавляет он.

При цене 7 млрд руб. (\$114 млн) новый Ил-96 был хотя бы самым дешевым широкофюзеляжным лайнером в мире. Но цена 8,5 млрд руб. (\$131 млн) уже превышает реальную (составляет примерно половину от каталожной) цену некоторых новейших моделей Airbus и Boeing. Например, дешевле обойдутся Airbus 330-200 (примерно \$120 млн, вместимость – 247 человек в двухклассной компоновке и 406 в одноклассной), Airbus 330-800 neo (\$130 млн, 257 и 406) и Airbus 330-300 (\$132 млн, 277 и 440). В линейке Boeing дешевле менее вместительная модель Dreamliner – 787-8 (242 человека в двухклассной компоновке). При этом Ил-96 будет по-прежнему существенно дешевле четырехмоторных Boeing 747-8 (\$205 млн) и Airbus 380. Но они намного вместительнее и летают почти вдвое дальше. Правда, заказы на Airbus 380 уже не принимаются, в 2021 г. модель будет снята с производства.

«Самолет дорожает потому, что все комплектующие для него производятся, по сути, в единичном экземпляре», – говорит собеседник в ОАК. Возможно, когда он пойдет в серию, даже в такую малую, как шесть штук, удастся добиться снижения цены, отмечает он.

Ил-96 производится из российских комплектующих, а их поставщики в отличие от комплектаторов Boeing и Airbus почти все монополисты, негодует другой собеседник в ОАК. Поставщики – это и заводы самой ОАК, но в большей степени другие холдинги «Ростеха»: Объединенная двигателестроительная корпорация и корпорация КРЭТ (выпускает авионику).

Разрабатываемый Ил-96 схож по характеристикам с четырехмоторным Airbus 340, говорит ведущий научный сотрудник Высшей школы экономики Федор Борисов. Это семейство выпускалось 20 лет до 2011 г. Самолет был снят с производства из-за неэффективности, «но даже до его характеристик Ил-96 не дотягивает». «Этот проект не имеет рыночных перспектив, бюджету придется субсидировать как приобретение, так и операционную работу этих самолетов», – говорит Борисов. Большой проблемой будет и то, что экипаж Ил-96 состоит из трех человек, тогда как всеми современными самолетами управляют два пилота. К тому же третий член экипажа – бортинженер, а их сейчас не готовят, продолжает Борисов.

Модернизированный Ил-96 не будет интересен авиакомпаниям, категоричен гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. «Это самолет для спецструктур, которым не важен уровень расходов, – рассуждает эксперт. – Тем более не имеет смысла программа, предполагающая выпуск всего шести самолетов».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/29/800519-il-96-400m-dorozhe>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.04.29; ЧЕЛОВЕК-САМОЛЕТ; УШЕЛ ИЗ ЖИЗНИ АВИАКОНСТРУКТОР, СОЗДАТЕЛЬ САМЫХ БОЛЬШИХ ИЛОВ ГЕНРИХ НОВОЖИЛОВ

Не стало Генриха Новожилова. Академика РАН, дважды Героя Социалистического Труда. Великого авиаконструктора, последнего из когорты тех, кто создавал не просто замечательные самолеты – кто ковал авиационную мощь нашей страны.

Потрясающий факт: четыре года назад одному из президентских самолетов Ил-96-300, входящих в состав специального летного отряда «Россия», было присвоено имя создателя этой машины – авиаконструктора Генриха Новожилова. При жизни! И это было не просто приурочено к 90-летию Генриха Васильевича. Это стало ярчайшим признанием его заслуг и бренда надежности его крылатых машин.

Мне посчастливилось брать не одно интервью у Генриха Новожилова. Встречались в его рабочем кабинете на четвертом этаже знаменитого Ильюшинского КБ. Договаривались о встрече на час, но, как правило, разговор затягивался и на два, и на три... Беседовать с Новожиловым было настоящее наслаждение. У него был свой взгляд на профессию авиаконструктора, на то, как будет развиваться мировое самолетостроение, на композиты и почему, допустим, в России не появился лайнер на 600 пассажиров.

На самолетах КБ Ильюшина всегда летали члены правительства.

- И мы гордимся этим, – не скрывал Генрих Васильевич. – Ил-18 был любимым самолетом Хрущева, Ил-62 – Брежнева. У каждого руководителя были свои предпочтения в интересе пассажирских салонов.

Он рассказывал, что Хрущев на Ил-18 любил карельскую березу и зеленую обивку, а Брежнев на Ил-62 предпочитал полированный орех и обивку цвета хаки. К слову, первый по-настоящему президентский борт сделали в США на базе Boeing 747. Его создателя авиаконструктора Джо Саттера и Генриха Новожилова не одно десятилетие связывали дружеские отношения: с тех пор, как они впервые когда-то встретились на авиасалоне в Ле Бурже.

- Полноценный аналог американского борта N1 удалось создать лишь с появлением Ил-96, – вспоминал Генрих Новожилов.

Надежность – не только отличительная черта всех реактивных машин, созданных «ильюшинцами». Это и одно из главных условий создания самолетов для первых лиц страны. Президентский лайнер должен иметь на борту несколько видов защищенной связи: его оборудование позволяет вести в полете различные конференции и конфиденциальные переговоры.

Генрих Васильевич не скрывал, насколько труднее оказалось «насыщать» российский президентский борт: все-таки Boeing 747 был больше по размерам, чем Ил-96-300. Однако конструкторы ОКБ им. С.В. Ильюшина не просто решили все задачи: в чем-то наш борт N1 оказался даже более совершенен.

Специальными правительственными самолетами летают руководители всех государств мира. Однако большинство вынуждено пользоваться зарубежной авиатехникой. Потому что лишь считанные страны обладают развитой авиапромышленностью, способной самостоятельно создать самолет для первых лиц. Так что нам есть чем гордиться: высшие должностные лица России продолжают летать на отечественной авиатехнике.

- Самолет живет и развивается, когда находится в серийном производстве, – всегда подчеркивал Новожилов. – «Ни Boeing, ни Airbus не бросили свои Б-747, Б-737 и семейство А-300 – они их совершенствовали. Если проанализировать опыт нашего КБ, то видно, что через каждые 5-8 лет делался новый самолет или его модификация. А застряли мы как раз на Ил-96-300: его создание совпало с одним из самых трудных периодов в истории нашего авиапрома. К сожалению, оказался невостребованным построенный для «Аэрофлота» российско-американский самолет с западными двигателями и авионикой. Он взлетел в 1993 году и впервые в истории получил сертификат типа Федеральной авиационной администрации США (FAA) в 1999 году.

...В конструкторское бюро, которое возглавлял Сергей Ильюшин, Генрих Васильевич пришел в 1948-м студентом 5-го курса МАИ. На преддипломной практике уже был зачислен в штат.

- Я прошел все ступени профессионального роста – от инженера-конструктора до генерального конструктора, – рассказывал он. – Под руководством своего учителя и наставника Сергея Владимировича Ильюшина участвовал в создании самолетов Ил-14, Ил-18 и Ил-62. На Ил-14 разрабатывал чертежи стыка фюзеляжа с крылом. С Ил-18 занимался уже в качестве заместителя главного конструктора. А вот с Ил-62 – уже заместителем генерального конструктора. Первым самолетом непосредственно моей

конструкции стал военно-транспортный Ил-76 – им я сдавал экзамен на звание генконструктора.

Впервые Ил-76 поднялся в воздух весной 1971 года.

- Я очень хорошо помню тот день: опытный самолет, взлет в центре Москвы, длина ВПП 1800 метров. Мне было особенно приятно, что это радостное событие разделил с нами сам Ильюшин, хотя тогда он был серьезно болен... – замечал Генрих Васильевич.

Ил-76 был и остается единственным в своем роде реактивным транспортником. По техзаданию тяжелый самолет должен был работать только с грунтовых аэродромов. Его таким и сделали. Интересная деталь: как только у самолета выпускаются шасси, ниша, в которой они располагаются в убранном состоянии, закрывается почти герметично, чтобы внутрь не попадала пыль и грязь.

Потом Ил-76 разрешили работать и с «нормальных аэродромов». Кстати, именно на Ил-76 впервые были широко использованы конструкции из титана.

Всего было построено 950 этих машин, их делали на авиазаводе в Ташкенте. Но конструкторские решения и аэродинамика самолета оказались настолько удачными, что позволили перезапустить в серийное производство модификацию Ил-76 – Ил-476 на «Авиастаре» в Ульяновске. Заменили пилотажно-навигационный комплекс.

«Еще летаем!» – говорил Новожилов. Он был уверен, что новая машина, как и Ил-76, найдет широкое применение и в гражданской авиации.

О каждом самолете, рожденном в Ильюшинском КБ, Генрих Новожилов мог рассказывать часами. Ведь у каждого – своя история. Возьмем, например, первый у нас в стране широкофюзеляжный Ил-86, разработанный под руководством Новожилова. Он впервые поднялся в воздух 20 декабря 1976 года. Огромное внимание созданию этой машины, крайне важной для обеспечения растущего объема пассажирских перевозок, уделяли министр авиационной промышленности Петр Дементьев и министр гражданской авиации Борис Бугаев.

Ил-86 принципиально отличался от своих предшественников не только вместимостью, но и технологией обслуживания пассажиров на борту. В частности, впервые был применен вариант перевозки багажа пассажиров по принципу «багаж при себе». Изначально этот самолет задумывался для использования на курортных авиалиниях, имевших небольшую протяженность. Пассажиропоток на них постоянно возрастал, и самолет вместимостью 350 человек был крайне необходим. Поэтому в Постановлении Совмина заложили и проектную дальность – до 2,4 тысячи километров.

Однако министр Бугаев считал, что новый многоместный самолет должен иметь более широкое применение. «Однажды зазвонила «вертушка», – вспоминал Генрих Васильевич. – На проводе – министр Бугаев. Говорит: «Генрих, а до Ташкента летать мы сможем?» «Нет, конечно, – отвечаю. – Туда нужна дальность минимум 3200». «Тогда зачем нам такой самолет...»

Словом, после целого ряда согласований на разных уровнях пришлось пересматривать летно-технические характеристики и другие параметры Ил-86. Зато получилась машина, которая более тридцати лет летала на внутренних и международных трассах. В самом «продуктивном» по объемам перевозок «Аэрофлота» 1990 году Ил-86 выполнял ежедневно по четыре рейса в Симферополь и Минводы, по три – в Норильск, по два – в Сухуми, а в Сочи – до семи рейсов. Всего же в том году Ил-86 перевозил только за сутки до 70 тысяч человек!

«Уверен, эта машина успешно эксплуатировалась бы и сегодня, если бы ее двигатели НК-86 были заменены на более экономичные и малошумные, – говорил Генрих Васильевич. – Мы хорошо понимали необходимость ремоторизации самолета». Однако этим планам не суждено было сбыться.

Авиаконструктор Генрих Новожилов был абсолютно уверен: предела конструкторской мысли не было и нет. И что цифровые технологии – это лишь средство, которое

расширяет возможности конструктора, прочниста, аэродинамика. В компьютерные программы, по его словам, уже заложен опыт создания конструкций. Есть возможность проводить аэродинамические исследования и расчеты прочности в таком объеме, какой раньше и не снился. Это упрощает работу. Позволяет получить более высокие результаты и проектирования, и производства.

Но личная интуиция авиаконструктора – Генрих Васильевич был убежден в этом – важна по-прежнему. Ей помогает то, что можно проанализировать огромное количество вариантов технических решений. Однако не стоит забывать: компьютер – это только средство, которое расширяет возможности конструктора, прочниста, аэродинамика. Окончательное же решение, как всегда, остается за руководителем проектирования и генеральным конструктором.

При одной из встреч я спросила у Генриха Васильевича:

- В свое время в КБ Ильюшина была большая программа развития «широкофюзеляжников». Она осталась на бумаге. А если бы нет, какие еще большие самолеты могли бы появиться в нашем авиапарке?

И вот, что он ответил:

- Мог бы появиться, например, двухпалубный Ил-96-550. Надо сказать, что пассажироместимость каждого следующего поколения Илов практически удваивалась. Так, Ил-14 брал на борт 40 пассажиров, Ил-18 – 75, Ил-62 – 180, Ил-86 – 350... А вот следующий самолет мог бы перевозить уже 550-600 пассажиров. Под новую машину конструктор Николай Дмитриевич Кузнецов спроектировал двигатель НК-93, который, без преувеличения, лет на двадцать опережал уровень развития мирового двигателестроения. В 2007-м на летающей лаборатории начались его испытания. Но из-за непонимания важности этой работы финансирование свернули. Испытания прекратили. Двигатель был снят. Хотя, замечу, что он вполне подходил и к самолету Ил-96-300.

- То есть проект был реальным? – уточнила я.

- Безусловно, – Генрих Новожилов не задумался ни на секунду. – У нас мог бы быть Ил-90-200 на 200 пассажиров, Ил-96МК – на 400, другие. К сожалению, потеряно самое дорогое – время. А техника, в том числе и двигатели НК-93 стареют, и российскую нишу широкофюзеляжных магистральных воздушных судов все активнее занимают те же Boeing и Airbus.

Новожилов настаивал: рано ставить точку на сверхзвуковых самолетах. По крайней мере, бизнес-джет, который будет летать со скоростью быстрее звука, по его мнению, появится обязательно.

- Мне не раз доводилось беседовать с американскими бизнесменами, – делился Генрих Васильевич. – Они четко заявляли: «Если бы такой самолет появился, господин Новожилов, то, как бы дорого он ни стоил, его бы у вас мгновенно купили». Скорость, высота и дальность – три фактора, которые актуальны всегда.

Генрих Новожилов был авиаконструктором до мозга костей, до каждой клеточки. Он всегда считал, что Россия может и должна делать самолеты всех типов.

- Прекрасный авиаконструктор, создатель авиакосмической промышленности Израиля Эл Швиммер всегда говорил: «Генри, если вы сами у себя не будете эксплуатировать самолеты, поверьте мне, их никто у вас не купит. Поэтому забота о внутреннем рынке, я считаю, это первостепенная задача. Хотя мне могут возразить: это требует больших средств. Но это требует не только больших средств, но и серьезных рассуждений: стоит или не стоит, – подчеркивал академик Новожилов.

Однажды я задала Генриху Васильевичу такой вопрос:

- Скажите, а что самое трудное в должности любого генерального авиаконструктора?

И он предельно искренне ответил:

- Ожидание. Самолет создается за 7-8 лет, начинает летать через 3-4 года от начала проектирования. И только летные испытания дают ответ, насколько правильными были решения на стадии эскизного и рабочего проектирования.

Справка «РГ»

Генрих Васильевич Новожилов работал в ОКБ С.В. Ильюшина с 1949 года. Прошел все ступени профессионального роста – от инженера-конструктора до первого заместителя генерального конструктора (с 1964 года). В 1970 году был назначен генеральным конструктором. Под руководством С.В. Ильюшина участвовал в создании пассажирских самолетов Ил-14, Ил-18 и Ил-62. С 1984 года – действительный член Академии наук СССР. Под руководством Новожилова созданы самолеты Ил-76, Ил-86, Ил-96-300, а также Ил-114, Ил-103. В последние годы – главный советник генерального директора ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина» по науке.

<https://rg.ru/2019/04/29/ushel-iz-zhizni-aviakonstruktor-genrih-novozhilov.html>

ТАСС; 2019.04.29; АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ПРОВАЙДЕРЫ СНГ ВСТРЕТИЛИСЬ В ДУШАНБЕ

Тридцать шестое совещание Координационного Совета и Координационной группы экспертов «Евразия», объединяющих провайдеров аэронавигационного обслуживания государств СНГ, прошло 23-26 апреля 2019 года в Душанбе (Таджикистан). В работе совещания приняли участие около пятидесяти делегатов от аэронавигационных предприятий Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Кыргызстана, России, Таджикистана и Узбекистана. Кроме того, в мероприятии приняли участие представители аэронавигационной промышленности, Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Российскую Федерацию на Совете представляла делегация ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» во главе с генеральным директором Игорем Моисеенко.

В ходе мероприятия члены КС «Евразия» зачитали доклады о деятельности своих предприятий за последние шесть месяцев, заслушали отчет о результатах работы Координационной группы экспертов, на которой обсуждались технические вопросы взаимодействия в аэронавигационной отрасли. Игорь Моисеенко выступил с докладом о деятельности ГК ОрВД, в котором рассказал об увеличении объемов воздушного движения в воздушном пространстве России по итогам 2018 года, отметил успешную реализацию программы по укрупнению центров управления воздушным движением, ввод в эксплуатацию Тюменского и Екатеринбургского укрупненных центров ЕС ОрВД, поделился опытом организации воздушного движения во время проведения XXIX Всемирной зимней Универсиады в Красноярске.

Делегаты и гости Совета отметили традиционно высокий организационный уровень мероприятия и поблагодарили принимающую сторону – ГУП «Таджикаэронавигация». Тридцать седьмое совещание КС и КГЭ «Евразия» состоится в сентябре текущего года в Казахстане.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6389975>

ТАСС; 2019.04.29; НА САХАЛИНЕ ОТКРЫТО БРОНИРОВАНИЕ СУБСИДИРОВАННЫХ БИЛЕТОВ В ТРИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РЕГИОНА

Авиакомпания «Аврора» открыла во вторник бронирование субсидированных билетов на новые рейсы из Южно-Сахалинска (Сахалинская область) в Благовещенск (Амурская область), Петропавловск-Камчатский (Камчатский край) и Комсомольск-на-Амуре (Хабаровский край). Об этом сообщили журналистам в пресс-службе компании.

В марте этого года ТАСС сообщал, что новые регулярные авиарейсы будут действовать с 1 июня 2019 года.

«Размер субсидированного тарифа в одну сторону составляет: Южно-Сахалинск – Благовещенск – 5640 рублей, Южно-Сахалинск – Петропавловск-Камчатский – 5640 рублей, Южно-Сахалинск – Комсомольск-на-Амуре – 3705 рублей. Такие же тарифы действуют на перелеты в обратном направлении», – говорится в распространенном релизе. Стоимость билетов претерпела незначительные изменения. Ранее говорилось, что стоимость билетов из Южно-Сахалинска в Благовещенск и Петропавловск-Камчатский составит 5650 рублей, в Комсомольск-на-Амуре – 3750 рублей. Предполагается, что с 1 июня, помимо трех названных, будет запущен субсидированный рейс в Советскую Гавань (Хабаровский край) за 2300 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6390942>

ТАСС; 2019.04.29; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ РЕЙС СВЯЖЕТ МОСКВУ И САХАЛИН НА ЛЕТНИЙ СЕЗОН

Авиакомпания «Россия» запустит дополнительный рейс по направлению Москва – Южно-Сахалинск на весь летний период. Об этом сообщается на официальном сайте правительства Сахалина.

«После переговоров главы региона Валерия Лимаренко с руководством авиакомпании «Россия» на важном для жителей островов маршруте появились два самых вместительных лайнера. А с 20 мая на весь летний сезон Южно-Сахалинск и столицу свяжет дополнительный рейс», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в 2018 году предпринимались такие же меры, но по направлению летали самолеты меньшей вместимости. В этом году между Южно-Сахалинском и Москвой смогут перемещаться на 7% больше пассажиров, чем годом ранее. В результате каждый месяц будет доступно 1400 дополнительных мест.

«Благодаря этому удалось увеличить количество билетов, продаваемых по программе фиксированных «плоских» тарифов. Стоимость перелета составляет 22 тыс. в обе стороны», – добавляется в сообщении.

На линии Южно-Сахалинск – Москва заявлены воздушные суда Boeing 777-300 и Boeing 777-300ER, которые способны принять на борт 373 и 457 пассажиров соответственно. Новый рейс будет ежедневным.

<https://tass.ru/ekonomika/6390007>

ИНТЕРФАКС; 2019.04.29; АВИАРЕЙС ИЗ БАРНАУЛА В КРАСНОЯРСК ВОЗОБНОВЛЕН ПОСЛЕ 1,5 ЛЕТ ПЕРЕРЫВА

Авиасообщение между Барнаулом и Красноярском возобновилось после перерыва в 1,5 года, сообщает **Минтранс** Алтайского края.

Первый рейс авиакомпания «КрасАвиа» выполнила в субботу, 27 апреля.

Вылеты будут осуществляться по вторникам и субботам на самолетах Ан-24 и L-410.

Авиарейс «Барнаул-Красноярск» имеет государственную поддержку и субсидируется из бюджетов двух регионов, говорится в сообщении министерства.

АО «КрасАвиа» создано в 2007 году на базе госпредприятия «Эвенкия-Авиа». Авиапарк перевозчика состоит из 47 воздушных судов, в том числе самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-2, Ан-3, Як-42 и L-410, вертолетов Ми-8.

ТАСС; 2019.04.29; АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR ЗАПУСТИЛА РЕЙС ИЗ НОРИЛЬСКА В ВОРОНЕЖ И СОЧИ

NordStar в понедельник запустила рейс Норильск – Воронеж – Сочи, сообщили в пресс-службе авиакомпании.

«Авиакомпания NordStar открыла новые регулярные рейсы из Норильска в Воронеж и Сочи. Полеты будут выполняться с 29 апреля еженедельно по понедельникам», – сообщил представитель компании. Самолеты сначала будут садиться в Воронеже, а потом – в Сочи.

Рейсы по новому направлению выполняются на воздушных судах Boeing 737-800.

NordStar – авиационный проект компании «Норникель». Рейсы выполняются на самолетах Boeing 737-800, а также на турбовинтовых ATR 42-500, специально оборудованных для эксплуатации в условиях Сибири и Крайнего Севера.

<https://tass.ru/ekonomika/6389559>

ТАСС; 2019.04.29; KOREAN AIR ВОЗОБНОВИЛА ПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И СЕУЛОМ

Корейский авиаперевозчик Korean Air возобновил прямое авиасообщение между Санкт-Петербургом и Сеулом, которое было завершено в 2018 году в связи с переходом Пулково на зимнее расписание. Как сообщила в понедельник пресс-служба управляющей петербургским аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы», первый рейс из Сеула прибыл в Петербург в воскресенье, прямые рейсы будут выполняться до 24 октября.

«Авиакомпания Korean Air с 28 апреля 2019 года возобновила регулярные прямые рейсы между Санкт-Петербургом и Сеулом. В течение текущего летнего сезона перевозчик будет осуществлять полеты из Пулково с частотой до пяти раз в неделю. Рейсы будут выполняться до 24 октября 2019 года», – говорится в сообщении.

Korean Air – единственный перевозчик, который выполняет прямые рейсы из столицы Южной Кореи в Петербург. Перелеты осуществляются на лайнерах Airbus A330. В 2018 году авиакомпания перевезла между городами более 43,2 тыс. человек. Это крупнейшая национальная авиакомпания Южной Кореи, входит в один из крупнейших в мире альянсов авиаперевозчиков Sky Team. Флот компании состоит из 167 воздушных судов.

Пулково – международный аэропорт Петербурга. По итогам 2018 года аэропорт обслужил более 18 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/6389328>

ТАСС; 2019.04.29; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАКРЫЛИ ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА РЕЙС В ПАРИЖ ИЗ АЭРОПОРТА ЖУКОВСКИЙ

Авиакомпания «Уральские авиалинии», самолет которой совершил в воскресенье вынужденную посадку в Калуге из-за ограничения полетов между Францией и столицей России, прекратила продажи билетов на рейс из Москвы (аэропорт Жуковский) в Париж, сообщила в понедельник ТАСС пресс-секретарь авиаперевозчика.

«Продажи на рейс [из аэропорта Жуковский в Париж] уже закрыты. Безусловно, по запросу пассажира мы оформляем вынужденный возврат», – сказала пресс-секретарь, но не уточнила, сколько билетов было продано на это направление.

По ее словам, авиакомпания получила разрешение от Росавиации на выполнение международных полетов по направлению Жуковский – Париж в ноябре 2018 года, но поскольку французские авиационные власти считают этот аэропорт четвертыми московскими воздушными воротами, они отказались выдать «Уральским авиалиниям» разрешение на эти полеты. Как сообщили ТАСС накануне в компании-перевозчике, французские и российские авиационные власти имеют разные позиции в отношении статуса аэропорта Жуковский.

«Российские авиационные власти предпринимают максимальные усилия для решения этого вопроса», – пояснила представитель «Уральских авиалиний».

Самолет авиакомпании «Уральские авиалинии» в минувшее воскресенье совершал свой первый рейс из аэропорта Жуковский в Париж, авиакомпания получила на него однократное разрешение от властей Франции.

«Уральские авиалинии» являются одной из крупнейших российских авиакомпаний, по итогам 2018 года компания перевезла более 9 млн пассажиров, что на 13% больше показателя 2017 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6387783>

ТАСС; 2019.04.30; В ДТП С АВТОБУСОМ ПОД ОРЛОМ ПОСТРАДАЛИ ГРАЖДАНЕ УКРАИНЫ

Пострадавшие в результате столкновения рейсового автобуса Yutong и грузового автомобиля «КамАЗ» в Кромском районе Орловской области – граждане Украины. Об этом ТАСС во вторник сообщили в ГУ МЧС по Орловской области.

«Автобус рейсовый, ехал из Киева. Все пострадавшие – это граждане Украины», – рассказал собеседник агентства.

Глава Кромского района Иван Митин в свою очередь сообщил, что получившие незначительные травмы пассажиры автобуса размещены в гостинице «Гринн» в Орле. «Мы подняли водителей школьных автобусов и на школьных автобусах отправили людей в Орел. Все, кто получил незначительные травмы, временно размещены в гостинице «Гринн», – сказал он.

ДТП произошло на трассе М-2 «Крым» в Кромском районе Орловской области. Из 54 человек, находившихся в автобусе, пострадал 21. В региональном УМВД уточнили, что транспортные средства двигались в попутном направлении. После столкновения автобус опрокинулся в кювет.

<https://tass.ru/proisshestiya/6390995>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/30/04/2019/5cc7a5ad9a7947dc72b76e50>

<https://ria.ru/20190430/1553167612.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ ПОД ХАБАРОВСКОМ ЛЕТЧИКОВ ЯК-18 ВЫПЛАТЯТ ПО МИЛЛИОНУ РУБЛЕЙ

Семьям летчиков, погибших при крушении самолета Як-18 в Хабаровском крае, выплатят по 1 миллиону рублей, сообщается на сайте правительства региона.

Межгосударственный авиационный комитет начал расследование крушения частного самолета и гибели двух человек под Хабаровском, говорится в сообщении МАК.

В минувшую субботу днем на аэродроме Калинка упал легкомоторный частный двухместный самолет Як-18. Погибли президент Федерации авиаспорта Дальнего Востока и самолетного спорта Хабаровского края, начальник посадочной площадки Калинка Владимир Левшин и владелец самолета, пилот-любитель Сергей Ланкин. Возбуждено дело.

В СК сообщили, что рассматриваются две возможные версии катастрофы – ошибка пилотирования и техническая неисправность.

<https://ria.ru/20190430/1553167525.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; В СОЧИ В ДТП С АВТОБУСОМ ПОГИБ ЧЕЛОВЕК

Один человек погиб, три человека пострадали в результате столкновения двух легковых автомобилей с автобусом на трассе Адлер-Красная Поляна в Сочи, сообщил РИА Новости представитель ГУ МВД России по Краснодарскому краю.

По его словам, на трассе Адлер-Красная Поляна автомобиль ВАЗ-2107, предположительно, превысил скорость и выехал на встречную полосу и столкнулся с рейсовым автобусом, двигавшимся из Красной Поляны. При этом автобус не остановился, а продолжил двигаться. За «семёркой» двигался автомобиль ВАЗ-2114, его водитель резко затормозил, увидев аварию, машину вынесло на встречную полосу, и она также врезалась в тот же автобус.

«Водитель «семёрки» погиб на месте, пострадал его пассажир. Также пострадали водитель и пассажир «четырнадцатой» модели. Пока, по предварительным данным, пассажиры автобуса за медицинской помощью не обращались. На месте работают сотрудники

полиции, они устанавливают обстоятельства происшествия», – пояснил представитель ведомства.

К ликвидации последствий ДТП были привлечены 15 сотрудников и четыре единицы техники ГУ МЧС России по Краснодарскому краю.

«Пожарно-спасательное подразделение проводило работы по деблокировке пострадавшего и смыву ГСМ с дорожного полотна», – сообщает ведомство.

<https://ria.ru/20190429/1553158727.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.04.29; КОМИССИЯ ВЫЯСНЯЕТ ПРИЧИНЫ ГИБЕЛИ МОРЯКОВ НА СУДНЕ FESCO ПРИ ПЕРЕХОДЕ В ЮАР

Комиссия выясняет обстоятельства гибели двух моряков на судне «Василий Головин» компании Fesco, сообщил РИА Новости представитель Федерации профсоюзов Приморского края (ФППК).

Ранее газета «Комсомольская правда» написала, что судно-снабженец шло из Антарктиды после доставки грузов на индийские арктические станции. По данным газеты, предварительная причина смерти моряков – отравление метанолом.

На сайте ФППК сообщается, что во время перехода в ЮАР умерли двое работников филиала ПАО «Дальневосточное морское пароходство» – матрос 1988 года рождения и токарь 1972 года рождения.

<https://ria.ru/20190430/1553167631.html>

ТАСС; 2019.04.29;; СУД В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОШТРАФОВАЛ КОМАНДИРА ВЕРТОЛЕТА ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ

Суд в Мурманской области оштрафовал на 250 тыс. рублей командира вертолета, допустившего столкновение с деревом. Об этом сообщает в понедельник на сайте Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ.

«Ловозерским районным судом Мурманской области командиру воздушного судна назначено наказание в виде штрафа в размере 250 тыс. рублей. Он признан виновным по признакам преступлений, предусмотренных ч. 1 ст. 263 (Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта) и ч. 1 ст. 238 УК РФ (Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей)», – говорится в сообщении на сайте ведомства.

ЧП произошло 21 февраля прошлого года. Обвиняемый, выполняя рейс по маршруту Ловозеро – Краснощелье – Каневка – Сосновка – Ловозеро с 14 оформленными и одним неоформленным пассажирами на борту, совершил незапланированный заход на посадку в районе туристической базы в Ловозерском районе Мурманской области. При взлете возник снежный вихрь, и вертолет в условиях плохой видимости столкнулся с деревом. Несмотря на повреждение фюзеляжа, командир принял решение продолжить маршрут, что, по мнению следствия и суда, могло привести в авиакатастрофе.

<https://tass.ru/proisshestviya/6390198>

[Вернуться в оглавление](#)