



Ежедневный мониторинг СМИ

20 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.05.19; В СИМФЕРОПОЛЬ - ПО ПРЯМОЙ; ГОТОВНОСТЬ КРЫМСКОЙ ТРАССЫ «ТАВРИДА» МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ОЦЕНИЛ В 60 ПРОЦЕНТОВ.....	3
RUSSIAN RT; СМИРНОВ ВЛАДИМИР, СОЛОМАТИНА ОКСАНА; 2019.05.18; «КОМФОРТНАЯ И БЫСТРАЯ ДОРОГА»: АВТОТРАССА «ТАВРИДА» В КРЫМУ ГОТОВА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 60%.....	4
ТАСС; 2019.05.18; МИНТРАНС ВЫПОЛНИТ ПОРУЧЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ПО ОТКРЫТИЮ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА РАНЬШЕ СРОКА	6
ЛОТОС ГТРК; 2019.05.18; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ	7
ТАСС; 2019.05.17; АКИМОВ ПОРУЧИЛ УНИФИЦИРОВАТЬ ПЛАНИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ	8
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.05.20; «СОВКОМФЛОТ» ПРИЧАЛИЛ К «АРКТИК СПГ»; КОМПАНИЯ ПОЛУЧИТ КОНТРАКТЫ НА ПЯТЬ ГАЗОВОЗОВ.....	8
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 19.05.2019 11:06; МОДЕРНИЗАЦИЯ ДОРОГ В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ.....	10
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.20; АЕОН КРУЖИТ ВОКРУГ АКТОБЕ; ГРУППА ИНТЕРЕСУЕТСЯ АЭРОПОРТАМИ В КАЗАХСТАНЕ.....	10
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕКСАНДРА ЛОМЕЙКО; 2019.05.17; BOEING ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ К СЕРТИФИЦИРОВАННОМУ ИСПЫТАТЕЛЬНОМУ ПОЛЕТУ 737 МАХ ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПО	11
РИА НОВОСТИ; 2019.05.19; BOEING ВНЕСЛА ИЗМЕНЕНИЯ В ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИМУЛЯТОРА 737 МАХ	12
РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.05.20; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА МЕДЛЕННОЕ ОСВОЕНИЕ ДЕНЕГ НА НАЦПРОЕКТЫ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.19; ФУРАМ И ДРУГИМ ГРУЗОВИКАМ РАЗРЕШАТ ЕЗДИТЬ ТОЛЬКО НОЧЬЮ	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.05.18; ХУСНУЛЛИН: МЦД-1 И МЦД-2 ЗАПУСЯТ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ДО КОНЦА 2019 ГОДА	14
ТАСС; 2019.05.19; РЕКОНСТРУКЦИЮ ОБРУШИВШЕГОСЯ МОСТА В ДАГЕСТАНЕ ЗАВЕРШАТ В НОЯБРЕ 2019 ГОДА	14
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.20; ВАГОНОСТРОИТЕЛИ ПЕРЕХОДЯТ НА КОНТРАКТЫ С ПЛАВАЮЩИМИ ЦЕНАМИ; ТАК ОНИ ЗАЩИЩАЮТСЯ ОТ УДОРОЖАНИЯ КОМПЛЕКТУЮЩИХ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ АХМЕРОВ, МАРИНА ГУСЕНКО, ОЛЕГ ПЛАТОНОВ, АННА ШЕПЕЛЕВА; 2019.05.19; КУДА ПАДАЕТ ВОЛГА?; ПОЧЕМУ КАТАСТРОФИЧЕСКИ МЕЛЕЕТ САМАЯ БОЛЬШАЯ РЕКА ЕВРОПЫ.....	16
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.05.20; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» НАЧИНАЮТ ПОСТАВКИ НОВЕЙШЕГО ВЕРТОЛЕТА СРЕДНЕГО КЛАССА МИ-38; НОВИНКА ОКАЗАЛАСЬ ВДВОЕ ДОРОЖЕ ЕЕ АНАЛОГА – МИ-8	18

Министерство транспорта РФ

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.20; СИЛОВИКАМ ОПЛАТЯТ ВЗЛЕТ-ПОСАДКУ; МИНФИН ГОТОВ ПОГАСИТЬ ДОЛГИ ЗА АЭРОПОРТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОСАВИАЦИИ	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.19; ЗАТЯНУТЬ РЕМНИ; AZUR AIR ОТМЕНЯЕТ ПИТАНИЕ ПассаЖИРОВ НА РЕЙСАХ ДО ПЯТИ ЧАСОВ	20
РБК; 2019.05.17; AVIASALES ВЫЯВИЛА БЕЗРАЗЛИЧИЕ У ПАССАЖИРОВ К ТИПУ САМОЛЕТА	21
КОММЕРСАНТЪ-FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2019.05.19; SUKHOI SUPERJET 100 НЕ ОТПРАВЛЯЮТ В ПОЛЕТ; ПОЧЕМУ ПРОДОЛЖАЮТСЯ ОТМЕНЫ РЕЙСОВ НА ЭТОМ САМОЛЕТЕ	21
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СТРОИТЕЛЕВА МАРИЯ, МАЛЯРЕНКО ЕВГЕНИЯ; 2019.05.17; «РИА НОВОСТИ» ОПУБЛИКОВАЛО ДОКУМЕНТ РОСАВИАЦИИ О ДЕЙСТВИЯХ ПИЛОТОВ SSJ100	22
ТАСС; 2019.05.17; МАК НЕ КОММЕНТИРУЕТ ХОД РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФЫ SUPERJET В ШЕРЕМЕТЬЕВО	23
ТАСС; 2019.05.17; В МУРМАНСКЕ 21 МАЯ ПРОЙДЕТ ПРОЩАНИЕ С ЖЕРТВАМИ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 ИЗ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ	23
РИА НОВОСТИ; 2019.05.17; ПРЕТЕНЗИЙ К ТЕХНИКЕ В ДЕЛЕ О ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОЧТИ НЕТ, СООБЩИЛ ИСТОЧНИК	24
ТАСС; 2019.05.17; МАК ЗАВЕРШИЛ РАСШИФРОВКУ «ЧЕРНЫХ ЯЩИКОВ» САМОЛЕТА SSJ-100	24
ТАСС; 2019.05.17; «АЭРОФЛОТ» ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О НАРУШЕНИИ ИНСТРУКЦИЙ ЭКИПАЖЕМ SSJ-100	24
ТАСС; 2019.05.17; РОСАВИАЦИЯ НАПРАВИЛА РЕКОМЕНДАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	25
ТАСС; 2019.05.17; ВЫПЛАТЫ СТРАХОВЩИКОВ ПО КАТАСТРОФЕ SSJ-100 СОСТАВЯТ ОКОЛО \$50 МЛН	25
ТАСС; 2019.05.20; РЕГИОНАЛЬНЫЙ АЭРОПОРТ В ЯКУТИИ ВРЕМЕННО ЗАКРЫЛИ ИЗ-ЗА РАЗМОКАНИЯ ВПП	26

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.05.19; В СИМФЕРОПОЛЬ - ПО ПРЯМОЙ; ГОТОВНОСТЬ КРЫМСКОЙ ТРАССЫ «ТАВРИДА» МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ОЦЕНИЛ В 60 ПРОЦЕНТОВ

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих проинспектировал строящуюся в Крыму 250-километровую трассу «Таврида» Керчь - Симферополь - Севастополь, которая с конца 2018 года на некоторых участках уже начала запускаться в эксплуатацию в двухполосном исполнении.

- На шестом и седьмом участке близ Севастополя осуществляется достаточно большой объем выемки грунта, возведение укрепительных инженерных сооружений для исключения оползней. Опоры на строящихся развязках установлены фактически везде. Все работы идут по графику, - рассказал по итогам поездки **министр**.

Две полосы движения на некоторых участках от Севастополя до Симферополя уже готовы, и вскоре по ним поедут автомобилисты. А вчера у восточного въезда в Симферополь была открыта крупнейшая развязка трассы «Таврида» между селами Урожайное и Трудовое. Еще недавно там возникали многокилометровые пробки, но к началу активного курортного сезона их просто не будет. **Евгению Дитриху** показали на схеме и живую 11 съездов и два путепровода, построенных на этой важной развязке.

- Достоинство развязки в том, что она позволяет разгрузить дорогу, пустить транспорт со стороны Белогорска напрямик в Симферополь, - рассказал пресс-секретарь компании-подрядчика «ВАД» Григорий Назаров. - А со следующего года весь транзитный транспорт, который сейчас вынужден ехать в город для выхода на объездную дорогу, будет пущен с этой же развязки в обход Симферополя по пятому этапу «Тавриды».

Пока на работающих полосах трассы «Таврида» уложено два слоя асфальта, а верхний - слой износа - появится в конце 2020 года перед окончательной сдачей трассы в эксплуатацию.

- В целом готовность «Тавриды» сегодня - более 60 процентов, - сказал **Евгений Дитрих**.

- Инженерные работы хоть и не такие капиталоемкие, но достаточно продолжительные по времени. Поэтому если мы и успеем открыть дорогу раньше, то ненамного. Для завершения всех работ потребуется достаточно длительное время.

Движение большегрузного транспорта по федеральным трассам ограничат в период с 20 мая по 31 августа, когда температура воздуха будет выше 32 градусов. В силу вступает приказ **Росавтодора**.

Ориентиром для введения летних правил будут служить данные Росгидромета. А ограничения введут на отдельных участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения с асфальтобетонным покрытием. Перечень участков перечислен в приказе Росавтодора от 25.03.2019 N 1002.

Например, на трассе М-9 для большегрузов закроют участок в Псковской области с 419 по 616 километр, на трассе М-10 - участок в Ленинградской области с 593 по 674 километр и подъезды к городу Тосно на старом направлении, также участки дорог Р-21, Р-23, Р-56 и других дорог на подъезде к крупнейшим транспортным узлам и административным центрам.

Затронут ограничения транспортные средства, нагрузка на ось которых превышает допустимый уровень. Например, для автодорог, рассчитанных на нагрузку 6 тонн, допустимая нагрузка на одиночную ось составляет 5,5 тонн, или 8 тонн для двухосной группы с расстоянием между осями не более 1 метра.

Ограничения необходимы, чтобы сохранить дорожное покрытие. «При высоких температурах покрытие дорог разжижается, поэтому на дорогах образуется колея», -

Министерство транспорта РФ

пояснил в беседе с «РГ» заместитель завкафедрой дорожных материалов МАДИ Эдуард Котлярский.

В колее автомобилем становится тяжело управлять из-за разного сопротивления дороги, особенно при больших скоростях. Южные страны - Италия, Португалия или штаты в США очень внимательно к этому относятся и используют специальные технологии, говорит эксперт.

В России при строительстве дорог сейчас также применяются специальные смеси, так что проблема теоретически решена при соблюдении технологии, отмечает Котлярский. Но на дорогах, построенных в 1990-е годы, которые уже потеряли значительную часть своего ресурса, образование колеи вполне возможно. Подобная ситуация наблюдалась на одном участке Ленинградского шоссе, где все движение шло по двум полосам вместо четырех, приводит он пример.

Так что ограничивают движение тяжелых грузовых машин на тех участках дорог, где конструкция и покрытие послабее, поясняет эксперт. Центральный и Подмосковский регион не очень сильно подвержены влиянию фур, так как их движение по Москве запрещено вовсе, а в области могут ездить ночью, когда температура воздуха ниже, и их влияние на дороги не проявляется в такой опасной мере, добавляет он.

<https://rg.ru/2019/05/19/reg-ufo/gotovnost-krymskoj-trassy-tavrida-ministr-transporta-ocenil-v-60.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20190518/829986873.html>

<https://ria.ru/20190518/1553600028.html>

<https://crimea.ria.ru/dorogy/20190518/1116661062.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6444853>

<https://iz.ru/879456/2019-05-18/v-mintranse-rasskazali-o-stepeni-gotovnosti-trassy-tavrida-v-krymu>

<http://www.c-inform.info/news/id/76356>

ТВ:

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/798113/>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2019518166-ycJ5G.html

RUSSIAN RT; СМИРНОВ ВЛАДИМИР, СОЛОМАТИНА ОКСАНА; 2019.05.18; «КОМФОРТНАЯ И БЫСТРАЯ ДОРОГА»: АВТОТРАССА «ТАВРИДА» В КРЫМУ ГОТОВА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 60%

Федеральная трасса «Таврида», которая свяжет Крымский мост с Симферополем и Севастополем, построена более чем на 60%. Министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** в ходе визита в Крым сообщил, что все работы ведутся по графику и будут завершены к концу 2020 года. После открытия движения по четырехполосной магистрали добраться из Керчи до Симферополя можно будет за два часа, тогда как сейчас этот путь занимает около трех с половиной часов. Кроме того, глава **Минтранса** отметил, что строители выполняют поручение президента РФ и откроют железнодорожную часть Крымского моста с опережением графика - осенью 2019-го.

Строительство трассы федерального значения «Таврида», которая свяжет Симферополь и Севастополь с восточной частью полуострова, Керчью и Крымским мостом, завершено более чем на 60%. Об этом в ходе своего визита в Крым сообщил глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих**, отметивший, что все работы ведутся по графику.

«На сегодняшний день в целом готовность трассы - более 60%. Должен сказать, что работы по инженерному укреплению не такие капиталоемкие, но достаточно продолжительные. Если мы успеем открыть дорогу раньше, то на достаточно небольшое время», - заявил министр транспорта.

Он отдельно отметил работу подрядчиков (включая генподрядчика - ЗАО «ВАД») и властей Крыма и Севастополя, которые помогают оперативно решать возникающие

вопросы по переносу инженерных коммуникаций вдоль «Тавриды». Во многом это связано с тем, что строительство 250-километровой трассы ведется как на новых участках, так и в рамках реконструкции существующих автодорог.

«На тех участках, где нужно строить дорогу в новом направлении, где через населенные пункты остается старая дорога, там всюду происходят работы. ВАД очень плотно и интенсивно трудится», - цитирует ТАСС **Дитриха**.

«Те участки, где дорога готова в четырехполосном исполнении, - это, конечно, совсем новое качество жизни, которое крымчане увидят в самом конце 2020 года. Нам нужна дорога, которая на всем протяжении будет очень быстрой, комфортной», - добавил министр.

Отметим, что ввод в эксплуатацию семи участков «Тавриды» протяженностью 250,75 км запланирован на декабрь 2020-го. Спустя год ожидается пуск 8-го участка, который свяжет Президентскую дорогу в Севастополе и Ялтинское кольцо, а все работы на четырехполосной «Тавриде» должны быть завершены в 2022 году. Ожидается, что путь от Керчи до Симферополя будет занимать два, а не три с половиной часа, как сейчас, а от Керчи до Севастополя - менее трех часов.

На сегодняшний день открыто движение по двум полосам дороги от Керчи до Симферополя (пуск движения по первым участкам состоялся в конце декабря 2018-го). Это, в частности, позволило решить транспортную проблему в районе Феодосии, где дороги были сильно загружены после запуска Крымского моста.

Причем транспортные объекты «Тавриды» вводятся в строй по мере своей готовности. Так, утром 19 мая откроется движение по развязке обхода Симферополя, работы по возведению которой были завершены на днях.

Напомним, что в середине апреля вице-премьер РФ Дмитрий Козак не исключил, что федеральная целевая программа по развитию Крыма и Севастополя может быть продлена после 2022 года. На полях V Ялтинского международного экономического форума он также сообщил, что в течение пяти лет планируется завершить реконструкцию дороги вдоль южного берега Крыма.

«Крымский бюджет растет хорошими темпами, и в перспективе до 2025 года примерно мы сможем реконструировать очень популярную для туристов дорогу по южному берегу Крыма», - заявил Козак.

Добавим, что в ходе своей поездки в Крым **Евгений Дитрих** заявил журналистам, что **Минтранс** выполнит поручение президента РФ Владимира Путина и откроет железнодорожную часть моста через Керченский пролив с опережением графика - осенью 2019 года. Об этом российский лидер 16 мая говорил в ходе медиафорума ОНФ в Сочи.

«Открыть Крымский мост было недостаточно, нужно обеспечить железнодорожное сообщение... В конце года с опережением графика железнодорожная часть моста будет достроена - и он заработает», - отметил Путин.

По словам главы комитета крымского парламента по санаторно-курортному комплексу и туризму Алексея Черняка, продолжающееся инфраструктурное развитие транспортной системы полуострова существенно меняет ситуацию в регионе.

«Круглосуточно идут работы. Майские праздники показали положительные тенденции: участок Керчь - Симферополь зарекомендовал себя замечательно. Мы понимаем, что летом поток будет в разы больше, но при этом с каждым годом все легче и легче передвигаться по Крыму», - рассказал РТ политик.

Комментируя ход строительства железнодорожной части моста через Керченский пролив, Черняк отметил, что он не повлияет на количество туристов в Крыму в 2019 году, но ситуация изменится в 2020-м (особенно в зимний период, когда сокращается число рейсов между городами Крыма и других российских регионов).

«Это даст возможность дешевле приезжать, потому что билеты на самолет довольно недешевые в Крым, да и не со всей Россией у нас есть прямое сообщение, и многим приходится летать зигзагом, а это накладно для семьи. Поэтому надеемся на стабильное

железнодорожное пассажирское сообщение, особенно с дальними регионами», - отметил собеседник RT.

Он добавил, что вторым важным аспектом запуска железнодорожного сообщения станет появление полноценных железнодорожных рейсов, которыми будут привозить в Крым продукты, стройматериалы и товары народного потребления всех направлений.

«Мы надеемся, что это даст значительное снижение цен на все виды товаров. А все виды товаров, соответственно, влияют на себестоимость путевки... Как говорится, от зубной щетки до оборудования. Если цены начнут падать, как мы планируем, больше смогут людей приехать и качественнее отдохнуть», - подытожил Черняк.

В свою очередь, депутат Госдумы от Крыма Руслан Бальбек в беседе с RT констатировал, что разветвленная логистическая сеть - это в принципе основа процветания любого региона.

«Поэтому Крым, который имеет фактически лишь один путь на материк, для комфортной жизни, отдыха, экономического развития просто обязан иметь сбалансированную, качественную сеть дорог. Открытие железной дороги через Крымский мост позволит доставлять на полуостров промышленные товары уже не в локальных, а в стратегических объемах», - отметил парламентарий.

Также с запуском железнодорожного сообщения на полуострове связывают большие ожидания в плане снижения цен на топливо и товары общего потребления. Кроме того, железная дорога позволит относительно недорого и достаточно комфортно путешествовать в Крым, добавил Бальбек.

<https://russian.rt.com/russia/article/632501-trassa-tavrida-krym>

ТАСС; 2019.05.18; МИНТРАНС ВЫПОЛНИТ ПОРУЧЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ПО ОТКРЫТИЮ Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА РАНЬШЕ СРОКА

Министерство транспорта выполнит поручение президента Владимира Путина по открытию железнодорожной части Крымского моста с опережением графика, сообщил журналистам в субботу в ходе рабочей поездки в Крым глава министерства **Евгений Дитрих**.

«У нас принято указание, пожелание руководителя выполнять, и это указание [по открытию ж/д части раньше срока] будет исполнено», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Президент РФ Владимир Путин 16 мая, выступая на медиафоруме ОНФ «Правда и справедливость» в Сочи, подтвердил, что знаком с проблемой завышенных цен на продовольствие в Крыму, и заверил, что власти работают над ее комплексным решением. При этом Путин отметил, что Крымский мост сыграет свою роль в улучшении снабжения товарами крымского региона. Также он заверил, что в конце года с опережением графика железнодорожная часть моста будет достроена и заработает.

<https://tass.ru/ekonomika/6444849>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/18/05/2019/5cdfd8aa9a7947e2c77be66a>

<https://rg.ru/2019/05/18/reg-ufo/ditrih-sroki-zapuska-zheleznodorozhnoj-chasti-krymskogo-mosta-obsuzhdaiutsia.html>

<https://rns.online/transport/Mintrans-poobeschal-dosrochnoe-otkritie-zhd-chasti-Krimskogo-mosta-2019-05-18/>

<https://russian.rt.com/russia/news/632243-ditrih-krymskii-most>

<https://iz.ru/879447/2019-05-18/zheleznodorozhnuu-chast-krymskogo-mosta-otkroiut-ranshe-sroka>

<https://mkala.mk.ru/social/2019/05/18/mintrans-podtverdil-plany-otkryt-zhd-chast-krymskogo-mosta-dosrochno.html>

<https://lenta.ru/news/2019/05/18/dosrochno/>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-vypolnit-poruchenie-po-otkrytiyu-zheleznodorozhnoy-chasti-krymskogo-mosta-ranshe-sroka.html>

ТВ:

<https://radiovesti.ru/news/1208136/>

<https://kuban24.tv/item/zheleznodorozhnyyu-chast-krymskogo-mosta-otkroyut-ranshe-sroka>

<https://otr-online.ru/news/zheleznodorozhnyyu-chast-krymskogo-mosta-otkroyut-k-koncu-goda-126343.html>

ЛОТОС ГТРК; 2019.05.18; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ

Глава профильного министерства в эксклюзивном интервью телеканалу “Россия 1” отметил, что расширение и реновация транспортных артерий будут непосредственно влиять на социально-экономическое развитие региона.

«Астраханская область играет, пожалуй, одну из ключевых ролей в социально-экономическом развитии нашей страны. Мы понимаем сегодня, что через неё проходят такие крупнейшие и важнейшие транспортные коридоры, как “Север–Юг”, который связывает России и центральный и северо-западный районы России со странами Восточной и Центральной Азии», – акцентирует **Евгений Дитрих**.

Одна из таких ключевых трасс в Астраханской области – Р-22, которая является крупнейшей частью Северо-Южного транспортного коридора. Наряду с другими федеральными трассами, она поддерживается на надлежащем уровне, в соответствии с нормативами. Так, в 2019-м году на трассе планируется устранить последний грунтовый разрыв, не дающий интенсивно передвигаться по этой дороге.

«В ближайшие годы планируем также вкладывать средства, в то, чтобы федеральные дороги и на территории области были в нормативном состоянии и интенсивно развивались. На более чем 3,5 миллиардов рублей будет проведено работ по капитальному ремонту, а также содержанию федеральных трасс. В целом будет отремонтирован 45 километров», – подчеркнул министр.

В приоритете – безопасность. Так, в “зонах риска” – на участках с наибольшим числом ДТП – установят барьерные ограждения и шумозащитные полосы. Немаловажный с этой точки зрения момент – освещение.

«В будущем году три последних населенных пункта на территории области на федеральных трассах будут освещены. В этом году мы заканчиваем проектные работы», – рассказал **Евгений Дитрих**.

По словам министра, в том же 2020-м искусственное освещение дорожного полотна появится близ 3-х городов и посёлков, благодаря чему их жители смогут безопаснее передвигаться на автомобилях в тёмное время суток.

В целом по региону более 2,5 тысяч транспортных артерий разного уровня вошли в состав национального проекта Безопасные и качественные автодороги. По этому показателю, отметил министр транспорта, Астраханская область – лидирует: программа ремонтных работ по этим дорогам была подготовлена одной из первых.

«К 1 февраля она была подписана. Сегодня практически завершились конкурсы на определение подрядных организаций, которые будут выполнять работы. Из 43-ти объектов, которые запланированы на региональных дорогах в 2019-м году, уже переданы подрядчиком 41 объект», – рассказал глава министерства транспорта.

2 миллиарда рублей, из которых половина – из федерального бюджета, остальное – из регионального. Таков общий объём направленных на ремонт дорог, попавших в список нацпроекта

«Мы полагаем, что общественный контроль за ходом этих работ, как и в целом по проекту БКАД, поможет выполнить эти работы с наилучшим качеством, и даст возможность жителям в течении долгого времени потом передвигаться по этим дорогам. На все такие работы устанавливаются гарантийные сроки. По всем такого рода работам мы сегодня

Министерство транспорта РФ

проводим необходимые мероприятия по лабораторному контролю. И на дорожно-строительные материалы», – пояснил **Евгений Дитрих**.

Вместе с региональными магистралями в целом работы охватят также и городские дороги Астрахани. В 2018-м году на ремонт ключевых из них было ассигновано свыше 700 миллионов рублей.

«В этом году этот процесс будет продолжен, и программа выполнения этих работ также утверждена. В целом для развития автодорожной сети на территории Астраханской области запланирован ряд системных мероприятий. Во-первых, часть автомобильных дорог регионального уровня будет передано в федеральную собственность», – рассказал министр. Имеется в виду часть дорожного полотна, соединяющая трассу Р-22 с границей Республики Казахстан. Обновление этой дороги даст возможность продлить транспортный коридор “Север-Юг”, соединив её с дорожной сетью Казахстана. «Недостающий участок – часть северного обхода Астрахани – мы сегодня также рассматриваем в качестве перспективного для строительства. Проект не простой, достаточно дорогостоящий. Он включает в себя мост через реку Волга, протяженностью более километра 700 метров. Очень сложное техническое сооружение», – объяснил руководитель профильного министерства. Сейчас реализация этого 12-километрового участка находится на стадии проектных работ. Планируется, что в будущем вместе с ним в Астраханском регионе появятся и другие современные магистрали, связывающие транспортный коридор “Север-Юг”.

http://www.lotogtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=28127

ТАСС; 2019.05.17; АКИМОВ ПОРУЧИЛ УНИФИЦИРОВАТЬ ПЛАНИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** дал поручение **Министерству транспорта РФ** создать единую систему для взаимного развития транспортной сети России. Об этом в пятницу сообщил журналистам представитель **Акимова**.

"Нам нужна разумная платформа, некая цифровая подложка для работы с градостроительными и концептуальными стратегическими документами в сфере транспорта - доступная для всех участников и, прежде всего, для бизнеса», - отметил вице-премьер.

Данное поручение возникло в ответ на предложение создать стратегию взаимосвязанного развития морских портов Балтийского бассейна, а также железнодорожных и автомобильных подходов к ним. Более того, стратегия бы предусматривала развитие водного и трубопроводного транспорта, который бы обеспечивал работу портовых комплексов.

Акимов отметил, что такая стратегия может быть одобрена в том случае, если сможет обнаружить и нивелировать недостатки, имеющиеся у существующих планов развития транспортной системы страны.

<https://tass.ru/ekonomika/6444057>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.05.20; «СОВКОМФЛОТ» ПРИЧАЛИЛ К «АРКТИК СПГ»; КОМПАНИЯ ПОЛУЧИТ КОНТРАКТЫ НА ПЯТЬ ГАЗОВОЗОВ

«Совкомфлот» вне тендерной процедуры получит контракты на еще четыре газовега Arc7 для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ 2». По данным “Ъ”, контракты с верфью «Звезда» будут подписаны летом, строительство будет финансировать ВЭБ по механизму лизинга. Таким образом, «Совкомфлот» будет эксплуатировать пять газозовов, считая головной. Сколько судов НОВАТЭК закажет в рамках уже объявленного тендера, по-прежнему неясно. По оценке аналитиков, компания теоретически может вывезти весь свой СПГ, в том числе загрузив хаб на Камчатке, без строительства дополнительных газозовов.

Министерство транспорта РФ

«Совкомфлот» и «Звезда» могут летом подписать контракт на строительство еще четырех газозовов для вывоза сжиженного газа с проекта «Арктик СПГ 2», рассказали “Ъ” источники в отрасли. Также компания должна заключить долгосрочный тайм-чартерный контракт с НОВАТЭКом, уточняют они. Четыре газозова верфь должна сдать в эксплуатацию до 2025 года. В «Совкомфлоте» и НОВАТЭКе отказались от комментариев. В «Роснефти», курирующей «Звезду», на запрос “Ъ” не ответили.

Контракт на пилотный газозов между верфью и судоходной компанией был заключен в апреле, также «Совкомфлот» и НОВАТЭК подписали договор фрахтования судна на 25 лет (см. “Ъ” от 9 апреля). Судно должно быть сдано до конца 2022 года и пройти ледовые испытания не позднее апреля 2023 года. Таким образом, сдача судна синхронизирована с вводом первой линии «Арктик СПГ 2».

Один из собеседников “Ъ” отмечает, что решение о строительстве еще четырех газозовов не в рамках объявленного НОВАТЭКом тендера, а по прямому контракту было принято по предложению вице-преьера Юрия Борисова. Это позволило снизить цену на пилотный газозов. По данным “Ъ”, финансировать строительство судов будет ВЭБ по механизму лизинга. В ВЭБе отказались комментировать «сделки, находящиеся на рассмотрении», но напомнили, что уже сотрудничают с «Совкомфлотом» и НОВАТЭКом, в том числе по строительству судов на «Звезде» по лизинговой схеме.

По данным “Ъ”, расчетная стоимость строительства 15 газозовов Arc7 на «Звезде» составляет порядка \$5 млрд. Предполагается, что государство будет субсидировать верфи стоимость судов, но не более чем на 20% относительно цены в Южной Корее. Как писал “Ъ” 8 апреля, Минпромторг в подготовленном проекте постановления правительства оценивал стоимость строительства газозова на «Звезде» в \$375,6 млн при цене работ в Южной Корее в \$324,4–330 млн. В министерстве “Ъ” сообщили, что в настоящее время завершается процесс согласования этого документа.

При этом по-прежнему неясно, будет ли действительно построено 15 газозовов или меньшее количество. В начале апреля глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон говорил, что часть газозовов будет заказана в ближайшее время, «а с окончательным количеством мы будем определяться в конце года» (см. «Ъ-Онлайн» от 10 апреля). По словам собеседников “Ъ”, в объявленном НОВАТЭКом тендере планируют участвовать судоходные компании NYK, MOL и, возможно, Dynagas. Канадская Teekay отказалась выходить на конкурс из-за санкционных рисков, добавляет один из источников “Ъ”. На даже заявившиеся иностранные компании, возможно, не станут заказывать суда или выставят верфи очень жесткие условия. Если в итоге будет заказано меньше 15 судов, то стоимость каждого отдельного газозова вырастет, подчеркивает собеседник “Ъ”.

Количество Arc7 прямо влияет на планы НОВАТЭКа по запуску перегрузочного хаба на Камчатке, которые подразумевают, что к 2025 году будет обеспечена круглогодичная навигация на восточной части Севморпути. Но, по данным “Ъ”, в «Совкомфлоте» и оперирующем атомными ледоколами «Атомфлоте» (входит в «Росатом») сомневаются в столь скором начале круглогодичной навигации, поскольку для достижения коммерческой скорости газозова в 10–12 узлов зимой потребуется ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт — первое такое судно планируется к сдаче только в 2027 году. С другой стороны, если НОВАТЭК не будет ходить на восток зимой, а станет перегружать газ только в Мурманске, ему будет достаточно уже построенных 15 газозовов Arc7 для проекта «Ямал СПГ», говорят собеседники “Ъ”.

Однако глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев считает, что 20 газозовов Arc7 (15 с проекта «Ямал СПГ» и еще пять заказанных «Совкомфлотом» на «Звезде») позволят НОВАТЭКу круглогодично ходить на восток и обеспечить заявленный объем перевалки камчатского хаба в 21,7 млн тонн в год при длительности кругового рейса в 25 дней. На западном направлении НОВАТЭК может использовать суда более низкого ледового класса Arc4 и Ice 2 (компания получила такое разрешение правительства

для 11 судов), чего будет достаточно при длительности кругового рейса в 12 дней, полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3974775>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 19.05.2019 11:06; МОДЕРНИЗАЦИЯ ДОРОГ В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

В: В России на отдельных участках дорог начнут ограничивать движение большегрузов, если температура воздуха поднимется выше 32 градусов. Новые правила вступают в силу с 20 мая и будут действовать до конца августа. Ограничения необходимы, чтобы сохранить дорожное покрытие. Тем временем во многих регионах начался масштабный ремонт трасс в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Из Липецкой области репортаж Елены Стегачевой.

КОР: Это одна из самых живописных трасс Липецкой области и одна из самых загруженных. Многие при поездке в столицу выбирают путь через Данков как альтернативу трассе М-4 «Дон». По осени растет и поток грузовых машин. Пока на время реконструкции основной магистрали автолюбители едут по временной дороге. На участке протяженностью в два километра работает тяжелая техника.

НАТАЛЬЯ ФРОЛОВА (ГЛАВНЫЙ СПЕЦИАЛИСТ ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ): Будет очень широкая проезжая часть, в отдельных моментах до девяти метров. Это две полосы движения плюс укрепленные остановочные полосы с обеих сторон, также укрепленные обочины.

КОР: Все это позволит увеличить на участке скоростной режим, улучшить видимость. Спуски и подъемы станут более плавными. Рядом каскад прудов. Дорога, по сути, проходит по плотине. Разбирать сооружения не будут. Задача не повредить и уплотнить насыпь и сделать хороший водоотвод.

АЛЕКСАНДР ЛЫТКИН (ДИРЕКТОР ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ): Участки были выбраны, исходя из того, что в первую очередь посмотреть, где более потенциальные с точки зрения предпосылок к дорожно-транспортным происшествиям, и определяли участки, которые наиболее подвержены износу. До конца нынешнего года должны отремонтировать еще два участка. Объект вошел в нацпроект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Средств на дальнейшую реконструкцию будут выделяться и в последующие годы.

Елена Стегачева, Юрий Галдыкин, «Вести Липецка» из Лебедянского района.

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.20; АЕОН КРУЖИТ ВОКРУГ АКТОБЕ; ГРУППА ИНТЕРЕСУЕТСЯ АЭРОПОРТАМИ В КАЗАХСТАНЕ

АЕОН Романа Троценко рассматривает участие в модернизации аэропорта Актобе в Казахстане стоимостью около \$50 млн. Также бизнесмен может войти в капитал аэропорта Нур-Султана. По мнению экспертов, интерес АЕОН к казахским активам логичен, учитывая схожую с РФ структуру экономики, хороший инвестиционный климат и связи Романа Троценко с местными партнерами.

АЕОН Романа Троценко подписала меморандум с Kazakh Invest, специализирующейся на привлечении зарубежного капитала в национальные инвестиционные проекты Казахстана, о комплексной реконструкции аэропорта Актобе. Проект предусматривает модернизацию ВПП и строительство нового терминала. По словам господина Троценко, инвестиции в проект определит специально создаваемая рабочая группа. «Мы можем предположить, что аэропорт с такой инфраструктурой потребует около \$50 млн», — сказал он. «Новаяпорт», входящий в АЕОН, в России управляет 16 аэропортами, в том числе в Новосибирске, Челябинске, Минводах, Калининграде.

АО «Международный аэропорт Актобе» принадлежит акимату (администрации) Актюбинской области, получившему его от госфонда «Самрук-Казына». В 2016 году

актив включили в программу приватизации. Аэропорт способен принимать до 50 самолетов в сутки без ограничения взлетной массы. Пропускная способность аэровокзала — до 500 пассажиров в час. В комитете гражданской авиации “Ъ” сообщили, что пассажиропоток аэропорта Актобе в 2018 году — 411,2 тыс. человек.

Роман Троценко отметил, что вопрос передачи аэропорта в собственность АЕОН в случае реализации меморандума находится в ведении акимата. «Скорее всего, это будет выкуп с делением титула, когда инвестор занимается развитием и строительством нового терминала, а наземная инфраструктура остается за акиматом», — предположил он.

С 2014 года, после повышения таможенных тарифов в Казахстане, через аэропорт Актобе практически прекратились грузовые перевозки: их стало выгоднее осуществлять через Киргизию. В последние годы аэропорт убыточен, финансовые результаты не раскрывались. Источник “Ъ” в аэропортовом холдинге «Новаяпорт» (входит в АЕОН) говорит, что развивать актив можно, привлекая небольших перевозчиков за счет невысоких ставок аэропортовых сборов.

Аэропорт Актобе может стать первым активом группы в Казахстане. АЕОН готова инвестировать и в аэропорт столицы Казахстана города Нур-Султан, уточнил Роман Троценко, но после ввода второй ВВП. Группе также интересны проекты в горнодобывающем и транспортном секторах Казахстана.

Роман Троценко за свою карьеру неоднократно работал с бизнес-партнерами из Казахстана. Так, на последнем курсе обучения в Институте стран Азии и Африки при МГУ ездил на стажировку в Алматы. В 2004 году двухлетний кредит на реконструкцию пассажирского терминала аэропорта Толмачево (Новосибирск), находящегося в управлении «Новаяпорта», выдала российская «дочка» Казкоммерцбанка. Позже к аэропортовому бизнесу господина Троценко присоединился фонд Meridian Capital, созданный казахскими предпринимателями, который, по данным Forbes, в 2004–2006 годах вложил около \$100 млн.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий считает, что Актобе может быть довольно интересным для АЕОН с учетом опыта управления «Новаяпортом» средними российскими аэропортами: «Из всех постсоветских республик в Казахстане действует одна из лучших законодательных систем, гарантирующих защиту инвестиций. Она значительно привлекательнее, чем в соседних Узбекистане или Таджикистане».

<https://www.kommersant.ru/doc/3974766>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕКСАНДРА ЛОМЕЙКО; 2019.05.17; BOEING ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ К СЕРТИФИЦИРОВАННОМУ ИСПЫТАТЕЛЬНУМУ ПОЛЕТУ 737 MAX ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПО

Федеральное авиационное управление США (FAA) запросило данные по обновленному ПО для Boeing 737 MAX. Запрос касается использования пилотами системы управления самолетом в зависимости от ситуации.

После рассмотрения предоставленных данных, отметили в пресс-службе Boeing Co., концерн начнет обсуждать с FAA проведение сертифицированного испытательного полета и предоставление окончательной документации для возвращения 737 MAX в эксплуатацию.

В компании отметили, что после катастрофы в марте 2019 года и последовавшей за этим приостановке эксплуатации модели самолеты Boeing с новым ПО провели, по состоянию на 16 мая, 360 часов в воздухе и совершили 207 полетов.

«Поскольку безопасность является нашим очевидным приоритетом, мы завершили все испытательные полеты для обновленного программного обеспечения и готовимся к заключительному сертифицированному полету», — подчеркнули в концерне.

Глава Boeing Деннис Меленберг заявил, что компания предоставит по запросу все необходимые сведения как американским, так и международным регуляторам.

<https://360tv.ru/news/mir/boeing-zajavil-o-gotovnosti-k-sertifitsirovannomu-ispytatelnomu-poletu-737-max-posle-obnovlenija-po/>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.19; BOEING ВНЕСЛА ИЗМЕНЕНИЯ В ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИМУЛЯТОРА 737 MAX

Компания Boeing после выявления проблем в новом программном обеспечении для симулятора 737 MAX внесла необходимые изменения и передала необходимую информацию владельцам этих симуляторов, заявил РИА Новости представитель компании.

"Boeing внес исправления в программное обеспечение симулятора 737 MAX и предоставил дополнительную информацию операторам устройств, чтобы обеспечить репрезентативность работы симулятора в различных условиях полета», - сообщил он.

"Boeing тесно сотрудничает с производителями устройств и регулятором в части внесения этих изменений и улучшений к нему, а также для обеспечения того, чтобы обучение клиентов (пилотов) не прерывалось», - добавил собеседник агентства.

В пятницу стало известно, что компания Boeing завершила обновление программного обеспечения для системы коррекции маневрирования (MCAS) на самолетах 737 MAX, сбой в которой, предположительно, стал причиной крушения двух лайнеров этого типа.

В марте Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, на борту которого находились 157 человек, потерпел крушение недалеко от эфиопского города Дэбрэ-Зэйт. В ноябре 2018 года разбился такой же самолет индонезийской Lion Air.

После катастрофы около 20 стран закрыли свою территорию для пролета самолетов этой модели, многие авиакомпании приостановили эксплуатацию Boeing 737 MAX 8. В США Федеральное авиационное управление ввело запрет на эксплуатацию этой модели. В ходе расследования причин происшествия были выявлены возможные ошибки в работе системы коррекции маневрирования (MCAS). Компания Boeing занимается устранением этих недочетов и обновила программу обучения пилотов.

<https://ria.ru/20190519/1553610279.html>

РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.05.20; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА МЕДЛЕННОЕ ОСВОЕНИЕ ДЕНЕГ НА НАЦПРОЕКТЫ

Фактическое расходование средств на реализацию нацпроектов находится на уровне 12,8%, сообщила Счетная палата. Самое высокое исполнение средств показал нацпроект «Здравоохранение», нулевое — нацпроект «Производительность труда»

Реализация национальных проектов, призванных обеспечить выполнение целей из майского указа президента Владимира Путина, задерживается. Уровень исполнения расходов на исполнение нацпроектов составил лишь 221 млрд руб., или 12,8% от годового объема, следует из доклада Счетной палаты о ходе исполнения федерального бюджета за январь—март 2019 года (есть у РБК).

Расходования средств по нацпроекту «Повышение производительности труда и поддержка занятости» по состоянию на начало апреля пока вообще не осуществлялось. В 2019 году на реализацию нацпроекта планируется направить 7,1 млрд руб. из средств федерального бюджета. Как пояснили РБК в пресс-службе Минэкономразвития, большинство мероприятий проекта начинается после работы тренеров Федерального центра компетенций по повышению производительности труда с конкретными предприятиями, цикл которой занимает 3-6 месяцев.

Освоение финансовых средств по шести нацпроектам и комплексному плану развития инфраструктуры находится на уровне менее 10%, говорится в докладе Счетной палаты. Так, уровень исполнения расходов на нацпроект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» составил всего 0,1%, нацпроект «Образование» — 3,2%, комплексный план развития инфраструктуры — 5,1% от годового объема.

Министерство транспорта РФ

За январь—март 2019 года расходы по 37 из 75 федеральных проектов (являются составной частью нацпроектов) не осуществлялись, выявили аудиторы. Среди них, к примеру, такие федеральные проекты, как «**Автомобильные дороги Минобороны России**», «**Европа — Западный Китай**», «**Северный морской путь**», «**Транспортно-логистические центры**», «**Высокоскоростное железнодорожное сообщение**» и «**Развитие научной и научно-производственной кооперации**».

Самый высокий уровень исполнения расходов за первый квартал года показали четыре нацпроекта — это «Здравоохранение» (44,1%), «Наука» (20,6%), «Демография» (19,4%), «Международная кооперация и экспорт» (19,3%). Лидерство нацпроекта «Здравоохранение» обусловлено расходованием средств лишь по одному из восьми федеральных проектов, а именно по направлению «Борьба с онкологическими заболеваниями» (69,7%). При этом по четырем другим федеральным проектам исполнение расходов вовсе не осуществлялось, а по трем сложилось на крайне низком уровне (менее 3%).

Национальные проекты будут определять российскую экономическую и социальную политику на ближайшие шесть лет. Общий бюджет 13 национальных проектов (включая план развития инфраструктуры) беспрецедентен, подчеркивали власти. Стоимость их реализации оценивается в 25,7 трлн руб. с 2019-го до 2024 года (.pdf). Из них 13,2 трлн возьмет на себя федеральный бюджет. За 4,9 трлн руб., или 19% расходов, будут отвечать региональные власти. При этом в основном региональные полномочия будут обеспечены финансированием из федерального бюджета (порядка 95%).

Кураторами проектов являются профильные вице-премьеры, руководителями — федеральные министры, которые несут персональную ответственность за их исполнение.

Проблемы в регионах

Исполнение по 35 из 93 трансфертов бюджетам регионов на реализацию нацпроектов находится на уровне 4,1%, следует из доклада Счетной палаты за первый квартал года. Федеральные власти неоднократно высказывали недовольство кассовым освоением средств на реализацию нацпроектов в субъектах страны.

«Прошло практически три месяца, и тем не менее мы видим достаточно низкий уровень контрактации и низкий уровень кассового исполнения национальных проектов: тех объемов бюджетов, денег бюджетного финансирования, которые предусмотрены как на федеральном уровне, так и в субъектах РФ», — говорил первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов в марте.

Правительство уже распределило 90% трансфертов субъектам, а еще в декабре Минфин довел до регионов, что они могут использовать эти ресурсы для заключения контрактов по нацпроектам, подчеркивал первый вице-премьер.

Отсутствие прозрачной и приемлемой для субъектов «методики декомпозиции» показателей в региональном разрезе создает риски постановки заведомо невыполнимых задач и невыполнения федеральных проектов, предупредили в Счетной палате.

Ненаблюдаемые показатели

Действенная система мониторинга хода реализации нацпроектов до сих пор не создана, указывают аудиторы. Методики расчета пока не утверждены для 35 из 112 показателей нацпроектов, включенных в федеральный план статистических работ Росстата. Это означает, что следить за ходом выполнения указанных показателей пока невозможно.

Более того, не все показатели нацпроектов даже включены в план статистических работ Росстата, по состоянию на середину апреля это предстоит сделать еще для 33 показателей. Счетная палата будет строго следить за достижением национальных целей и выполнением нацпроектов, говорил председатель Счетной палаты Алексей Кудрин. Аудиторами был создан специальный онлайн-сервис для контроля за исполнением майского указа президента до 2024 года.

<https://www.rbc.ru/economics/20/05/2019/5ce20ce59a7947705a0ed7eb>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190520/1553621531.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.19; ФУРАМ И ДРУГИМ ГРУЗОВИКАМ РАЗРЕШАТ ЕЗДИТЬ ТОЛЬКО НОЧЬЮ

С 20 мая по 31 августа на отдельных участках дорог ограничат движение большегрузного транспорта, когда температура воздуха будет выше 32 градусов.

Ограничения будут вводиться на основе данных о погоде Росгидромета. На автотрассах появятся знаки ограничения. За нарушения к водителям будут применять административные меры.

Запретят тяжеловесам въезжать на отдельные участки автомобильных дорог общего пользования федерального значения с асфальтобетонным покрытием. Перечень запретных участков перечислен в приказе Росавтодора от 25.03.2019 № 1002, который вступает в силу с понедельника.

Например, на трассе М-9 для фур закроют участок в Псковской области с 419 по 616 километр, на трассе М-10 - участок в Ленинградской области с 593 по 674 километр и подъезды к городу Тосно на старом направлении, также участки дорог Р-21, Р-23, Р-56 и других дорог на подъезде к крупнейшим транспортным узлам и административным центрам.

Затронут ограничения транспортные средства нагрузка на ось которых превышает допустимый уровень. Например, для автодорог, рассчитанных на нагрузку 6 тонн, допустимая нагрузка на одиночную ось составляет 5,5 тонн, или 8 тонн для двухосной группы с расстоянием между осями не более одного метра.

Как говорят эксперты, ограничения необходимы, чтобы сохранить дорожное покрытие. От проезда тяжелых автомобилей при высоких температурах на дорогах образуются опасные колеи. Поэтому в жаркий сезон фурам на слабых участках дороги разрешат ездить только ночью, когда воздух прохладнее.

<https://rg.ru/2019/05/19/furam-i-drugim-gruzovikam-razreshat-ezdit-tolko-nochiu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.05.18; ХУСНУЛЛИН: МЦД-1 И МЦД-2 ЗАПУСТЯТ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Заммэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин в ответ на вопрос корреспондента «РГ» сообщил сегодня журналистам, что до конца этого года планируется запустить движение поездов в ускоренном режиме по первым двум Московским центральным диаметрам (МЦД).

"По МЦД-1 и МЦД-2 уже до конца года по имеющимся путям мы запустим поезда в ускоренном режиме, при этом работы по строительству новых путей и станций продолжатся». А дополнительные пути, станции и платформы, по его словам, будут достроены к 2022 году.

Напомню, прежде город планировал запуск первых центральных диаметров на конец этого - начало следующего года. Проект Московских центральных диаметров предусматривает движение пассажирских поездов по радиальным железнодорожным направлениям через центр столицы. МЦД-1 Одинцово - Лобня и МЦД-2 Нахабино - Подольск в режиме метро - каждые пять минут.

<https://rg.ru/2019/05/18/reg-cfo/husnullin-mcd-1-i-mcd-2-zapustiat-dlia-passazhirov-do-konca-2019-goda.html>

ТАСС; 2019.05.19; РЕКОНСТРУКЦИЮ ОБРУШИВШЕГОСЯ МОСТА В ДАГЕСТАНЕ ЗАВЕРШАТ В НОЯБРЕ 2019 ГОДА

Власти Дагестана в понедельник, 20 мая, начинают реконструкцию обрушившегося в декабре моста в Буйнакске. Сдать объект планируется в ноябре 2019 года, говорится в распространенном в воскресенье сообщении пресс-службы главы и правительства Дагестана.

Обрушение строящегося дорожного моста в Буйнакске, который являлся объездным, произошло в декабре 2018 года во время заливки бетона. В результате пострадали трое рабочих, здоровью одного из них причинен тяжкий вред. По данным регионального ГУ МЧС, причиной обрушения стали нарушения правил строительства.

"Дело в том, что без определения причины и виновных в обрушении мостового перекрытия мы не могли начать восстановительные работы. С финансированием проблем нет, средства на эти цели заложены в бюджете. Мы приложим все усилия для скорейшей реконструкции моста. Работы начнутся уже в понедельник, а срок сдачи объекта - ноябрь текущего года», - передает пресс-служба слова министра транспорта и дорожного хозяйства Дагестана Ширухана Гаджимурадова.

Также министр сообщил, что при необходимости, работы по строительству моста будут проводиться в две и три смены. Помимо этого, чиновниками были рассмотрены варианты прокладки временного пешеходного моста или объездной дороги для помощи местным жителям.

"Что касается строительства моста, как один из вариантов предлагаю проложить временную объездную дорогу в районе нефтебазы, с выходом на трассу Буйнакск - Левашинская», - цитирует пресс-служба мэра Буйнакска Исламудина Нургудаева.

Ранее сообщалось, что сотрудники следственного управления СК РФ по Дагестану возбудили уголовное дело за нарушение правил безопасности при ведении строительных работ после обрушения моста.

<https://tass.ru/obschestvo/6447087>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.05.20; ВАГНОСТРОИТЕЛИ ПЕРЕХОДЯТ НА КОНТРАКТЫ С ПЛАВАЮЩИМИ ЦЕНАМИ; ТАК ОНИ ЗАЩИЩАЮТСЯ ОТ УДОРОЖАНИЯ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

С конца 2018 г. российские производители грузовых вагонов вместо стандартных договоров с фиксированной ценой продукции начали заключать преимущественно рамочные контракты с плавающей ценой – с формулой, привязанной к стоимости материалов и комплектующих на момент поставок. Об этом «Ведомостям» рассказали знакомый менеджеров вагоностроительных заводов и сотрудник одного из крупных железнодорожных операторов. Использование плавающих цен связано с ожидаемой полной загрузкой мощностей заводов в 2019 г. и первом полугодии 2020 г. и продолжающимся ростом цен на металл и комплектующие, поясняет один из них.

По данным гендиректора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, в 2018 г. самые востребованные в железнодорожных перевозках полувагоны подорожали более чем на 25%, а в I квартале 2019 г. – еще почти на 15%. Литые для вагонов за последний год выросли в цене на 50%, колес – в 2 раза, добавляет он. По его оценке, в себестоимости вагонов на металлопрокат приходится около 30%, а на литые – от 15 до 25% в зависимости от наличия у завода собственного литейного производства.

Соглашаясь на рамочные контракты, покупатели могут гарантировать выполнение заказа в условиях ограниченных мощностей у ведущих заводов, продолжает Бурмистров: «Это важно в условиях высоких арендных ставок и стоимости предоставления парка из-за растущего грузооборота на сети РЖД и замедления сроков оборота вагонов в условиях роста количества «брошенных» поездов и увеличения простоев парка в ремонте из-за нехватки запчастей – особенно колес и колесных пар». По его оценке, сейчас уже заключенные контракты по закупкам полувагонов позволяют рассчитывать, что в России в 2019 г. их будет выпущено до 40 000 единиц (в 2017 г. – почти 42 000 шт.). При этом альтернативы российским производителям нет, отмечает Бурмистров: «В свое время был импорт с Украины, но затем из-за ухудшения отношений между странами и истечения российских сертификатов он прекратился».

В России 12 заводов, серийно выпускающих грузовые вагоны. В тройке самых крупных – Объединенная вагонная компания (ОВК), «Уралвагонзавод» (УВЗ) и «Алтайвагон».

«Наши поставщики работают с нами по долгосрочным контрактам, так как мы лидер отрасли. Поэтому волатильность цен на комплектующие есть, но меньше, чем у других», – сказал представитель ОВК, отказавшись от других комментариев. Представители УВЗ, «Русхиммаша» («РМ-рейл»), «Алтайвагона» и Завода металлоконструкций на вопросы не ответили.

Сотрудник одного из крупных вагоностроительных заводов сообщил, что у его предприятия в длинных контрактах используется формула, в которой учитывается стоимость стали, курс доллара, индекс цен производителей промышленной продукции. В коротких контрактах (до шести месяцев) цены по-прежнему фиксированные, добавляет он.

Федеральная грузовая компания (ФГК, «дочка» РЖД) в этом году объявила аукционы на поставку около 30 000 полувагонов. «Основной объем законтрактован на три года с плавающей ставкой», – сказал представитель ФГК, отказавшись от дополнительных комментариев. Формально аукционы были признаны несостоявшимися, следует из конкурсных материалов, – была подана одна заявка (от кого – не раскрывается). Но по большинству лотов договоры были все же заключены. В формуле цены помимо прочего учтены цены металлопроизводителей на основе данных информационного агентства metaltorg.ru и онлайн-сервиса «Рынок подвижного состава». «Рынок подвижного состава» – авторитетный в отрасли ресурс, одобряет выбор один из вагоностроителей. Директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов говорит, что metaltorg.ru – один из самых опытных игроков на рынке, у него хорошая база данных и аналитика.

Цены на комплектующие и вагоны растут уже два года и скоро стабилизируются, а затем могут вовсе снизиться, предупреждает сотрудник одной из компаний – покупателей вагонов. В этой ситуации, по его мнению, смысла в контрактах с плавающей ставкой для заводов нет.

Цены на металл в обозримой перспективе объективно начнут снижаться, что приведет и к удешевлению вагонов, соглашается Худалов. Но смысл в использовании плавающих цен с учетом стоимости металлопродукции по-прежнему есть, считает он. «Сейчас рынок продавца – за вагонами стоят очереди. Но их на рынке становится все больше, и в будущем не исключено возникновение переизбытка, как это уже было в России. Соответственно, снизятся их закупки, – поясняет Худалов. – В этих условиях и в преддверии падения цен на металл плавающие цены в контракте помогут заводам сохранить лояльность клиентов и избежать сильного снижения загрузки мощностей».

«Сейчас очень нестабильный рынок. Никто не хочет проиграть, поэтому история с плавающей ценой работает», – говорит и сотрудник одного из железнодорожных операторов.

У вагоностроителей не ранее 2021 г. появится возможность вернуться с большинством покупателей к договорам с фиксированной ценой, думает Бурмистров: к этому моменту спрос на подвижной состав сократится, а цены на комплектующие снизятся. «В то же время в рамках стратегических отношений между вагоностроителями и крупнейшими клиентами для снижения рисков при заключении долгосрочных контрактов использование формульного ценообразования сохранится», – считает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/19/801763-vagonostroiteli-perehodyat>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ АХМЕРОВ, МАРИНА ГУСЕНКО, ОЛЕГ ПЛАТОНОВ, АННА ШЕПЕЛЕВА; 2019.05.19; КУДА ПАДАЕТ ВОЛГА?; ПОЧЕМУ КАТАСТРОФИЧЕСКИ МЕЛЕЕТ САМАЯ БОЛЬШАЯ РЕКА ЕВРОПЫ

Рекордно низкий уровень воды установился на Куйбышевском водохранилище. Федеральное агентство водных ресурсов, ориентируясь на прогнозы Гидрометцентра по поводу возможного сильного паводка из-за снежной зимы, решило подстраховаться и прибегло к более интенсивному сбросу воды. Если средний уровень в последние

Министерство транспорта РФ

несколько лет держался на отметке 52-53 метра, то сегодня он составляет 50,2 метра, сообщил руководитель ФГУ «Средволгаводхоз» Фоат Мухаметшин.

То, что состояние Волги близко к критическому, в Татарстане видно невооруженным глазом. В акватории образовались песчаные проплешины, круизный туристический сезон под вопросом, рыбаки жалуются в природоохранную прокуратуру из-за срыва нереста. Пострадал даже открыточный вид на кремль, чем город всегда так гордился. Казанка - левый приток Волги - тоже обмелела, и теперь там можно прогуливаться пешком, а живописной картинке нет и подавно.

В Гидрометслужбе Татарстана успокаивают, что бывало и хуже. В 1973, 1989 и 1996 годах уровень минимальной отметки воды падал ниже 50 метров. Там не согласны, что должны нести за это ответственность, и отмечают на своем сайте, что занимаются прогнозированием уровня воды и сроков вскрытия малых рек.

И что этой весной ожидалось максимальные уровни пиков в пределах среднегодовых значений. Прогнозы оправдались на 98 процентов.

К слову, критическим считается, если вода опустится к 49-метровой отметке, в таком случае уже и навигация будет под вопросом. В Министерстве транспорта РФ предупредили, что, если падение уровня воды в Волге и Каме продолжится, будет введено ограничение на перевозку пассажиров пригородными маршрутами. Уже сейчас речные трамвайчики минуют некоторые остановочные пункты. На днях в соцсеть попало видео, как пассажиры одного из речных судов были вынуждены сходить с трапа прямо в воду, поскольку судно попросту не могло подойти к берегу.

- Понижение уровня воды Волги отрицательно сказалось на круизном туризме, - рассказал глава комитета по туризму РФ Сергей Иванов. - Татарстан несет репутационные риски. Плюс ко всему отдыхающие видят обмелевшую Волгу, и это несомненно портит впечатление.

Но больше всего от обмеления пострадала рыба. По словам председателя федерации рыболовов Татарстана Нияза Ахмедова, в текущем сезоне 80 процентов икры погибло. А новое потомство от щуки, сороги, сопы и густеры уже можно считать пропавшим.

Президент Татарстана Рустам Минниханов еще 29 апреля отправил министру природных ресурсов и экологии РФ Дмитрию Кобылкину письмо с просьбой пересмотреть графики спуска воды с учетом изменения погоды. Понимая, что ситуация не меняется и становится еще более критичной, 3 мая от имени президента в адрес федерального министра была направлена уже правительственная телеграмма с обращением срочно принять меры.

В итоге в Москве 7 мая состоялось экстренное межрегиональное совещание, на котором график был пересмотрен. При этом, как рассказала официальный представитель Казанского Кремля Лилия Галимова, с теми сроками сброса, которые предлагал Татарстан, далеко не все участники совещания были согласны. По ее словам, с новым графиком вода в Волге до уровня 52 метров должна подняться к 15 июня.

К слову, критическая ситуация сложилась не только в Татарстане, но и в других регионах Поволжья. Согласно гидрологическим данным «Приволжского УГМС», к концу прошлой недели (на 17 мая) на Куйбышевском водохранилище в районе Тольятти уровень воды (почти 50 метров) был на 2,5 метра ниже, чем в тех же числах мая прошлого года, а в Самаре (около 28,8 метра) - меньше примерно на 0,3 метра.

В свою очередь близ Ульяновска уровень воды в Куйбышевском водохранилище начал стремительно снижаться 25 апреля и к 9 мая упал почти на два метра - с 51,8 метра до 49,9 метра. В министерстве природы региона это объяснили тем, что для нормального снабжения водой нижней части волжского бассейна на Жигулевской ГЭС пришлось открыть водосливную плотину.

После 9 мая вода стала медленно прибывать. По состоянию на 18 мая ее уровень в окрестностях Ульяновска был чуть выше 50 метров, что все еще далеко от нормы, которая составляет 53 метра.

В период маловодья у ульяновцев появилось новое развлечение - гулять по освободившемуся от воды речному дну в поисках окаменевших моллюсков, обитавших в этих местах миллионы лет назад. А журналисту местного телеканала Сергею Пузикову посчастливилось обнаружить кость бизона, жившего на Волге в Ледниковый период.

Прямая речь

Дмитрий Савостицкий, начальник управления ресурсов вод и регулирования водохозяйственной деятельности Росводресурсов:

- Уровень воды в водохранилищах Волжско-Камского каскада сейчас полностью соответствует проектным значениям. На фоне крайне низкого притока к водохранилищам каскада на Средней и Нижней Волге во втором квартале и с учетом необходимости весеннего обводнения Нижней Волги, Росводресурсами сделано все необходимое для сохранения сбалансированного гарантированного обеспечения населения и отраслей экономики водными ресурсами. Что же касается Куйбышевского водохранилища - основного регулятора каскада, то и в этом случае мы находимся в допустимых диапазонах регулирования. Основная наша задача сейчас к завершению половодья восстановить запасы воды в Куйбышевском водохранилище. Так мы рассчитываем выйти на отметки, близкие к нормальному уровню, до конца июня, как это и требуется нормативными документами.

<https://rg.ru/2019/05/20/reg-pfo/pochemu-katastroficheski-meleet-samaia-bolshaia-reka-evropy.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.05.20; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» НАЧИНАЮТ ПОСТАВКИ НОВЕЙШЕГО ВЕРТОЛЕТА СРЕДНЕГО КЛАССА МИ-38; НОВИНКА ОКАЗАЛАСЬ ВДВОЕ ДОРОЖЕ ЕЕ АНАЛОГА – МИ-8

В этом году холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») поставит первый гражданский вертолет Ми-38, его оператором будет компания «Русские вертолетные системы» (РВС), рассказали «Ведомостям» федеральный чиновник и человек, близкий к **Минтрансу**.

«Переданный заказчику Ми-38 примет участие в аэрокосмическом салоне МАКС-2019 [в конце августа], он будет поставлен в комплектации с пассажирским салоном повышенной комфортности», – подтвердил представитель «Вертолетов России». «РВС готовится к эксплуатации Ми-38: совместно с заводом-производителем [Казанским вертолетным заводом] мы утверждаем в «**Росавиации**» программы подготовки, начали набор и обучение пилотов, инженеров и бортпроводников», – передал «Ведомостям» гендиректор РВС Алексей Зайцев. Вертолет будет в собственности одной из структур «Ростеха», а РВС будет его эксплуатировать по контракту на освоение типа, выявлять детские болезни. Оператору будут компенсироваться операционные издержки и затраты на развитие маршрутной сети, говорят два человека, близких к **Минтрансу** и «Ростеху». По такой же схеме РВС ранее осваивала легкий вертолет «Ансат», а Utair сейчас – новейшую модификацию Ми-8, вертолет Ми-171А2.

Основу российского вертолетного парка составляют вертолеты Ми-8, как выпущенные в СССР Ми-8Т, так и российские современные версии Ми-8АМТ/МТВ. По данным «Вертолетов России», Ми-8 с учетом всех моделей – самый популярный в мире двухдвигательный вертолет, их выпущено более 12 000 шт.

Ми-38 отличается от семейства Ми-8/17 прежде всего улучшенными летно-техническими характеристиками: дальность его полета составляет до 880 км против 650–700 км у Ми-8, грузоподъемность выше на четверть. Кроме того, Ми-38 отличает повышенный уровень комфорта и безопасности, меньшие уровни шума и вибраций. Самая современная авионика, четырехканальный автопилот и система предупреждения столкновений в значительной степени автоматизируют полет, снижая нагрузку на экипаж и позволяя более надежно летать в районах с неразвитой наземной инфраструктурой. Аварийстойкая топливная система и прочная конструкция вертолета обеспечивают безопасность людей в

случае нештатных ситуаций, говорит представитель холдинга. Ми-38 будет востребован на тех видах работ, где характеристик Ми-8АМТ/МТВ, и тем более Ми-8Т, уже недостаточно, а использование сверхтяжелого Ми-26Т – избыточно, добавил он. Ожидает холдинг и высокого интереса со стороны VIP-заказчиков.

Это принципиально новая машина, с иными системой управления и уровнем автоматизации по сравнению с Ми-8, который, несмотря на все модификации, остается вертолетом, разработанным в 1960-е, согласен топ-менеджер вертолетного оператора.

Стоить Ми-38 будет не менее 1 млрд руб., говорят три человека, близких к потенциальным заказчикам. Цена на первые экземпляры может достигать до 1,3 млрд руб., добавляет еще один человек, близкий к потенциальному заказчику. Ми-8АМТ/МТВ стоит примерно 500 млн руб. Человек, близкий к «Вертолетам России», признает, что Ми-38 будет заметно дороже Ми-8АМТ/МТВ, а представитель холдинга цену не комментирует. Но при выходе в серию цена может заметно снизиться, на сотни миллионов, уверены все собеседники «Ведомостей».

Ми-38 – это все-таки вертолет другого, скорее тяжелого класса, он создаст новый, пусть и ограниченный, сегмент перевозок и работ, считает собеседник в компании – потенциальном заказчике вертолета. Но сейчас весь вертолетный рынок страны, прежде всего в интересах нефтяников и газовиков, сложился под Ми-8, именно с ним авиакомпании будут сравнивать технические возможности и цену Ми-38, признает человек, близкий к «Вертолетам России».

Ми-38, конечно, получился дорогим для авиакомпаний, говорит топ-менеджер вертолетного оператора. Хотя иностранные вертолеты среднего класса, например Airbus 225 или Sikorsky S92, будут заметно, а может и в разы, дороже. В мире такие машины вообще выпускаются в очень ограниченных количествах, добавляет собеседник.

«Для снижения затрат эксплуатантов мы планируем активно использовать схему финансового лизинга, которая уже показала свою эффективность при обновлении парка отечественных авиакомпаний», – говорит представитель «Вертолетов России».

«Ми-38 может за счет большой вместимости и высокого уровня комфорта иметь хорошие перспективы при развитии пассажирского вертолетного сообщения в стране. Необходимо оценить, не выгоднее ли обеспечивать транспортную доступность отдельных территорий за счет вертолетных, а не самолетных перевозок. Сами по себе самолетные перевозки дешевле, но для самолета нужна дорогостоящая инфраструктура», – указывает ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов.

«Мы ведем переговоры с «Вертолетами России» по поводу Ми-38, уверены, что он даст дополнительные возможности для обслуживания заказчиков», – передал Андрей Ильменский, гендиректор «Ютэйр – вертолетные услуги», крупнейшего вертолетного оператора в России.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/19/801764-vertoleti-rossii>

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.20; СИЛОВИКАМ ОПЛАТЯТ ВЗЛЕТ-ПОСАДКУ; МИНФИН ГОТОВ ПОГАСИТЬ ДОЛГИ ЗА АЭРОПОРТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОСАВИАЦИИ

Минфин увеличит расходы бюджета на 1,66 млрд руб. в этом году для компенсации аэропортам выпадающих доходов от обслуживания самолетов силовых структур. Суммы хватит на погашение почти всего долга, накопленного государством перед операторами с 2015 года. Аналитики отмечают, что компенсация не так важна для крупных аэропортов, но существенно поддержит небольших участников рынка.

Минфин выделит Росавиации дополнительные 1,66 млрд руб. на компенсацию аэропортам выпадающих доходов от обслуживания самолетов силовых ведомств. Соответствующие поправки вносятся в бюджет на 2019 год, следует из проекта, размещенного на портале раскрытия правовой информации. В первоначальном варианте

бюджета на 2019 год министерство зарезервировало на субсидии только 252,7 млн руб., чего не хватало для покрытия потребностей операторов.

По российскому законодательству Минобороны, ФСБ, МЧС, ФТС, Росгвардия и ФСО не платят за услуги аэропортового и наземного обслуживания бортов — частные операторы обслуживают их по требованию безвозмездно. Эти расходы компенсирует **Росавиация** за счет средств, выделенных правительством.

По словам собеседников “Ъ” в отрасли, количество вылетов самолетов силовых структур существенно увеличилось после начала военной операции в Сирии в конце 2015 года. При этом субсидирование аэропортов осталось на прежнем уровне и задолженность бюджета перед аэропортами выросла. Правила компенсации расходов аэропортов не предусматривали перенос задолженности на последующие периоды. Источник “Ъ” в одной из авиакомпаний отмечает, что траты на аэропортовое обслуживание занимают около 20–30% в структуре расходов перевозчиков.

По данным Международной ассоциации аэропортов (МАА), в 2016 году в субсидировании было отказано 46 аэропортам, в 2018 году — 70 операторам. В письме замминистра финансов Андрею Иванову ассоциация указывала, что за 2015–2018 годы задолженность перед аэропортами достигла 1,146 млрд руб., по состоянию на 19 апреля в **Росавиацию** направлены заявки аэропортов еще на 797,9 млн руб. Таким образом, задолженность достигла 1,943 млрд руб. (см. “Ъ” от 29 апреля). Если проект бюджетных поправок будет принят в текущем виде, бюджетные субсидии закроют почти всю накопленную с 2015 года задолженность.

В Минфине переадресовали вопросы “Ъ” в **Росавиацию** как «главному распорядителю бюджетных средств по этому вопросу». Там отказались от комментариев. При этом 14 мая Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск Шереметьево к **Росавиации** на 20,6 млн руб., поданный из-за долга за обслуживание в 2016 году объединенного авиаотряда спецназначения ФСБ. В отрасли ожидали, что решение по этому иску станет прецедентным и может вызвать волну сходных претензий от других аэропортов.

В МАА положительно оценивают решение Минфина. Исполнительный директор ассоциации Сергей Никотин отмечает, что полученные средства операторы аэропортов смогут направить на поддержание инфраструктуры. Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что полное финансирование субсидии аэропортам решит давно назревшую проблему. Хотя долги бюджета не ставят под угрозу операционную деятельность крупных аэропортов, поясняет эксперт, для игроков среднего уровня нехватка финансирования может стать чувствительной, если на них ложится дополнительная нагрузка по вылетам в рамках учений или тушения пожаров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3974768>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.19; ЗАТЯНУТЬ РЕМНИ; AZUR AIR ОТМЕНЯЕТ ПИТАНИЕ ПассажиРОВ НА РЕЙСАХ ДО ПЯТИ ЧАСОВ

Авиакомпания Azur Air, которая является одним из крупнейших чартерных перевозчиков в России, отменяет питание на рейсах продолжительностью менее пяти часов, сообщили в компании.

Пассажирам экономкласса оставят горячие напитки и воду, а в бизнес-классе будут кормить по-прежнему. Изменения вступят в силу с 1 июня. Решение принято исходя из конъюнктуры рынка авиаперевозок, на которую воздействуют несколько факторов. В их числе существенный рост стоимости авиатоплива - минимум на 30 процентов в 2018 году, пояснили в авиакомпании.

На отмену питания повлиял и рост аэропортовых сборов из-за реконструкции терминалов, аэровокзальной инфраструктуры и повышения качества пассажирского сервиса, уточнили в Azur Air. Тем самым в компании рассчитывают сохранить бюджетную перевозку «к лучшим мировым курортам», оставив стоимость услуги на прежнем уровне или даже

снизив ее. Предоставление стандартных рационов питания на рейсах длительностью более пяти часов осталось неизменным.

<https://rg.ru/2019/05/19/azur-air-otmeniaet-pitanie-passazhirov-na-rejsah-do-piati-chasov.html>

РБК; 2019.05.17; AVIASALES ВЫЯВИЛА БЕЗРАЗЛИЧИЕ У ПАССАЖИРОВ К ТИПУ САМОЛЕТА

Пассажиры, согласно опросу, не только не обращают внимания на тип воздушного судна, но и не различают самолеты между собой. Однако после катастрофы Sukhoi Superjet в Шереметьево ситуация изменилась

Сервис по поиску авиабилетов Aviasales провел опрос пользователей о том, обращают ли они внимание на тип самолета, который будет выполнять их рейс, сообщила РБК представитель компании.

Респондентами были 7 тыс. пользователей портала. Результаты показали, что более половины опрошенных (54%) не обращают внимания на тип самолета, который выполняет тот или иной рейс. Более того, 58% в принципе не знают, чем одна модель отличается от другой. 60% «вообще не различают самолеты», добавила представитель компании.

Однако после аварийной посадки Sukhoi Superjet в аэропорту Шереметьево увеличилось число запросов в службу поддержки от пользователей. Они интересовались, где посмотреть информацию о типе самолета, который выполняет рейс.

<https://www.rbc.ru/society/17/05/2019/5cded7469a79479d6978ed2a>

КОММЕРСАНТЪ-FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2019.05.19; SUKHOI SUPERJET 100 НЕ ОТПРАВЛЯЮТ В ПОЛЕТ; ПОЧЕМУ ПРОДОЛЖАЮТСЯ ОТМЕНЫ РЕЙСОВ НА ЭТОМ САМОЛЕТЕ

Рейсы Sukhoi Superjet 100 снова откладывают по техническим причинам: в ночь на воскресенье в Ульяновске лайнер «Аэрофлота» прервал взлет из-за неполадок с гидросистемой. Источник РИА «Новости» рассказал, что все пассажиры рейса после этого отказались лететь на этой модели самолета. В итоге их пересадили на другой борт - Airbus, который вылетел в Москву с задержкой на 13 часов.

Почему же массовые отмены рейсов на Sukhoi Superjet 100 продолжаются? После трагедии, произошедшей 5 мая, в результате которой погиб 41 человек, пилоты стараются перестраховаться, но технические ошибки самолета придется исправлять, считает замглавного редактора журнал «Авиапанорама», Заслуженный военный летчик России Владимир Попов: «Здесь нужно правильно расставить акценты в том плане, что все-таки существующие технические проблемы нужно решать системно, а не так, как мы привыкли: испортилось что-то, на это обратили внимание и устранили недочет, а все остальное может ждать до поры до времени. SSJ 100, в общем, хороший самолет, там неплохая аэродинамика, он новый.

Но его нужно дорабатывать, может быть, даже проводить глубокую модернизацию с учетом всех замечаний и недостатков, о которых стало известно во время его эксплуатации.

Что касается истории с отменой рейса в Ульяновске, то гидросистема - это одна из важных силовых установок по работе с исполняющими механизмами, то есть всем, что помогает управлять самолетом, в том числе выпуском и уборкой шасси, их работоспособностью. Летчики правильно делают в последнее время, что обращают внимание даже на мелочи и прекращают в случае необходимости запуск лайнера. Пилоты просто выработали такую стратегию, потому что руководство авиакомпаний в этом случае их не стало поддерживать. Но нужно или довести эту машину до ума, чтобы летать на ней было безопасно, или ее необходимо менять».

Между тем, в качестве одной из возможных причин авиакатастрофы в Шереметьево рассматриваются конструктивные недостатки самолета Sukhoi Superjet 100, сообщает РИА

«Новости» со ссылкой на источник, близкий к расследованию. По его словам, к поломке шасси и возгоранию топливных баков могла привести ошибка при проектировании машины.

Массовые отмены рейсов вряд ли связаны с конструкцией самолета - таким объяснением авиакомпания пытаются отвлечь внимание от проблемы обучения пилотов, полагает Заслуженный летчик-испытатель Владимир Бирюков: «Наиболее часто повторяющиеся сейчас нападки на самолет связаны с тем, как мне кажется, что «Аэрофлот» не хочет признать свои ошибки в подготовке пилотов. При этом, конечно, это касается и других авиакомпаний. В случае с Boeing и Airbus тоже случаются отказы от рейсов, но мы почему-то о них говорим весьма редко. Между тем, режим ручного управления на самолетах всех типов должен встречаться в практике летчиков, но различными приказами и распоряжениями, в том числе исходящими и от **Росавиации**, авиакомпаниям было дано указание максимально использовать автоматический режим, а за использование ручного чуть ли пилотов не наказывать. Тем временем, мировая практика показала, что большинство перевозчиков, использующих другие машины, пришли к другому мнению. Там ручное управление вменено сейчас в практику экипажей: чтобы летчики не теряли навыков, они должны определенное время выполнять взлет, набор высоты и заход на посадку без помощи автоматики.

Вот это одна из серьезнейших проблем, которые существуют в связи с высокой автоматизацией самолетов, - человеческий фактор таким образом начинает оказывать негативное влияние.

Для того чтобы отвести внимание от промахов и ошибок при подготовке пилотов, сейчас пытаются свалить всю вину за ту катастрофу только на SSJ 100».

После трагедии в Шереметьево «Аэрофлот» в течение недели отменил около 50 SSJ 100. На днях **Росавиация** запросила у Межгосударственного авиационного комитета информацию о сертификации лайнеров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3974797>

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, СТРОИТЕЛЕВА МАРИЯ, МАЛЯРЕНКО ЕВГЕНИЯ; 2019.05.17; «РИА НОВОСТИ» ОПУБЛИКОВАЛО ДОКУМЕНТ РОСАВИАЦИИ О ДЕЙСТВИЯХ ПИЛОТОВ SSJ100

При посадке командир лайнера несколько раз направлял его вверх-вниз. На ручку управления он давил с максимальным усилием, пришли к выводу эксперты

В Росавиации проанализировали посадку и действия пилотов при катастрофе самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) в столичном аэропорту Шереметьево. Об этом со ссылкой на соответствующий документ ведомства сообщает «РИА Новости».

В нем указывается, что на посадку SSJ100 заходил с превышением максимальной массы в 1,6 т, но без превышения скорости (общий вес самолета составлял порядка 46,6 т). При этом вопреки инструкции, по информации ведомства, экипаж во время захода на посадку не выпустил интерцепторы (тормозные щитки).

В первой версии сообщения «РИА Новости» говорилось о том, что экипаж не выпустил закрылки. Позднее агентство уточнило, что это не соответствует действительности, и выпустило новое сообщение, в котором говорится об интерцепторах.

Командир SSJ100 тем временем, согласно выводам экспертов, несколько раз перед ЧП пытался отклонить лайнер то вверх, то вниз, в том числе действуя на ручку управления с максимальным усилием. В итоге самолет пилоты пытались посадить три раза - первый пришелся сразу на три стойки шасси, максимальные перегрузки для находившихся на борту в эти моменты составляли до 5,85g, указали в Росавиации (при перегрузке 6g в рамках медицинского тестирования проверяют космонавтов).

Первое касание лайнером взлетно-посадочной полосы (ВПП), уточнили в ведомстве, произошло на скорости 158 узлов (292,6 км/ч). Это, по данным экспертов, случилось на расстоянии примерно 900 м от входного торца ВПП. Вертикальная перегрузка при этом

составила не менее 2,55g. Следом за этим самолет, выяснили специалисты, вновь поднялся примерно на 6 футов (2 м).

Спустя две секунды после этого на приборной скорости 155 узлов (287 км/ч) самолет повторно приземлился «с опережением на переднюю опору шасси с вертикальной перегрузкой не менее 5,85g», заявили в Росавиации. Затем, выяснили эксперты, лайнер снова поднялся на 18 футов (6 м).

"Третье приземление, - говорится в документе, - произошло на скорости 140 узлов (258 км/ч) с вертикальной перегрузкой не менее 5g». Только после этого, пришли к выводу специалисты, произошло «разрушение конструкции с проливом топлива и пожаром».

Авиакомпаниям - эксплуатантам SSJ100 после катастрофы в Шереметьево в Росавиации посоветовали провести занятия с экипажами по аварийным посадкам и действиям при пожаре, говорится также в документе.

На запрос РБК в Росавиации оперативно не ответили.

Летчик-испытатель Виктор Заболотский в разговоре с РБК пояснил, что действия ручкой управления оказывает существенное влияние на поведение самолета при механическом режиме.

"Когда самолет в штатном режиме и у него все работает, вычислитель, который там стоит, не дает возможность выйти за ограничения. При выключенных вычислителях, на ручном управлении, любое движение ручкой повторяется движениями руля. Если пилот взял плавно, то и рули будут плавно работать. Функции вычислителя отдаются человеку при механическом управлении. Воздушные тормоза включаются при посадке автоматически, а если такой режим отключен, то пилотам приходится сажать самолет вручную».

Заболотский также добавил, что перегрузка в 5,85g серьезно влияет на конструкцию самолета, но для пассажиров она безопасна. «Это ударная перегрузка, но ее можно достаточно хорошо перенести. Например, летчики на истребителях испытывают перегрузки до 9g. Никаких последствий для людей от перегрузки в 5,85g нет, но для конструкции это критично. Если допущена такая перегрузка, особенно при посадке, то конструкция может не просто сломаться, но и потерять свою устойчивость», - пояснил эксперт.

Катастрофа в московском аэропорту Шереметьево, о которой идет речь, произошла 5 мая. В этот день пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100, который должен был следовать по маршруту Москва - Мурманск, из-за технических неполадок вернулся в аэропорт вылета. После приземления самолет, на борту которого находились 78 человек, загорелся, в результате аварии погиб 41 человек.

Министр транспорта **Евгений Дитрих** после случившегося заявил, что расследование катастрофы может занять год. В СК среди версий происшествия назвали недостаточную квалификацию летчиков, плохую погоду и техническую неисправность.

<https://www.rbc.ru/society/17/05/2019/5cdeb8859a79478edf99b093>

ТАСС; 2019.05.17; МАК НЕ КОММЕНТИРУЕТ ХОД РАССЛЕДОВАНИЯ КАТАСТРОФЫ SUPERJET В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) не комментирует ход расследования катастрофы самолета Sukhoi Superjet в столичном аэропорту Шереметьево.

"МАК не комментирует ход расследования авиационного инцидента в Шереметьево до опубликования официального промежуточного отчета», - сказали ТАСС в МАК.

Ранее источник ТАСС сообщил, что МАК опубликует официальные данные промежуточного отчета до конца мая.

<https://tass.ru/proisshestiya/6443046>

ТАСС; 2019.05.17; В МУРМАНСКЕ 21 МАЯ ПРОЙДЕТ ПРОЩАНИЕ С ЖЕРТВАМИ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 ИЗ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Церемония прощания с жителями Мурманской области, погибшими в авиакатастрофе с самолетом SSJ-100 в Шереметьево, пройдет во вторник, 21 мая, в областном Дворце культуры. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба правительства области.

"Церемония прощания с погибшими в катастрофе самолета SSJ-100 в Шереметьево северянами состоится во вторник, 21 мая. Открытое прощание с мурманчанами будет организовано в ДК имени С. М. Кирова», - процитировала пресс-служба заявление врио губернатора области Андрея Чибиса, сделанное по итогам прошедшего в пятницу заседания оперативного штаба в региональном правительстве.

По уточненным данным пресс-службы, восемь человек будут похоронены в Мурманске, по одному - в Североморске, Ковдоре, Кандалакше и Полярных Зорях. Тела еще 14 жертв трагедии из Мурманской области будут, по желанию родных, отправлены из Москвы в другие регионы России.

<https://tass.ru/obschestvo/6443765>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.17; ПРЕТЕНЗИЙ К ТЕХНИКЕ В ДЕЛЕ О ЧП В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОЧТИ НЕТ, СООБЩИЛ ИСТОЧНИК

По предварительным данным, у следствия нет особых претензий к техническому состоянию Sukhoi Superjet 100, потерпевшего катастрофу в «Шереметьево», так что остаются вопросы к экипажу, сообщил РИА Новости близкий к расследованию источник.

"Претензий к технике особых нет», - заявил он. Отвечая же на вопрос, является ли основной версией ошибка экипажа, собеседник сказал: «В принципе, да».

Официальным подтверждением этой информации РИА Новости не располагает.

Другой источник ранее рассказал агентству, что конструктивные недостатки SSJ100 все же остаются одной из версий катастрофы, исключать ничего нельзя. Росавиация в этой связи подтверждала, что запросила у Межгосударственного авиационного комитета «исчерпывающую документацию» по испытанию этих судов (именно МАК проводил сертификацию самолетов данного типа).

<https://ria.ru/20190517/1553581310.html>

ТАСС; 2019.05.17; МАК ЗАВЕРШИЛ РАСШИФРОВКУ «ЧЕРНЫХ ЯЩИКОВ» САМОЛЕТА SSJ-100

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) проинформировал, что завершил расшифровку двух бортовых самописцев самолета SSJ100, потерпевшего катастрофу в Шереметьево, и сейчас анализирует информацию.

"В научно-техническом центре МАК завершена расшифровка данных бортовых параметрических самописцев (аварийного и эксплуатационного). Проводится анализ полученной информации», - говорится в сообщении.

Комиссией по расследованию в соответствии с российским законодательством в адрес Росавиации направлено последующее донесение об авиационном происшествии.

В МАК подчеркнули, что техническая комиссия комитета взаимодействует с правительственной комиссией, созданной в целях расследования катастрофы, оказания помощи пострадавшим и семьям погибших.

Ранее источник, знакомый с ситуацией, сообщил ТАСС, что работа [с данными «черных ящиков"] продолжается, идет анализ информации. По словам источника, предварительные данные катастрофы с подробным анализом действий экипажа, наземных служб, диспетчеров будут обнародованы до конца мая в предварительном докладе.

<https://tass.ru/proisshestiya/6444219>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3148399>

ТАСС; 2019.05.17; «АЭРОФЛОТ» ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О НАРУШЕНИИ ИНСТРУКЦИЙ ЭКИПАЖЕМ SSJ-100

Компания «Аэрофлот» опровергла информацию о том, что экипаж самолета SSJ 100, потерпевшего катастрофу в аэропорту Шереметьево, нарушил инструкции при заходе на посадку.

По данным компании, закрылки находились в положении, которое соответствует посадочной процедуре и в соответствии с имеющимся отказом системы. Также, согласно процедуре, сначала включают реверс, потом на устойчивом пробеге по ВПП выпускают интерцепторы. Выпуск интерцепторов был невозможен из-за отсутствия устойчивого пробега, сообщили в «Аэрофлоте». По словам авиапассажирки, требования к нормам летной годности для сертификации авиалайнеров составлены так, чтобы избежать ухудшение ситуации до катастрофической при любом развитии событий.

В пятницу Росавиация сообщила, что направила в организации гражданской авиации письмо, в котором проинформировала об оперативных предложениях МАК после катастрофы с самолетом SSJ-100 авиакомпании «Аэрофлот» в Шереметьево. При этом агентство подчеркнуло, что в документе не дается оценка действиям экипажа.

<https://tass.ru/proisshestviya/6444030>

ТАСС; 2019.05.17; РОСАВИАЦИЯ НАПРАВИЛА РЕКОМЕНДАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Росавиация направила в организации гражданской авиации письмо, в котором проинформировала об оперативных предложениях МАК после катастрофы, произошедшей 5 мая с самолетом SSJ-100 авиакомпании «Аэрофлот» в Шереметьево. Об этом говорится в сообщении Росавиации.

"Росавиация сообщает, что 17 мая 2019 в организации гражданской авиации направлено письмо - Информация по безопасности полетов N 7, которое не содержит выводов и результатов расследования произошедшей 5 мая 2019 авиационной катастрофы. Документ информирует об оперативных предложениях МАК, которые рекомендуется рассмотреть и принять к реализации эксплуатантам», - говорится в сообщении ведомства.

"Краткое описание обстоятельств события, включенное в Информацию по безопасности полетов N 7, не является оценкой Росавиации действий экипажа и содержится в Последующем донесении МАК - организации, уполномоченной расследовать авиационное происшествие», - добавляют в Росавиации.

Как сообщалось ранее, Межгосударственный авиационный комитет направил в Росавиацию донесение об авиационном происшествии комиссии МАК с информацией о ходе расследования катастрофы самолета SSJ-100.

<https://tass.ru/ekonomika/6444001>

ТАСС; 2019.05.17; ВЫПЛАТЫ СТРАХОВЩИКОВ ПО КАТАСТРОФЕ SSJ-100 СОСТАВЯТ ОКОЛО \$50 МЛН

Совокупные выплаты страховых компаний по катастрофе самолета SSJ-100, в которой погиб 41 человек, составят около \$50 млн. Такую оценку озвучил журналистом замгендиректора, директор по авиационному страхованию «АльфаСтрахования» Илья Кабачник.

"Мы говорим о совокупном убытке свыше \$50 млн», - сказал он. Как сообщалось ранее, страховщиками рисков группы «Аэрофлот» являются «АльфаСтрахование» и «Согаз».

"Это убыток, который мы понесли как страховщики за это происшествие. Это выплаты пассажирам, это стоимость самолета, это всевозможные сопутствующие расходы, которые тоже подлежат возмещению. На конец недели, на воскресенье, у нас сделано 33 выплаты. Это то, что обязательно - 2 млн [рублей] (по закону об обязательном страховании ответственности перевозчика - прим. ТАСС). Дальше будет идти работа по полной компенсации, которая довольно долго тянется», - уточнил он ТАСС.

Министерство транспорта РФ

Во Всероссийском союзе страховщиков ранее оценивали объем страховых выплат родственникам погибших и пострадавшим пассажирам в 100 млн рублей. Сам самолет, по данным источника ТАСС, был застрахован на сумму около 1,5 млрд рублей.

Кабачник отметил, что катастрофа станет дополнительным фактором роста тарифов на авиастрахование, но тарифы бы росли, даже если бы крушения не было - он напомнил, что за последние пять лет тарифы на авиастрахование упали на 50-70%.

"Оценивая риски, мы смотрим еще и есть ли реальные тренды, которые заставляют нас понимать, что да, происшествий с гибелью людей будет меньше в следующем году, или это все осталось в прошлом. Пока что мы так сказать не можем, поэтому мы говорим, что нынешняя оценка рисков, выражаемая в тарифах, по состоянию на прошлый год неадекватна, тарифы должны быть выше. Это не делает ситуацию катастрофической для страховых компаний, мы вполне в состоянии предоставлять защиту, но тарифы, конечно, будут несколько выше в этом году и в следующем. Это не только в России, но и в мире такая ситуация», - сказал он.

<https://tass.ru/obschestvo/6442266>

ТАСС; 2019.05.20; РЕГИОНАЛЬНЫЙ АЭРОПОРТ В ЯКУТИИ ВРЕМЕННО ЗАКРЫЛИ ИЗ-ЗА РАЗМОКАНИЯ ВПП

Региональный аэропорт Олекминск в Якутии временно закрыт из-за размокания грунтовой взлетной полосы. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в справочной службе авиаузла.

"Мы закрыты до 15:00 (09:00 мск) по непригодности полосы. В субботу был сильный дождь, что привело к размоканию взлетной полосы», - рассказали в справочной службе.

Там добавили, что до открытия аэропорта задерживается прибытие рейса из Якутска и обратный вылет в столицу региона.

Олекминск - региональный аэропорт в 5 км к северо-востоку от города Олекминска. Открыт в 1942 году. В годы Великой Отечественной войны через аэродром было доставлено более 8 тыс. боевых самолетов, следующих из США на фронт. Аэропорт обеспечивает регулярное авиасообщение с Якутском и Иркутском.

<https://tass.ru/proisshestiya/6448049>