



Ежедневный мониторинг СМИ

22 ИЮЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.07.19; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФОРСАЖ	3
ТАСС; 2019.07.19; ИНФОГРАФИКА: ЧТО ДАСТ ЭКОНОМИКЕ ТРАССА МОСКВА - КАЗАНЬ И ПОЧЕМУ М-7 НЕ СПРАВЛЯЕТСЯ	5
ТАСС; 2019.07.22; ГЛАВА НОВОКУЗНЕЦКА РАСКРИТИКОВАЛ ПОДРЯДЧИКОВ ДОРОЖНЫХ РАБОТ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; В ЛЕНОБЛАСТИ СДАН В СТРОЙ ПЕРВЫЙ ОБЪЕКТ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	6
ТАСС; 2019.07.19; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ДО КОНЦА ГОДА ПОЛУЧИТ 60 МЛН РУБ. НА ПРОЕКТ РЕМОНТА ДОРОГИ К ТЕРИБЕРКЕ	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.07.22; В РОССИИ ВВЕЛИ НОРМУ ПРОВОЗА В БАГАЖЕ ФРУКТОВ И ЦВЕТОВ	8
ТАСС; 2019.07.19; РЕЛЬСЫ КРЫМСКОГО МОСТА СОЕДИНИЛИ КРЫМ И КУБАНЬ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ФСК УВЕЛИЧИЛА МОЩНОСТЬ ПОДСТАНЦИИ В ТАМАНИ В 1,5 РАЗА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРОМОБЪЕКТОВ	9
ТАСС; 2019.07.19; В НОВОСИБИРСКЕ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ПРИВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО	9
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.07.22; КАТКИ ПОШЛИ В ГОРУ; ПРОДАЖИ СПЕЦТЕХНИКИ ПРОДОЛЖИЛИ РОСТ	10
ПРАЙМ; 2019.07.19; ПРОЕКТ О ШТРАФЕ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ ЕЩЕ НЕ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ - ДЕПУТАТ	11
RNS; 2019.07.19; В ГИБДД НАЗВАЛИ ГЛАВНУЮ ПРИЧИНУ ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ НА ДОРОГАХ	11
RNS; 2019.07.19; В РОССИИ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ- ПАССАЖИРОВ	12
РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; ГИБДД ИЗУЧИТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕПУТАТА ГОСДУМЫ О ЗНАКЕ «БЕРЕМЕННАЯ ЗА РУЛЕМ»	12
ТАСС; 2019.07.19; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕДАЛИ ТРАНСПОРТНИКАМ РЕГИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА 50 НОВЫХ АВТОБУСОВ	13
ТАСС; 2019.07.19; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА Тестируют на городских улицах экологичный белорусский электробус	13
ТАСС; 2019.07.19; ПРОБНЫЙ ПОЕЗД ПРИБЫЛ НА СТРОЯЩУЮСЯ СТАНЦИЮ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО «ШУШАРЫ»	14
LENTA.RU; ЕЛИЗАВЕТА ГОРОДИЩЕВА; 2019.07.20; РЕАЛЬНЫЙ ФОРСАЖ; НОВЫЙ МЕГАПРОЕКТ РАЗГОНИТ ЭКОНОМИКУ РОССИИ. СКОЛЬКО ЭТО БУДЕТ СТОИТЬ?	15
ТАСС; 2019.07.19; ПОГРУЗКА УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА НА ВОСТОК ВЫРОСЛА С НАЧАЛА ИЮЛЯ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 5%	17
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ФАС ПРИЗНАЛА РОСТ ЦЕН НА ЦКК В 2018 Г ОБЪЕКТИВНЫМ И НЕ ЗАВИСЯЩИМ ОТ ВМЗ	17
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.07.22; «ТРАНСНЕФТЬ» ВЗЫЩЕТ ЗА ПРИЧАЛ; КОМПАНИЯ ТРЕБУЕТ 640 МЛН РУБЛЕЙ ЗА АВАРИЮ В НОВОРОССИЙСКЕ	18

ПРАЙМ; 2019.07.19; РОСМОРРЕЧФЛОТ: НАВИГАЦИЮ НА РЕКАХ РФ ОБСУДЯТ В АВГУСТЕ, ПОКА СИТУАЦИЯ СЛОЖНАЯ	19
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.07.22; ПЕТЕРБУРГУ И НЕБА МАЛО; ПУЛКОВО ПЫТАЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ ИНОСТРАННЫЕ АВИАКОМПАНИИ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; АВИАКОМПАНИИ РФ РАСКРИТИКОВАЛИ ИДЕЮ ВВЕСТИ В ПУЛКОВО РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ КОНКУРЕНТОВ.....	21
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.22; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» СТАЛА ТУРОПЕРАТОРОМ; ЛОУКОСТЕР НАЧАЛ ПРОДАЖУ ПУТЕВОК ПО ВСЕЙ СВОЕЙ МАРШРУТНОЙ СЕТИ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.07.21; «ПОБЕДА» НАЧИНАЕТ ПРОДАВАТЬ ТУРПАКЕТЫ, ОЖИДАЕТ СУЩЕСТВЕННУЮ МАРЖУ ОТ ПРОЕКТА С 2021 ГОДА	23
РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА, СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.07.19; МИНЭНЕРГО ПРОВЕРИТ СЛУЧАИ ЗАПРАВКИ САМОЛЕТОВ ГРЯЗНЫМ АВИАТОПЛИВОМ; ЭКСПЕРТЫ ПОДВЕДОМСТВЕННОГО МИНТРАНСУ НИИ ПРИЗНАЛИ ПРИМЕСИ В РОССИЙСКОМ АВИАТОПЛИВЕ УГРОЗОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ. ЭТО РИСК, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАКОМПАНИЙ, УКАЗАЛИ ОНИ В ОТЧЕТЕ, СДЕЛАННОМ ПО ПОРУЧЕНИЮ МИНЭНЕРГО	24
RNS; 2019.07.19; МИНТРАНС НАЗВАЛ ЦЕЛЬ НОВЫХ ПРАВИЛ ДОПУСКА АВИАКОМПАНИЙ К ЗАРУБЕЖНЫМ РЕЙСАМ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; АЭВТ ВЫСТУПИЛА ПРОТИВ ПРЕДЛАГАЕМОГО УСИЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ	27
РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ.....	28
ПРАЙМ; 2019.07.21; МИНТРАНС РФ ПРОКОНТРОЛИРУЕТ СОБЛЮДЕНИЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП АЭРОПОРТА «ЯКУТСК»	28
ПРАЙМ; 2019.07.20; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА	29
RNS; 2019.07.19; АГЕНТСТВО OAG ПРИЗНАЛО «АЭРОФЛОТ» САМОЙ ПУНКТУАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИЕЙ В ЕВРОПЕ	29
РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; МИХАИЛ ГОРДИН: ОТКРЫВАЕМ ДВИГАТЕЛЮ ДЛЯ МС-21 «ОКНО» В ЕВРОПУ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; АЭРОФЛОТ ЗАПЛАТИТ ДО 342 МЛН РУБ. ЗА КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ЗАКУПКАМ НОВЫХ САМОЛЕТОВ И ПЕРЕКОМПОНОВКЕ СТАРЫХ	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ «ГУМАННОГО ОТЛОВА» ПТИЦ В ПАССАЖИРСКИХ ТЕРМИНАЛАХ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ГРУППА S7 В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 14%, ДО 8,2 МЛН ЧЕЛОВЕК.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ГСС ОТОЗВАЛИ ИСК К ИРАЭРО НА 660 МЛН РУБ. В СВЯЗИ С РЕСТРУКТУРИЗАЦИЕЙ ДОЛГА	36
ИНТЕРФАКС; 2019.07.21; BRITISH AIRWAYS ПРИОСТАНОВИЛА ВСЕ ПОЛЕТЫ В КАИР.....	36

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.07.19; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФОРСАЖ

Комитет Совета Федерации по экономической политике в рамках Дней Красноярского края провел расширенное заседание, посвященное инвестиционному потенциалу региона. Как отметил заместитель председателя правительства Красноярского края Сергей Верещагин, перспективы дальнейшего наращивания экономического потенциала региона связаны с реализацией комплексного инвестиционного проекта (КИП) «Енисейская Сибирь». Это пилотный проект принципиально новой стратегии развития сразу трех регионов России, в основе которой лежит объединение экономического потенциала Красноярского края, республик Хакасия и Тыва в партнерстве с крупнейшими промышленными российскими предприятиями.

Основу КИП составляли 7 масштабных инвестиционных проектов с емкостью свыше 500 млрд руб. В результате реализации проекта будут созданы 70 тыс. рабочих мест, на период до 2027 года налоговые отчисления в бюджеты всех уровней превысят 528 млрд руб. Проект «Енисейская Сибирь» даст не только мощный стимул для регионов-участников, но и обеспечит ряд значимых эффектов для страны в целом: более половины загрузки СМП, ускорение реализации мегапроекта «Один пояс - один путь» и других.

Огромную роль в развитии торгово-экономических связей Красноярского края играет международный аэропорт Красноярск. С учетом все возрастающей роли Красноярского края как транзитного региона в 2017 году был сдан в эксплуатацию новый пассажирский терминал площадью около 60 тыс. кв. м с пропускной способностью от 2,5 до 5 млн пассажиров в год. «Это самый большой по площади аэропорт за Уралом, -- подчеркнул Сергей Верещагин. - В рамках дальнейшей модернизации в 2019 году принято решение о выделении порядка 600 млн руб. на удлинение магистральной рулежной дорожки. Для завершения реконструкции объекта необходимо включить его в федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», предусмотрев на 2020 год средства федерального бюджета в сумме 1,3 млрд руб. Реконструкция магистральной рулежной дорожки в два раза увеличит количество взлетов-посадок, доведя их до 28, что позволит привлечь в аэропорт новые компании, расширить географию полетов как внутри России, так и за рубежом».

При реализации проекта «Енисейская Сибирь» большое значение имеет связанность территории. Для районов севера Красноярского края воздушный транспорт является безальтернативным круглогодичным видом сообщения, при этом расстояния внутри региона превышают субсидированные межрегиональные маршруты. Поэтому вопрос обеспечения транспортной доступности и эффективного функционирования авиатранспортного комплекса невозможно рассматривать без изменения схемы субсидирования организации воздушного транспорта, которая в настоящее время осуществляется только в отношении межрегиональных перелетов, считают власти Красноярского края.

«Тарифы на внутрирегиональные и межрегиональные авиаперевозки могут отличаться в 2-3 раза ввиду различия в нормативах субсидирования. В этой связи просим рассмотреть вопрос о субсидировании шести маршрутов (Красноярск - Туруханск, Норильск - Хатанга, Норильск - Диксон, Красноярск - Игарка, Красноярск - Тура, Красноярск - Норильск) из 16 региональных маршрутов на условии софинансирования регионом (50/50)», - обратился к сенаторам Сергей Верещагин.

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр **Нерадько**, комментируя предложение о субсидировании внутрирегиональных перевозок, заметил,

что аналогичные просьбы звучали неоднократно и от других субъектов Федерации, например, от Республики Саха (Якутия), но вопрос организации обслуживания внутри регионов относится к полномочиям органов государственной власти субъекта РФ и решается самостоятельно за счет средств регионального бюджета. «Исходя из действующего законодательства такие предложения не поддерживаются», - сказал Александр **Нерадько**. Также он напомнил, что из федерального бюджета фактически осуществляется субсидирование ФКП «Аэропорты Красноярья», куда входят 11 аэропортов. Общий объем субсидирования составляет по 1,5 млрд руб. в год на период 2019 -2021 годов.

Не менее значимой задачей является устранение инфраструктурных ограничений на севере Красноярского края. На территории Нижнего Приангарья сосредоточены огромные запасы полезных ископаемых: порядка 40 тыс. тонн сурьмы, более 1 тыс. тонн золота, более 600 млн тонн магнезита, свыше 7 млн тонн талька. Для системной реализации инвестиционных проектов необходимо строительство автодорожного моста через р. Енисей в районе пос. Высокогорский, а также строительство и реконструкция автомобильных дорог в северо-восточных районах края.

Строительство данного мостового перехода уже включено с 2020 года в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года, но необходимо принятие решения о более ранних сроках начала строительных работ, сказал Сергей Верещагин.

Также необходимо принять решение о строительстве автодорог «Обход Высокогорского» и «271-й км автомобильной дороги «Красноярск - Енисейск - Высокогорский», что позволит обеспечить подъезды к мосту через р. Енисей в районе п. Высокогорский. Объем необходимых средств составляет 1 млрд руб., в том числе за счет федерального бюджета - 95%.

Кроме этого, необходимо строительство дороги Высокогорский - Раздолинск, к которой тяготеют более 10 населенных пунктов, где проживают более 25 тыс. человек, а также строительство моста, что обеспечит круглогодичное транспортное сообщение с Мотыгинским районом на правом берегу р. Ангары.

Сейчас практически 4 месяца в году люди отрезаны от краевого центра.

Автодорога Высокогорский - Раздолинск протяженностью 142 км исполнена в гравийном покрытии. Ориентировочный объем средств составляет 9 млрд руб. В случае принятия положительного решения о софинансировании строительства автодороги в размере 95% из федерального бюджета проектная документация будет разработана за счет средств краевого бюджета.

В рамках реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие Нижнего Приангарья» осуществлялись строительство и реконструкция автомобильных дорог Канск - Абан - Богучаны и Богучаны - Кодаинск. Из общей протяженности 317 км автодороги Канск - Абан - Богучаны 97 км остались в переходном типе покрытия (гравий), автодорога Богучаны - Кодаинск протяженностью 131 км вся гравийная. Общий объем необходимых средств составляет 14,82 млрд руб. Период реализации при условии 95%-ного софинансирования из федерального бюджета - 2021-2024 годы. В случае принятия положительного решения о выделении средств проектная документация также будет скорректирована за счет средств краевого бюджета.

В Богучанском районе Красноярского края требуется завершение строительства железнодорожной линии Карабула - Ярки, которая строилась для крупнейшего целлюлозно-бумажного комбината в рамках первого этапа инвестиционного проекта «Комплексное развитие Нижнего Приангарья», но с 2016 года работы на объекте не производятся, дорога разрушается. Общая стоимость строительства составляет 6,5 млрд руб. (в ценах 2006 года), протяженность линии - 43,8 км. Объект находится в высокой степени готовности (90%), подрядными организациями выполнены работы на сумму 5,8

млрд руб. «Мы просим дополнительно выделить около 1,5 млрд руб. для завершения проекта», - сказал Сергей Верещагин.

По его словам, **Минтранс России** и **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** поддерживают завершение строительства данной дороги. Ввод в эксплуатацию железнодорожной линии Карабула - Ярки на 50 км сократит маршрут вывозки лесоматериалов с правого берега р. Ангара, что позволит в полной мере приступить к освоению Богучанского лесопромышленного комплекса, увеличить объем грузоперевозок до 1,9 млн тонн в год, сократить транспортные и временные издержки предприятий лесного комплекса, приступить к реализации инвестпроектов предприятий нефте- и газодобывающей отрасли.

Еще одним ключевым вопросом является содействие региону в обновлении пассажирского флота. На социальной пассажирской линии Красноярск - Дудинка ежегодно в период навигации силами двух теплоходов, построенных в начале 50-х годов прошлого века, перевозятся более 10 тыс. человек.

Для сохранения транспортной доступности для населения необходимо построить как минимум два судна. Стоимость строительства одного составляет порядка 2,5 млрд руб. Для начала строительства пассажирского флота в текущем году требуется консолидированное решение Минпромторга и **Минтранса России** о выделении средств лизинговой компании для финансирования проекта на льготных условиях.

По итогам обсуждения принят проект постановления Совета Федерации «О государственной поддержке социально-экономического развития Красноярского края».

ТАСС; 2019.07.19; ИНФОГРАФИКА: ЧТО ДАСТ ЭКОНОМИКЕ ТРАССА МОСКВА - КАЗАНЬ И ПОЧЕМУ М-7 НЕ СПРАВЛЯЕТСЯ

Как недавно сказал курирующий дороги и транспорт вице-премьер РФ **Максим Акимов**, «транспортный цех» единодушно считает, что трассе М-7 «Волга» нужна реконструкция. Но вопросов развития международного транспортного коридора Европа - Западный Китай она не решит. Для создания возможностей побороться за транзитный трафик с традиционными морскими маршрутами доставки товаров из Китая в России, по мнению транспортников, необходима новая дорога.

Идея строительства такой новой скоростной трассы Москва - Казань обсуждается уже не первый год. Утвержденный недавно правительством маршрут прохождения по областям проложен в отдалении от М-7 и в обход крупных городов, но позволяет, с одной стороны, упростить вопросы землеотвода и вести строительство в «чистом поле», а с другой - обеспечить развитие межрегиональных связей и появление новых точек роста.

Точку в вопросе может поставить премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**. До конца месяца межведомственная рабочая группа планирует завершить расчеты и представить их главе кабмина для выбора между реконструкцией М-7 до скоростной трассы или же строительством новой дороги.

Портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, собрал основные проблемы, которые накопились на трассе М-7 «Волга». А кроме того, показал, как новая трасса Москва - Казань впишется в коридор «Европа - Западный Китай», и какой эффект может дать экономике.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/722495>

ТАСС; 2019.07.22; ГЛАВА НОВОКУЗНЕЦКА РАСКРИТИКОВАЛ ПОДРЯДЧИКОВ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Глава Новокузнецка Сергей Кузнецов на своей странице в Instagram раскритиковал работу подрядной организации, которая отремонтировала дорожное покрытие в рамках профильного **нацпроекта** в поселке Притомский.

«К этому подрядчику накопилось много претензий! Низкое качество асфальтового покрытия, дорога уже сегодня не соответствует нормам. Губернатор потребовал не принимать работы до полного исправления всех выявленных дефектов», - написал Кузнецов.

Он отметил, что ранее подрядчика предупредили о необходимости исправления всех дефектов. По словам Кузнецова не только дорожные работы, но и благоустройство дворовых территорий не будут приняты до тех пор, пока организация не исправит свои недочеты.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/733499>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; В ЛЕНОБЛАСТИ СДАН В СТРОЙ ПЕРВЫЙ ОБЪЕКТ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Дорожники Ленинградской области завершили ремонтные работы на участке дороги «Кемполово - Выра - Тосно - Шапки», включенной в план ремонтов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщил РИА Новости представитель пресс-службы дорожного комитета региона.

По его словам, региональная трасса соединяет три района Ленинградской области: Волосовский, Гатчинский и Тосненский. Интенсивность движения составляет почти четыре тысячи автомобилей в сутки.

Собеседник агентства отметил, что на дороге уложены два слоя нового асфальтобетона и укреплены обочины. Для безопасного проезда транспорта в полосе отвода вырублены деревья и кустарник, установлены новые знаки. Суммарно работы обошлись в 53 миллиона рублей, - все средства были предоставлены Ленинградской области из федерального бюджета.

«Использованные в ремонте дороги материалы проходили несколько ступеней лабораторного контроля, включая проверки на толщину покрытия, ровность поверхности и коэффициент сцепления колеса автомобиля с дорогой», - сказал собеседник агентства.

Он напомнил, что ремонт трассы «Кемполово-Шапки» реализовывался в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**. Его реализации к 2024 году позволит существенно улучшить состояние дорожной сети регионов, сократить количество дорожно-транспортных происшествий. В этом году Ленинградская область получила первый транш в размере 296 миллионов рублей. На эти средства ведутся ремонты трех дорог с высокой интенсивностью движения и большой востребованностью у автомобилистов: Санкт-Петербург - Ручьи (дорога к Сосновому Бору); Гатчина - Ополье; Кемполово - Выра - Тосно - Шапки.

По словам представителя дорожного комитета, адресная программа ремонтов автодорог на этот год в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», стоимостью более одного миллиарда рублей, включает в себя 18 участков областных трасс в 13 муниципальных районах Ленинградской области.

«Дороги Ленинградской области сегодня - один из основных транзитных путей для всех грузов, идущих в северную Европу. Понимая всю ответственность в реализации **нацпроекта**, регион вовремя провел все необходимые процедуры для определения подрядчиков. Сейчас на ряде объектов уже завершается физическое выполнение работ. Мы понимаем, что **нацпроект** для области дает возможность частично ликвидировать накопившиеся недоремонты. Для этого регион выполнил условия **Минтранса** и предусмотрел необходимое софинансирование - 14 миллиардов рублей до 2024 года», - пояснил РИА Новости глава дорожного комитета Ленинградской области Юрий Запалатский.

По его словам, когда на федеральных трассах заработала система «Платон», то большегрузы стали сворачивать на региональные дороги.

«Опорная сеть областных дорог формировалась в 60-70 годы прошлого века, когда нагрузка на ось была в разы меньше. Вот хороший пример: фура въезжает в Ивангород, ей надо попасть в Москву. Вместо прямого пути на «Нарве» и Киевскому шоссе, водитель уходит на нашу дорогу «Толмачево - Нарва», далее - по трассе «Новгород - Луга» выезжает в Московскую область. В рамках **нацпроекта** мы работаем над созданием системы весогабаритного контроля проезда большегрузов по региональным дорогам. Здесь важен комплексный подход: весогабаритный контроль, фото и видео фиксация, дорожные метеостанции должны быть объединены в единую систему. В этом плане мы изучаем опыт Москвы, где такой подход приносит в бюджет около 14 миллиардов рублей ежегодно», - отметил Запалатский.

В свою очередь руководитель подведомственной комитету структуры, директор ГКУ «Ленавтодор» Денис Седов в беседе с корреспондентом агентства отметил, что ремонт региональных дорог ведется под особым контролем.

«Очень важно, что в Ленинградской области реализована многоступенчатая система контроля качества выполняемых работ, включая обязательный лабораторный контроль. При этом непосредственно на приемку ремонтов выезжают специалисты «"Общероссийского народного фронта», контролирующие ход реализации **нацпроекта** в регионе», - сказал Седов.

О скором выезде рабочей группы на один из отремонтированных дорожных объектов региона для оценки качества проделанной работы сообщил РИА Новости представитель ОНФ по Ленинградской области Алексей Орлов.

Он напомнил, что в апреле состоялась встреча представителей ОНФ с губернатором Ленобласти Александром Дрозденко и руководителями профильных комитетов и ЗакСа, на которой была озвучена инициатива создать рабочую группу по общественному контролю за выполнением работ в рамках национальных проектов, в том числе и дорог.

«Сейчас идет процесс создания такой группы. Мы надеемся, что к началу августа она уже будет сформирована в полном объеме и в первой половине месяца мы сможем выехать на проверку объекта. Несколько лет назад местные жители и активисты добивались от региона ремонта дороги Санкт-Петербург - Сосновый Бор «Ручьи», она была в очень плохом состоянии. В этом году был произведен ремонт в полном объеме, потрачены значительные бюджетные средства и нам хотелось бы посмотреть и оценить качество выполненных работ», - отметил член регионального штаба ОНФ.

<https://ria.ru/20190719/1556700766.html>

ТАСС; 2019.07.19; МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ДО КОНЦА ГОДА ПОЛУЧИТ 60 МЛН РУБ. НА ПРОЕКТ РЕМОНТА ДОРОГИ К ТЕРИБЕРКЕ

Мурманская область до конца года ожидает получить от правительства РФ первый транш в размере 60 млн рублей на проект реконструкции дороги к селу Териберка, которое в последнее время стало популярным туристическим местом, сообщил ТАСС в пятницу в Санкт-Петербурге, где проходит заседание Совета безопасности, врио губернатора области Андрей Чибис.

«Первый транш для начала работ, 60 млн рублей, в этом году получим. Ремонт дороги поможет реализовать потенциал Териберки», - сказал он.

Чибис отметил, что сейчас готовится проектная документация. Глава региона также сообщил, что на данный момент в Мурманской области заключены все контракты на ремонт дорог по **нацпроекту**, регион сделал это одним из первых в стране. Это позволит получить дополнительные средства из федерального бюджета - общая сумма по **нацпроекту** увеличится примерно на треть.

Село Териберка, известное по фильму Андрея Звягинцева «Левиафан», в последние годы стало популярным туристическим местом. Ежегодно его посещают до 40 тыс. человек, в том числе иностранцы. При этом 40 из 120 км пути от Мурманска к Териберке составляет

грунтовая дорога. По ней проложат асфальт. Реконструкция дороги повысит качество жизни проживающих в селе северян и в разы повысит туристический поток в Териберку.
<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/726891>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.07.22; В РОССИИ ВВЕЛИ НОРМУ ПРОВОЗА В БАГАЖЕ ФРУКТОВ И ЦВЕТОВ

С 19 августа пассажиры в своем багаже и ручной клади смогут ввезти в Россию не более пяти килограммов фруктов и овощей, а также не более трех букетов цветов без фитосанитарных сертификатов.

Начнут действовать изменения в правила государственного карантинного фитосанитарного контроля в пунктах пропуска через госграницу. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Ограничения установлены на ввоз подкарантинной продукции физическими лицами. То есть для более крупных партий на границе потребуют сопроводительные документы - фитосанитарные сертификаты. Если их не окажется, продукцию вернут обратно или уничтожат, причем за счет собственника. Раньше таких ограничений не было.

Касаются новые правила багажа и ручной клади пассажиров всех видов транспорта (судов, самолетов, пассажирских вагонов и автомобилей), а также членов экипажей судов, самолетов, вагонов-ресторанов, пересекающих таможенную границу Евразийского экономического союза. Распространяются новые правила также на почтовые отправления. Правила ввоза ужесточены в отношении продукции с высоким фитосанитарным риском. Например, это тропические фрукты, которые российские туристы, бывает, привозят сумками из южных стран - финики, инжир, ананасы, авокадо, гуайява, манго, мангостан. Здесь же и более привычные фрукты - абрикосы, вишня, черешня, персики, сливы, цитрусовые.

В перечне подкарантинной продукции также значатся бобовые, орехи, овощи, включая, например, томаты, различные виды капусты, морковь, репа, редис, огурцы, всевозможные луковицы, клубни. Кстати, картофель, как и посадочный материал, семена в любом случае можно ввозить только с фитосанитарными сертификатами. Ограничения также действуют в отношении рождественских елок, веток хвойных деревьев. Что касается букетов, то в каждом из них может быть не более 15 **цветков**, листьев или других частей растений. То есть объявить охапку, скажем, мимозы одним букетом не получится.

<https://rg.ru/2019/07/22/v-rossii-vveli-normu-provoza-v-bagazhe-fruktoy-i-cvetov.html>

ТАСС; 2019.07.19; РЕЛЬСЫ КРЫМСКОГО МОСТА СОЕДИНИЛИ КРЫМ И КУБАНЬ

Технический проезд по второму пути железнодорожной части Крымского моста, который соединяет берег Кубани с Крымским полуостровом, открыт, по нему передвигается рабочая техника строителей. До запуска пассажирского и грузового железнодорожного движения, запланированного на конец этого года, строителям предстоит еще много работы, сообщили ТАСС в инфоцентре «Крымский мост».

«После того, как были сомкнуты рельсы первого пути, а спустя месяц и второго, строители получили удобный технологический путь. По нему ходят техсоставы, выполняющие балластировку, выправку пути на разных участках моста на протяжении всех 19 километров», - уточнили в инфоцентре, добавив, что у инженеров и рабочих еще много работы до завершения строительства железнодорожной части Крымского моста.

Крымский мост протяженностью 19 км - самый длинный в России и Европе - связал полуостров с другими регионами России. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года, грузовое движение по нему стартовало позже - осенью того же года.

Строительство железнодорожной части моста и подходов к нему завершится до конца года. Ранее сообщалось, что, согласно планам, движение пассажирских поездов по Крымскому мосту будет запущено 9-10 декабря 2019 года.

Запуск железнодорожного сообщения призван улучшить снабжение полуострова, кроме того, в перспективе он поможет стабилизировать цены на продукты питания на полуострове, которые сейчас выше общероссийских.

<https://tass.ru/ekonomika/6680378>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ФСК УВЕЛИЧИЛА МОЩНОСТЬ ПОДСТАНЦИИ В ТАМАНИ В 1,5 РАЗА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРОМОБЪЕКТОВ

ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) завершило реконструкцию подстанции 220 кВ «Вышестеблиевская» в Краснодарском крае, увеличив мощность энергообъекта в 1,5 раза - до 375 МВА.

Как сообщает пресс-служба филиала компании - «МЭС Юга», проект создает дополнительные условия для развития экономики региона, в том числе для строительства нового сухогрузного района морского порта «Тамань».

Как сообщили «Интерфаксу» в компании, проект завершен на этой неделе, инвестиции составили около 430 млн рублей.

Согласно пресс-релизу, на подстанции установлен автотрансформатор на 125 МВА российского производства, смонтировано первичное оборудование ячейки 110 кВ - ограничители перенапряжения, разъединители, трансформаторы тока для линии 110 кВ до подстанции 110 кВ «Вышестеблиевская - тяговая». Это позволяет подключить к магистральным сетям объекты железнодорожной инфраструктуры сухогрузного района морского порта «Тамань».

Также на энергообъекте установлены микропроцессорные устройства релейной защиты и противоаварийной автоматики, автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии. Все работы проводились в условиях действующего энергообъекта без ограничений в подаче электроэнергии потребителям.

Подстанция 220 кВ «Вышестеблиевская» была введена в работу в 2011 году. От ее надежной работы зависит электроснабжение юго-западных районов Краснодарского края, в том числе инфраструктуры морских портов «Тамань», «Темрюк» и «Кавказ», интегрированных в международный транспортный коридор «Север-Юг».

«ФСК ЕЭС» обеспечивает энергоснабжение потребителей в 77 регионах России. Компании принадлежит 143,6 тыс. км высоковольтных магистральных линий электропередачи и 947 подстанции общей установленной мощностью более 347,3 тыс. МВА.

ТАСС; 2019.07.19; В НОВОСИБИРСКЕ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ПРИВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО

Реконструкция привокзальной площади Международного аэропорта Толмачево им. Покрышкина началась в Новосибирске, несмотря на то, что в городе уже неделю идут сильные дожди. Работы будут выполнены в срок, заявили ТАСС в нижегородской строительной компании «Лимакмарацстрой», которая получила контракт на этот объект.

«Сложно все-таки копать при таких погодных условиях, но нет, справляемся, техника работает. Мы не приостанавливаем работы», - сказали в компании, отметив, что работы будут выполнены в сроки, несмотря на непогоду. Завершить реконструкцию привокзальной площади ООО «ЛМС» должно до конца 2019 года.

По информации пресс-службы аэропорта Толмачево, конкурс на работы ООО «ЛМС» выиграло в июне 2019 года, стоимость контракта - 1,1 млрд рублей. «Подготовка привокзальной площади и подъездных путей, реконструкция и оборудование автостоянок

являются предварительным этапом реконструкции терминального комплекса аэропорта», - говорится в сообщении пресс-службы.

Реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта Толмачево пройдет в два этапа. Первый, основной, завершится до 2022 года и позволит увеличить поток пассажиров до 10 миллионов в год, остальные работы закончат к 2025 году. Общая площадь аэровокзального комплекса после реализации двух этапов составит более 100 тыс. кв. метров.

<https://tass.ru/sibir-news/6681133>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.07.22; КАТКИ ПОШЛИ В ГОРУ; ПРОДАЖИ СПЕЦТЕХНИКИ ПРОДОЛЖИЛИ РОСТ

Крупные производители дорожно-строительной техники по итогам полугодия нарастили реализацию на треть, основной спрос пришелся на начало дорожно-строительного сезона — конец апреля—май. Объем таких работ в 2019 году только на федеральных трассах включает 1,5 тыс. объектов, общее финансирование дорожного ремонта — 589,5 млрд руб. Отечественные производители профильной техники говорят, что результаты полугодия могли бы быть лучше: программа льготного лизинга, позволяющая им наращивать долю на рынке, формально заработала только в конце июня.

Продажи дорожно-строительной техники (ДСТ) отечественных производителей в РФ в первом полугодии увеличились на 30%, до 18 млрд руб. Наибольший рост реализации в январе—июне в количественном выражении зафиксирован в сегменте бульдозеров — на 44%, а также экскаваторов-погрузчиков — на 35%. По данным «Росспецмаш-стата» (собирает информацию от компаний, которые выпускают 80% объема производимой в России ДСТ), упали за тот же период продажи автобетоновозов — на 50%, катков — на 15%, мини-погрузчиков — на 9%. Общая статистика по продажам иностранной ДСТ отсутствует, но «Ъ» опросил основных зарубежных поставщиков, которые тоже констатируют рост продаж.

Спрос активизировался во втором квартале: в январе—марте объем проданной техники в деньгах составлял только 7,8 млрд руб. В **Росавтодоре** «Ъ» сказали, что на большей части территории РФ старт дорожного сезона совпадает с серединой весны, это вторая половина апреля—май. В целом программа работ дорожно-строительного сезона 2019 года на федеральных трассах, подведомственных **Росавтодору**, включает около 1,5 тыс. объектов. Самые значимые проекты — реконструкции путепровода на А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» и участка А-121 «Сортавала» в Ленинградской области; Р-256 «Чуйский тракт» в Республике Алтай, М-8 «Холмогоры» на обходе Вологды и А-370 «Усури» в Хабаровском крае; Р-351 Екатеринбург—Тюмень на границе Свердловской и Тюменской областей, Р-258 «Байкал» в Бурятии, Р-217 «Кавказ» на обходе Гудермеса и на границе с Дагестаном и другие проекты, включенные в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года. Объем финансирования федерального проекта «Дорожная сеть», посвященного непосредственно дорожному ремонту в регионах, городах и агломерациях, в рамках профильного **нацпроекта** в 2019 году составляет 589,5 млрд руб.

В Минпромторге «Ъ» сказали, что за четыре месяца 2019 года производство по основным сегментам техники для подготовки и устройства дорожного полотна, а также по уходу и содержанию автомобильных дорог выросло на 20%. Фактором роста реализации в первом полугодии также стало «успешное осуществление программы льготного лизинга в 2017–2018 годах и ее ожидаемое продление», полагают чиновники.

Впрочем, продажи шли бы еще активнее, если бы действие льготного лизинга не приостанавливалось, полагают в «Росспецмаше» (лобби отечественных машиностроителей). На этом фоне многие заводы сократили планы по выпуску техники, отмечают в ассоциации. Дело в том, что лизинг с господдержкой в 2019 году был запущен

только с конца июня. Но многие компании работали по программе и в предыдущие месяцы, что обеспечило сохранение положительной динамики продаж, говорят в «Росспецмаше». Так делал, например, «Европлан». «Это позволило нашим чистым инвестициям в покупки самоходной техники для клиентов за шесть месяцев вырасти более чем на 30%»,— сообщили в компании.

По оценкам «Европлана», на рынке на льготную программу приходится до 20% лизинговых сделок по спецтехнике и ДСТ, «при увеличении бюджета эта доля могла бы стать больше». Портфель техники, приобретаемый в лизинг с господдержкой и без нее, отличается, говорят в компании: в программе участвуют только определенные марки из-за требований правительства. В рамках субсидии спросом пользуется прицепная ДСТ марок «Тонар», «Бонум» и «Грюнвальд», отмечают в «Европлане», а также автокраны «Клинцы», «Галичанин», «Ивановец».

В 2018 году в рамках льготного лизинга было выдано субсидий на сумму 1,75 млрд руб., и это позволило реализовать технику стоимостью более 17,5 млрд руб., подсчитали в Минпромторге. В этом году при бюджете программы 2,1 млрд руб. чиновники надеются «дополнительно увеличить объемы производства и загрузить существующие мощности». Но задолженность бюджета перед лизингодателями за 2018 год составляет около 1,3 млрд руб., что значительно урежет бюджет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4038890>

ПРАЙМ; 2019.07.19; ПРОЕКТ О ШТРАФЕ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ ЕЩЕ НЕ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ - ДЕПУТАТ

Госдума не сможет принять законопроект по штрафам за неоплату проезда по платной дороге до конца весенней сессии, потому что он еще не внесен, считает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

Минтранс РФ ожидает, что нормативная база по штрафам за неоплату проезда по платной дороге будет принята до конца весенней сессии Госдумы, которая заканчивается 25 июля, сообщил ранее агентству представитель ведомства.

«Во-первых, законопроекта мы не видели, внести его может только правительство, а **Минтранс** озвучил только идею... Весенняя сессия через неделю закончится. Внесенные законопроекты идут в рассылку на месяц... Они его, возможно, подготовили, потому что (суммы - ред.) штрафы звучат уже», - сказал Лысаков РИА Новости.

По мнению парламентария, если соответствующий проект поступит в нижнюю палату парламента, то принять его смогут в лучшем случае в ходе осенней сессии.

«По поводу идеи наказания - идея правильная. Хотя, разговор идет о малом количестве случаев, там менее процента, по данным МВД. Чтобы это не стало более массовым явлением, конечно, надо предусмотреть санкции за такое хамское поведение. Потому что люди имеют альтернативу в виде бесплатной дороги», - пояснил депутат.

В четверг газета «Коммерсант» писала, что штраф за проезд платных участков автодорог без оплаты составит от 5 до 10 тысяч рублей, самостоятельно и без последствий оплатить задолженность можно будет в течение пяти дней с момента нарушения. Санкция будет применяться в случаях, когда водитель проехал пункт взимания платы, сломав шлагбаум, либо не оплатил проезд в системе безбарьерного проезда freeflow, которую в первую очередь планируется внедрить на строящейся ЦКАД, пишет газета.

https://1prime.ru/state_regulation/20190718/830171110.html

RNS; 2019.07.19; В ГИБДД НАЗВАЛИ ГЛАВНУЮ ПРИЧИНУ ГИБЕЛИ ЛЮДЕЙ НА ДОРОГАХ

Главной причиной гибели людей на российских дорогах остается выезд транспортных средств на встречную полосу, сообщили в ГИБДД.

«По-прежнему самая частая причина гибели участников движения связана с выездом автомобиля на полосу встречного движения. Одно из решений проблемы – разделение потоков транспорта», — сообщили в Госавтоинспекции.

По итогам полугодия количество дорожных аварий снизилось на 1,3% (70 151), число погибших – на 5,4% (6 763), раненых – на 0,5% (90 103).

«Также отмечается снижение количества ДТП, связанных с управлением водителями транспортных средств в состоянии опьянения на 17% (5652), число погибших в таких ДТП – на 31,1% (1319), раненых – на 14,5% (7916)», — рассказали в ходе совещания.

С января снизилось также количество происшествий из-за наездов на пешеходов - на 3,8% (19811). Снизилось количество ДТП «по вине» водителей автобусов на 6,5% (2507).

<https://rns.online/transport/V-GIBDD-nazvali-glavnuyu-prichinu-gibeli-lyudei-na-dorogah-2019-07-19/>

RNS; 2019.07.19; В РОССИИ ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ-ПАССАЖИРОВ

Количество дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пассажиров в России выросло на 5% за шесть месяцев 2019 года, сообщили в Госавтоинспекции.

«Почти на 5% (4000) возросло количество ДТП с участием детей-пассажиров, а также на 5,2% числа раненых детей (4655). При этом число погибших детей сократилось на 8,4% (141)», — говорится в сообщении.

Дополнительно зафиксирован рост всех показателей аварийности с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет. Число погибших детей-пассажиров, в ситуации, когда водители нарушили правила их перевозки, выросло на 14%, до 25 случаев.

Большинство ДТП с детьми было совершено на территориях городов и населенных пунктов в результате столкновения транспортных средств.

«Основными причинами столкновений в городах и населенных пунктах стало несоблюдение водителями очередности проезда перекрестков, вне населенных пунктов – выезд на полосу встречного движения», — добавили в Госавтоинспекции.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-viroslo-chislo-DTP-s-uchastiem-detei-2019-07-19/>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; ГИБДД ИЗУЧИТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕПУТАТА ГОСДУМЫ О ЗНАКЕ «БЕРЕМЕННАЯ ЗА РУЛЕМ»

ГИБДД России «всесторонне изучит» инициативы депутатов Государственной Думы о введении в России спецзнака «Беременная за рулем» и «Придорожная торговля», однако пока что соответствующие подразделения предложений не получили, сообщили в ответе на запрос РИА Новости в ведомстве.

Ранее депутат Госдумы Виталий Милонов предложил главе МВД Владимиру Колокольцеву рассмотреть вопрос об установке на автомобилях специальных знаков, демонстрирующих, что за рулем находится беременная женщина или молодая мать. По мнению депутата, из-за частых конфликтов на дорогах возникает много происшествий, и особенно тревожно, когда участниками и жертвами ДТП становятся молодые матери или беременные женщины.

Также депутат Госдумы Василий Власов направил в МВД и **Минтранс** предложение о том, что дорожные знаки в РФ нужно дополнить специальным знаком «Придорожная торговля», чтобы повысить безопасность людей, занимающихся такой деятельностью, а саму работу сделать более организованной.

«Сообщаем, что указанные в обращении предложения депутатов Государственной Думы Российской Федерации после поступления в ГУОБДД МВД России будут всесторонне изучены специалистами», - говорится в ответе ГИБДД.

<https://ria.ru/20190719/1556676072.html>

ТАСС; 2019.07.19; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕДАЛИ ТРАНСПОРТНИКАМ РЕГИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА 50 НОВЫХ АВТОБУСОВ

Власти Липецкой области передали муниципальному транспортному предприятию регионального центра 50 новых автобусов, которые будут курсировать по городским маршрутам. Об этом сообщил в пятницу на торжественной церемонии передачи подвижного состава временный исполняющий обязанности главы администрации области Игорь Артамонов.

«Теперь каждый пятый автобус у нас - новый, все автобусы соответствуют экологическому стандарту Евро-5, работают на газомоторном топливе, оборудованы кондиционерами, пандусами для людей с ограниченными возможностями», - сказал Артамонов. Он подчеркнул, что с передачей нового подвижного состава в автопарк власти рассчитывают и на высокую культуру обслуживания пассажиров.

Врио главы региона напомнил, что на этом программа обновления автобусного парка не закончится, и до конца года еще около 50 новых автобусов, соответствующих стандарту Евро-5, должны закупить частные липецкие перевозчики. Для этого власти предоставят им субсидии из городского и областного бюджетов - 20% от стоимости техники при длине автобуса свыше 9,5 метра и 10% от стоимости техники при длине от 7,6 до 9,5 метра.

А для оперативного контроля за движением общественного транспорта в областном центре планируется также создать систему единого управления транспортными потоками. «Также есть жалобы от людей, что где-то не хватает маршрутов, куда-то общественный транспорт не доходит. Будем создавать единое управление транспортными потоками», - сказал Артамонов.

В пресс-службе региональной администрации ТАСС напомнили, что программа обновления пассажирского транспорта как в самом Липецке, так и в других муниципалитетах области была запущена по инициативе Артамонова. Так, только в текущем году на закупку автобусов для города Липецка было выделено 409,5 млн рублей, из которых 90% - это средства региона и 10% - городского бюджета.

В настоящее время в целом по области парк общественного транспорта составляет 1251 единицу, его средний возраст - 12,8 лет. Больше половины - 740 автобусов - имеют сверхнормативный срок эксплуатации. «В 2019 году приобретено 197 новых машин при поддержке областного и местных бюджетов, всего на закупку автобусов региональным и муниципальными бюджетами выделен 921 млн рублей», - заметили в пресс-службе, подчеркнув, что нынешнее обновление автобусного парка стало самым масштабным за последние 10 лет.

<https://tass.ru/ekonomika/6681837>

ТАСС; 2019.07.19; ВЛАСТИ ЕКАТЕРИНБУРГА ТЕСТИРУЮТ НА ГОРОДСКИХ УЛИЦАХ ЭКОЛОГИЧНЫЙ БЕЛОРУССКИЙ ЭЛЕКТРОБУС

Власти Екатеринбурга проводят на городских улицах тестирование белорусского экологичного электробуса. В будущем городские власти рассматривают вариант приобретения такого вида транспорта для постоянного использования, сообщили ТАСС в пресс-службе мэрии Екатеринбурга в пятницу.

«Власти планируют обновлять городской транспорт Екатеринбурга. Глава города Александр Высокинский рассматривает варианты приобретения новых автобусов, трамваев и электробусов. У электробуса есть ряд преимуществ перед другими видами общественного транспорта: он автономен по сравнению с троллейбусом, для него не требуется прокладка линий. Сейчас он курсирует по городу в тестовом режиме», - сказали в пресс-службе.

Стоимость одного электробуса составляет порядка 23 млн рублей. Кроме того, для электробуса необходим специальный генератор подзарядки, стоимость которого составляет около 20 млн рублей. На полную подзарядку транспорта понадобится 6-8

минут. Генератор, от которого электробус заряжают во время тестового режима, стоит около 2 млн рублей, на подзарядку от такого устройства требуется 1,5 часа.

По словам главного инженера Октябрьского троллейбусного депо Екатеринбурга Олега Кошкина, троллейбусный парк Екатеринбурга требует полного обновления, так как имеющийся транспорт сильно устарел.

«Срок годности троллейбуса составляет примерно десять лет. В нашем городе ездят примерно 250 троллейбусов, самые новые из которых были выпущены в 2008 году. Электробус мог бы решить эту проблему, если власти решат приобрести его для города», - сказал Кошкин.

Ранее в ноябре 2017 года по Екатеринбурге в тестовом режиме курсировал другой электробус. На тест-драйв экологичного транспорта столице Урала было выделено десять дней. По результатам тестирования мэрия должна была принять решение, нужен ли городу такой автобус. Планировалось, что партия электробусов прибудет в Екатеринбурге к чемпионату мира по футболу в 2018 году, однако власти приняли решение отказаться от закупки такого транспорта из-за его дороговизны.

<https://tass.ru/ural-news/6681347>

ТАСС; 2019.07.19; ПРОБНЫЙ ПОЕЗД ПРИБЫЛ НА СТРОЯЩУЮСЯ СТАНЦИЮ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО «ШУШАРЫ»

Пробный поезд проехал по Фрунзенскому радиусу Петербургского метрополитена и прибыл на строящуюся станцию «Шушары», ввод которой намечен на 1 сентября. Об этом сообщает корреспондент ТАСС, присутствующий на встрече состава.

Фрунзенский радиус проходит по южной части города и включает в себя три станции: «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары», линия проходит вдоль улицы Бухарестской в Купчине.

«Мы сегодня запустили пробный поезд по участку строящегося Фрунзенского радиуса. Поезд прошел от «Международной» через «Проспект Славы», через станцию «Дунайская» и доехал до «Шушар» <...> все проходит в штатном режиме, поезд следовал со скоростью около 8 км/ч, поскольку все пути только обкатываются, и необходимо соблюдать особую осторожность», - рассказала журналистам пресс-секретарь «Метростроя» Екатерина Гигиняк.

Дальнейшие работы

После проезда первого пробного поезда начнется обкатка путей, снятие окалины с контактного рельса, проверка единой цифровой и поездной радиосвязи. Затем в течение более чем месяца электровозы выполнят проверку взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов в устройствах автоматики и телемеханики движения поездов.

«Сроки сдачи никто не отменял, поэтому 1 сентября мы должны закончить все работы, и станции смогут принять первых пассажиров. Из строительных работ здесь еще будут проводиться монтажные и отделочные работы. Станция «Шушары» практически готова - здесь немного отделки осталось, немного объема. Еще такой важный момент - пусконаладка всего оборудования, <...> мы стремимся к 100% [готовности]», - пояснила Гигиняк.

Новый участок, согласно проекту, будет иметь пропускную способность 40 пар поездов в час, прогнозируемый суточный объем перевозок на первом этапе эксплуатации - 997 тыс. пассажиров. Общие затраты на строительство нового участка составят порядка 34 млрд рублей.

К 2032 году правительство Санкт-Петербурга намерено открыть 29 станций метро, для этого ежегодное финансирование работ планируется увеличить до 30 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6682863>

LENTA.RU; ЕЛИЗАВЕТА ГОРОДИЩЕВА; 2019.07.20; РЕАЛЬНЫЙ ФОРСАЖ; НОВЫЙ МЕГАПРОЕКТ РАЗГОНИТ ЭКОНОМИКУ РОССИИ. СКОЛЬКО ЭТО БУДЕТ СТОИТЬ?

Крупнейшие российские города планируют связать с помощью дорог будущего - высокоскоростных железнодорожных магистралей, по которым поезда будут двигаться со скоростью 400 километров в час. Они обойдутся России в триллионы рублей, но обещают огромный экономический эффект, значительно ускорив поездки и доставку грузов по стране. Строительство первой такой магистрали должно начаться уже в ближайшие годы благодаря **нацпроектам**. Пока же правительство стоит перед выбором: построить дорогу из Москвы в Казань или из Москвы в Петербург. Дорогие перспективы проехать с ветерком - в материале «Ленты.ру».

Идея создания высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) обсуждается со времен СССР, однако, несмотря на несколько попыток, за 30 лет после распада Союза ни одна дорога так и не была построена. В 2018-м власти решили дать проекту новый толчок. Строительство ВСМ в России стало частью **нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, рассчитанного до конца 2024 года. Одна из главных задач программы - реализация первого этапа строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали в России в ближайшие пять лет, для чего из бюджета планируется выделить 621,8 миллиарда рублей.

Изначально власти планировали реализовать ВСМ по маршруту Москва - Казань, а стоимость дороги оценивалась в 1,7 триллиона рублей. Проект был предложен в 2013 году и позволил бы преодолевать 800-километровую дистанцию за 3,5 часа вместо привычных 11,5. Кроме того, в перспективе были планы продлить маршрут до Екатеринбурга и даже дальше, до Китая. Первый этап, предполагавший строительство линии Железнодорожный (Московская область) - Гороховец (Владимирская область) и организацию движения пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода по существующим путям, был включен в **комплексный план модернизации**, опубликованный в октябре прошлого года. В конце 2018 года Главгосэкспертиза даже успела одобрить первый этап масштабной стройки.

Однако магистраль в казанском направлении вызвала споры в правительстве, многие усомнились в рентабельности проекта. План поддерживал вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий транспорт и **нацпроект** по модернизации инфраструктуры, но критиковал первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов. Он в декабре прошлого года счел ВСМ в этом направлении бессмысленной: «Поскольку между Казанью и Москвой действует нормальное авиасообщение, по времени все равно авиасообщение будет быстрее, чем высокоскоростной поезд, поэтому экономический смысл [строительства ВСМ в этом направлении] фактически отсутствует». Аналогичное мнение Силуанов высказал в отношении грузоперевозок: ВСМ Москва - Казань нерентабельна в сравнении с транспортировкой по морю или по обычной железной дороге.

На фоне споров о целесообразности проекта в апреле 2019 года президент России **Владимир Путин** не дал согласия на ВСМ в казанском направлении. При этом президент поддержал идею другой ВСМ, о которой также говорят не первый год, - высокоскоростной магистрали между Москвой и Петербургом.

Давно забытое старое

О ВСМ из Москвы в Петербург впервые заговорили еще в 1991 году, однако первая попытка реализации проекта не удалась, и в 1998-м его заморозили. Вместо этого провели реконструкцию Октябрьской железной дороги и запустили «Сапсаны». Потом идею ВСМ Москва - Петербург пытались реанимировать, и в 2011 году был представлен проект магистрали. Однако и тогда он не был реализован - вместо ВСМ началось активное обсуждение железнодорожной магистрали в казанском направлении. Теперь же глава

государства потребовал снова рассмотреть вариант ВСМ Москва - Петербург как более надежный с точки зрения экономики.

По словам пресс-секретаря главы государства Дмитрия Пескова, решение о ВСМ между Москвой и Питером, где уже курсируют «Сапсаны», объясняется тем, что нужно связать два крупнейших города России высокоскоростным железнодорожным сообщением. Это не только повысит скорость передвижения между городами, но и приведет к «ускорению в целом циркуляции экономической жизни по этим железнодорожным капиллярам».

В то же время в **Минтрансе** объяснили необходимость магистрали именно в этом направлении его высокой загруженностью. По словам главы ведомства **Евгения Дитриха**, открытие ВСМ позволило бы справиться со значительно возросшим на северо-западном направлении потоком пассажиров и грузов. В настоящее время на этой ветке и грузовые, и пассажирские поезда передвигаются по одним путям, и появление ВСМ сможет разрешить этот «конфликт».

«Возможности, пропускные способности для таких поездов уже приближаются к своему потолку: мы больше не сможем провезти, то есть придется ущемлять либо пассажирское движение, либо грузовое», - сказал **Дитрих**. - С учетом того, что на направлении Москва - Санкт-Петербург идет еще и «Сапсан», который имеет еще один скоростной режим, говорили о том, что для запуска одного «Сапсана» необходимо снять шесть грузовых поездов, - таким образом на этом направлении «вышибается» грузовое движение».

Антон Силуанов пояснил, почему из двух проектов был одобрен именно ВСМ Москва - Петербург: «Естественно, Казань - совершенно другой пассажиропоток, соответственно, и стоимость билета ниже, и сам проект более затратный, и окупаемость его значительно дальше».

Между тем детали проекта магистрали в Петербург пока неизвестны. Не ясны ни точная стоимость ВСМ, ни детали маршрута, по которому она пройдет. По предварительной оценке правительства, магистраль обойдется в 1,5-1,7 триллиона рублей, что примерно соответствует стоимости ВСМ в казанском направлении. Более точные цифры планируют представить в конце лета. Детали маршрута будут разрабатываться только осенью 2019 года. Пока же известно лишь то, что километраж магистрали фактически совпадает с длиной ВСМ до Казани - около 800 километров. Кроме того, в правительстве сообщили, что прорабатывается идея захода ВСМ в Великий Новгород. По словам спецпредставителя президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергея Иванова, активная фаза строительства ВСМ Москва - Петербург может начаться в середине 2020-х.

Поставили на рельсы

Окончательно решить, какая из двух ВСМ будет построена, правительство России обещает до конца 2019 года. Пока разрабатывается проект магистрали между Москвой и Петербургом, власти продолжают работы по оценке экономической целесообразности маршрута в Казань. Как ранее пояснял пресс-секретарь президента Дмитрий Песков, отказ **Путина** поддержать казанский вариант в апреле не означает полного отказа от него. Кроме того, профильный вице-премьер отмечал, что проект ВСМ Москва - Казань не закрыт, пока ведется обсуждение о сроках его реализации и очередности с проектом Москва - Петербург.

Максим Акимов, поддерживающий этот проект, выражал надежду, что ВСМ в Казань запустят до 2027 года: «Мне бы хотелось мечтать, что до 2027 года. Что мы не успеем угробить проектно-сметную документацию ВСМ Москва - Казань, что она не устареет». Между тем власти настроены на то, чтобы сеть ВСМ в России в ближайшие годы расширялась не только в направлениях Петербурга и Казани. Так, по мнению Силуанова, в случае успеха ВСМ в северо-западном направлении проект можно расширить не только до Казани, но и до Краснодара и Ростова-на-Дону.

Первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов** заявил, что необходима и магистраль из Москвы к Черному морю, поскольку у россиян должен быть выбор - лететь самолетом или поездом. В РЖД заявили о готовности рассмотреть организацию пересадочного маршрута с использованием ВСМ Москва - Петербург и до Хельсинки. Кроме того, в компании считают целесообразным в качестве варианта рассмотреть и организацию поездок из Санкт-Петербурга до Нижнего Новгорода.

https://lenta.ru/articles/2019/07/20/super_road/

ТАСС; 2019.07.19; ПОГРУЗКА УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА НА ВОСТОК ВЫРОСЛА С НАЧАЛА ИЮЛЯ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 5%

Российские железные дороги (РЖД) увеличили экспортные перевозки угля из Кузбасса в перегруженном восточном направлении, на котором в июне были проблемы с отправкой грузов из-за ремонтной программы РЖД. С начала июля прирост в восточном направлении составил более 5%, сообщает в пятницу пресс-служба РЖД.

«По итогам восемнадцати дней июля 2019 года погрузка угля из Кузбасса на экспорт увеличилась на 0,2 млн т или 2,3% к уровню 2018 года, при этом в восточном направлении прирост составил уже 5,2%. Важно отметить, что набранные в июле темпы прироста погрузки обеспечиваются в условиях проведения масштабных ремонтно-путевых работ на инфраструктуре железных дорог Восточного полигона», - говорится в сообщении компании.

Ранее сообщалось, что поставки угля из Кемеровской области в восточном направлении значительно снизились в июне текущего года из-за ремонтной программы РЖД и наводнения в Иркутской области. По данным региональных властей, на фоне падения цен на уголь и проблем с его отгрузкой за первое полугодие 2019 года объемы поставок кузбасского угля в восточном направлении снизились на 0,4% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года.

В свою очередь РЖД предложили кузбасским угольным компаниям скидку на транспортировку угля в направлении южных портов в альтернативу перегруженному восточному направлению. Российские железные дороги с 16 июля на два месяца отменили экспортную надбавку к тарифам на транспортировку в сторону припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги.

<https://tass.ru/ekonomika/6683092>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ФАС ПРИЗНАЛА РОСТ ЦЕН НА ЦКК В 2018 Г ОБЪЕКТИВНЫМ И НЕ ЗАВИСЯЩИМ ОТ ВМЗ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ установила отсутствие причинно-следственной связи между доминирующим положением АО «Выксунский металлургический завод» (входит в состав «Объединенной металлургической компании», ОМК) и повышением цен на цельнокатаные колеса в 2017-2018 гг. Тем не менее, ведомство готовится начать новое расследование на предмет нарушения ВМЗ антимонопольного законодательства в 2019 году.

Увеличение спроса на железнодорожные колеса и, как следствие, повышение цен на товар связано с рядом внешних факторов, не зависящих от действий ВМЗ на товарном рынке, говорится в сообщении ФАС.

Среди факторов, повлиявших на рост цен на ЦКК, ведомство называет сокращение предложения б/у колес, которое ранее образовалось в результате государственной программы по ускорению списания старых вагонов в предыдущие периоды и рост спроса на грузоперевозки, в том числе за счет увеличения экспортных поставок. «В результате массового списания вагонов и роста спроса на грузоперевозки возрос спрос на новые вагоны, что, в свою очередь, также увеличило спрос на новые колеса», - говорится в сообщении ФАС.

При этом объем производства колес цельнокатаных ВМЗ за рассматриваемый период достигал максимальных значений, и компания осуществляла деятельность в условиях полной загрузки предприятия.

Таким образом, рост спроса на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в 2017-2018 годах является фактором, который способствовал бы росту цен на рынке, если бы он находился в состоянии конкуренции. «Антимонопольным органом установлено, что причинно-следственная связь между доминирующим положением АО «ВМЗ» и повышением цен на колеса цельнокатаные за период 2017-2018 годов отсутствует», - сообщила служба.

В то же время ФАС заявила о намерении рассмотреть действия ВМЗ «на предмет нарушения антимонопольного законодательства в 2019 году». По сообщениям СМИ и по имеющейся у антимонопольного органа информации, завод начиная с апреля 2019 года ежемесячно проводит открытые конкурентные запросы цен по продаже железнодорожных колес. «Цены победителей процедур превышают цену реализации за первый квартал 2019 года в два раза. При этом существенных изменений в себестоимости не обнаружено», - говорится в сообщении ФАС.

В пресс-службе ФАС России «Интерфаксу» сообщили, что дело по признакам нарушения заводом в 2019 году п.1 ч.1 ст.10 ФЗ «О защите конкуренции» возбуждено 18 июля.

«Дело о нарушении АО «ВМЗ» антимонопольного законодательства в части установления и поддержания монополично высоких цен на рынке цельнокатаных колес в 2019 году будет рассмотрено антимонопольным ведомством в установленные законом о защите конкуренции сроки, которые составляют до 9 месяцев», - сказал в пресс-службе.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.07.22; «ТРАНСНЕФТЬ» ВЗЫЩЕТ ЗА ПРИЧАЛ; КОМПАНИЯ ТРЕБУЕТ 640 МЛН РУБЛЕЙ ЗА АВАРИЮ В НОВОРОССИЙСКЕ

Как стало известно “Ъ”, «Транснефть» требует через суд около 640 млн руб. с судовладельца танкера, навалившегося на причал в Новороссийске в конце июня. Суд уже наложил арест на танкер, что позволит «Транснефти» хотя бы частично покрыть убытки. Сейчас причал работает в ограниченном режиме из-за ремонта, но авария практически не привела к снижению нефтеналивных грузов, говорят источники “Ъ”.

«Транснефть» 18 июля подала в Арбитражный суд Краснодарского края иск о взыскании убытков в 641 млн руб. с компании Hamilton Shipping LLC (Маршалловы острова), следует из картотеки арбитражных дел. Следующее заседание планируется 13 августа.

Танкер этой компании FOS Hamilton (дедвейт 105 тыс. тонн), зафрахтованный «Роснефтью», 22 июня протаранил при швартовке один из причалов принадлежащего «Транснефти» Новороссийского морского торгового порта (НМТП, является соистцом). Советник президента «Транснефти» Игорь Демин сообщил “Ъ”, что предъявленные Hamilton Shipping претензии включают ремонт причала и стоимость поврежденного оборудования, которое находилось там во время инцидента. После аварии «Транснефть» ограничила размеры принимаемых на причале судов только типом Aframax.

«Транснефть» уже добилась того, что 27 июня суд наложил обеспечительные меры на танкер в виде морского залога. Морской залог позволяет «Транснефти» и НМТП требовать продажи арестованного судна, чтобы ускорить процесс получения компенсации за причиненные убытки. В определении суда указывалось, что помимо прямых убытков также «высока вероятность вынужденного отказа порта от новых контрактов из-за существенного ограничения возможностей на время ремонта». Впрочем, два источника “Ъ” заверяют, что ограничения в работе причала практически не привели к снижению отгрузки нефти, часть объемов была обработана соседним причалом.

Название Hamilton Shipping совпадает с названием крупной ирландской компании. Источник “Ъ” утверждает, что такой же по характеристикам танкер, как FOS Hamilton,

может стоить \$50 млн. Он не исключает, что состояние поврежденного судна позволит продать его за \$8–10 млн, что позволит практически покрыть убытки «Транснефти».

Причиненный вред взыскивается именно с компании-судовладельца, которая обязана будет этот вред возместить, а потом сама будет предъявлять требования к своим сотрудникам в порядке регресса, отмечает руководитель практики имущественных и обязательственных отношений НЮС «Амулекс» Галина Гамбург. Она добавляет, что также может быть взыскана упущенная выгода, однако ее размер надо обосновать.

Наиболее быстрый вариант, учитывая обстоятельства, это продажа танкера и изъятие его груза, говорит партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. Если этого не хватит, то необходимо будет добиваться через суд конфискации иных судов и грузов, принадлежащих этому же собственнику. Но на это уйдет время, и, скорее всего, если владелец суда уже предвидел последствия, но при этом не объявился — он мог перенести свои другие суда на другое юрлицо, и тогда взыскать убытки будет еще сложнее, полагает юрист. Он добавляет, что можно «пойти по долгому пути» и попытаться признать решение суда РФ в иностранной юрисдикции и добиться его исполнения там, но это не гарантирует успеха, а вот затраты на процесс будут ощутимыми.

<https://www.kommersant.ru/doc/4038889>

ПРАЙМ; 2019.07.19; РОСМОРРЕЧФЛОТ: НАВИГАЦИЮ НА РЕКАХ РФ ОБСУДЯТ В АВГУСТЕ, ПОКА СИТУАЦИЯ СЛОЖНАЯ

Ситуация с водностью рек РФ тревожная, будет обсуждаться на заседании межведомственной рабочей группы в августе, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Росморречфлота**.

Ранее в региональных СМИ появилась информация о сильном обмелении Волги. Об этом сообщили жители Казани, Ульяновска, Самары и Твери. В середине мая уровень воды в расположенном на Волге Куйбышевском водохранилище (оно обслуживает, в том числе, нужды Татарстана, Самарской и Ульяновской областей) опустился с запланированных 53 метров до чуть более чем 50 метров, что всего на 1 метр выше критической для судоходства отметки в 49 метров. Также сообщалось об обмелении Амура и других рек.

«Ситуация на Волге, на Единой глубоководной системе (ЕГС) в европейской части России в этом году на крупных реках с судоходными путями, действительно, достаточно сложная. Воды не хватает. В зависимости от уточненного гидрометеорологического прогноза на осень возможно изменение критической ситуации по водности как в сторону ее усугубления, так и смягчения», - сообщил РИА Новости представитель ведомства.

По словам собеседника агентства, заседание межведомственной рабочей группы состоится в августе, на нем будут сделаны прогнозы по ситуации с водностью Волги и иных рек, и в случае необходимости транспортные компании, энергетические компании будут оповещены о вводимых ограничениях. «Прогноз достаточно тревожный, но ситуация пока не определена, она может измениться. Она еще не достигла того уровня, который был в 2015 году, когда была фактически разорвана на две части ЕГС», - отмечают в **Росморречфлоте**.

«Пока мы не имеем данных по тому, как будет вести себя ЕГС по водности на сентябрь - октябрь, их нет. Но в целом сезон достаточно маловодный, мы проходим практически по нижней планке по водности и ограничения по глубинам уже действуют для судоходных компаний. Приоритетом для нас являются пассажирские рейсы, грузовой флот уже находится под давлением этой ситуации», - добавил собеседник агентства. Он уточнил, что грузовой флот пропускают по лимитирующим участкам группами судов.

Сейчас в России реализуются два проекта, которые устранят зависимость судоходства от гидрометеорологической обстановки и сократят лимитирующие участки на реках, - это

строительство Багаевского и Нижегородского низконапорных гидроузлов. Совокупная стоимость проектов превышает 60 миллиардов рублей.

<https://1prime.ru/business/20190721/830176128.html>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.07.22; ПЕТЕРБУРГУ И НЕБА МАЛО; ПУЛКОВО ПЫТАЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ ИНОСТРАННЫЕ АВИАКОМПАНИИ

Власти Петербурга и управляющая компания аэропорта Пулково пытаются получить для него статус открытого неба с 2020 года. Теоретически это может позволить иностранным авиакомпаниям летать в Петербург и из него в третьи страны без ограничений. Идею уже поддержал **Владимир Путин**. Однако она предсказуемо вызвала резкие возражения российских авиакомпаний, кроме того, далеко не все зарубежные страны согласятся поддержать этот статус.

Правительство РФ может предоставить аэропорту Пулково статус открытого неба, рассказали три источника “Ъ” в отрасли. По их данным, с такой просьбой к президенту Владимиру **Путину** обратились акционеры «Воздушных ворот Северной столицы» (ВВСС, управляющая компания аэропорта) и власти города. По словам источников “Ъ”, глава государства поставил на письме положительную резолюцию и перенаправил его министру транспорта **Евгению Дитриху**. В Росавиации переадресовали вопрос в **Минтранс**, в министерстве сказали, что получили письмо ВВСС «и рассматривают его в установленном порядке».

Представители аэропорта несколько лет безуспешно пытались получить статус открытого неба. Теперь важным аргументом могут стать выборы губернатора Петербурга, намеченные на сентябрь,— открытие новых зарубежных авиарейсов может стать козырем врио Александра Беглова.

Сегодня режим открытого неба по пятой свободе воздуха действует во Владивостоке, Сочи, Калининграде и Улан-Удэ. Этот режим дает право иностранным авиакомпаниям при полете из своей страны брать пассажиров и грузы при посадке в РФ для перевозки в третью страну.

В ВВСС уточнили “Ъ”, что в случае Пулково речь идет о снятии ограничений по пятой и седьмой свободе воздуха.

По пятой свободе аэропорт планирует развивать программу промежуточной остановки в Петербурге для рейсов Европа—Азия и Азия—Северная Америка.

Седьмая степень свободы воздуха дает авиакомпании право перевозить пассажиров и грузы между двумя иностранными государствами без посадки в стране регистрации перевозчика. По словам источника “Ъ” в менеджменте Пулково, по седьмой свободе ожидается большой спрос от европейских лоукостеров. Собеседник “Ъ” отмечает, что первые изменения появятся в летнем расписании 2020 года, а финансовый эффект для аэропорта проявится в 2021 году.

Пулково почувствовало посткризисный отскок

При предыдущем губернаторе Георгии Полтавченко власти города приводили расчеты, что введение пятой свободы в течение трех лет приведет к росту пассажиропотока на 2,5 млн человек, позволит привлечь около 12 новых авиакомпаний и открыть 18 новых направлений.

В 2018 году Пулково обслужил 18,1 млн пассажиров. Доли в ВВСС через кипрскую Thalita Trading Limited принадлежат «ВТБ Капиталу» (25,01%), немецкой Fraport AG (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%).

Российские авиакомпании уже выступили против нового режима для Пулково, поскольку это может привести к потере пассажиропотока в пользу иностранных перевозчиков.

Соответствующее письмо 19 июля в **Минтранс** опубликовала Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта.

Источник “Ъ” в крупной российской авиакомпании считает предложенную либерализацию односторонней. «В этом случае Ryanair сможет свободно летать из Петербурга в Париж, а российские компании — нет. Мы категорически против таких правил»,— говорит он. В S7 отмечают, что режим открытого неба не предусматривает дополнительные возможности для российских компаний на полеты из Петербурга за границу. Возможно и сокращение числа иностранных пассажиров на внутренних рейсах. В компании добавили, что в России режим открытого неба принес ощутимый эффект только во Владивостоке, откуда увеличилось число рейсов в Южную Корею, но в этом случае речь идет о двустороннем режиме открытого неба. В «Аэрофлоте» инициативу не комментируют.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что сегодня в Пулково фактически нет базового перевозчика: авиакомпания «Россия» не строит систему трансферных маршрутов через аэропорт. В этих условиях, полагает эксперт, единственно возможный выход для Пулково, крупного по российским меркам аэропорта,— введение «открытого неба».

Впрочем, как отмечает гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий, «открытое небо» не означает, что иностранные авиакомпании автоматически получают право на новые рейсы, им придется договариваться об этом как с Россией, так и со странами вылета. Так, если у России уже есть межправсоглашение со страной вылета и по нему не используются некоторые частоты, то иностранной авиакомпании нужно будет получить разрешение Росавиации на то, чтобы ими воспользоваться. Если свободных частот нет, то потребуются согласие страны вылета — при этом страны, защищающие национальных перевозчиков, такие как Франция, Италия, Нидерланды, Австрия, едва ли его дадут.

<https://www.kommersant.ru/doc/4038953>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; АВИАКОМПАНИИ РФ РАСКРИТИКОВАЛИ ИДЕЮ ВВЕСТИ В ПУЛКОВО РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ КОНКУРЕНТОВ

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) не стала поддерживать идею ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) ввести в управляемом им аэропорту «Пулково» режим «открытого неба» для иностранных авиакомпаний.

С такой идеей ВВСС ранее обратилось в **Минтранс** РФ. Оператор «Пулково» просил рассмотреть возможность «снятия ограничений на полеты иностранных авиакомпаний по 3, 4, 5 и 7 степеням свободы воздушного пространства» с 1 января 2020 года на срок «не менее 5 лет».

Глава департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светлана Петрова в свою очередь обратилась к АЭВТ с просьбой дать оценку «возможных потерь российских перевозчиков в случае принятия решения о введении указанного режима». Письмо Петровой от 16 июля в адрес АЭВТ опубликовано на сайте ассоциации в пятницу.

В ответном письме главы АЭВТ Владимира Тасуна говорится, что «российские авиаперевозчики переживают сложные времена из-за постоянного роста цен на авиакеросин, аэропортовые услуги, а также запрета воздушного сообщения с некоторыми странами, например, Египтом, Грузией и Украиной». Эти обстоятельства, пишет Тасун, «увеличивают конкурентное преимущество иностранных авиаперевозчиков, подхвативших транзитный поток пассажиров, следующих в страны, с которыми у РФ по каким-либо причинам отсутствует воздушное сообщение».

«Исходя из вышеизложенного, АЭВТ не поддерживает предложение ВВСС о введении для иностранных авиаперевозчиков режима «открытого неба», предоставляя им

возможность выполнять международные и внутренние полеты без ограничений по количеству частот и назначенных авиаперевозчиков. Данная инициатива нанесет дополнительный ущерб экономической деятельности отечественных авиаперевозчиков», - заключает Тасун в письме к Петровой.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.07.22; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» СТАЛА ТУРОПЕРАТОРОМ; ЛОУКОСТЕР НАЧАЛ ПРОДАЖУ ПУТЕВОК ПО ВСЕЙ СВОЕЙ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

«Дочка» «Аэрофлота» – лоукостер «Победа» в понедельник, 22 июля, запускает продажу туристических пакетов по всей своей маршрутной сети, рассказал гендиректор компании Андрей Калмыков. В тур входит перелет и проживание в гостинице, а также, по желанию клиента, трансфер. У «Победы» сейчас около 70 направлений, в том числе около 25 – международные, следует из информации на сайте авиакомпании.

«Победа» включена в федеральный реестр туроператоров, добавил Калмыков. Приказ об этом ведомство издало еще 3 июня, говорится на сайте агентства.

«75% наших пассажиров составляют индивидуальные туристы, но все еще большое количество людей на самые массовые туристические направления предпочитают покупать туры, – объяснил Калмыков. – Мы получаем большое количество отзывов от клиентов и видим, что есть большой неудовлетворенный спрос на туры с гарантией надежности: ни один год не обходится, чтобы несколько сотен или тысяч человек не застряли за границей или вообще не лишились отдыха».

Большинство туроператоров обладают минимальным капиталом, а «Победа» надежный партнер, говорит Калмыков: «Покупая у нас тур, клиент знает, что «Победа» через полгода не испарится, что на нашей двери не появится вывеска «Всем спасибо! Все свободны! [Ассоциация для помощи клиентам разорившихся туроператоров] «Турпомощь» вас как-нибудь вывезет». Надежность будет важным конкурентным преимуществом, рассчитывает он.

«Этим проектом мы значительно расширяем свою клиентскую базу – ведь по массовым туристическим направлениям, в Турцию например, невозможно серьезно расти без продажи туров», – говорит Калмыков. По этой же причине «Победа» ожидает и открытия Египта.

«Победа» два месяца – в апреле и мае этого года – вела тестовую продажу туров, совсем без рекламы и продвижения. Было продано 1500 туров, что превзошло самые смелые прогнозы, рассказал Калмыков. За оставшиеся пять с небольшим месяцев 2019 г. планируется продать минимум 50 000 туров, а бюджет на 2020 г. будет верстаться после анализа первых месяцев продаж.

Всего российские туроператора в 2018 г. отправили по путевкам около 2 млн человек, оценивает человек, близкий к крупному оператору.

«Победа» в январе – мае перевезла 3,7 млн пассажиров, это четвертый результат в стране после «Аэрофлота», S7 и другой «дочки» «Аэрофлота» – «России». План на весь этот год – 10 млн человек.

В каких-то городах маршрутной сети у «Победы» есть договоры с гостиницами, в каких-то – с агрегаторами, говорит Калмыков. Покупка тура будет работать аналогично бронированию номера на booking.com: только клиент бронирует номер с перелетом, в этот момент «Победа» покупает номер и, по сути, перепродает его клиенту.

Крупные авиакомпании и раньше на своих сайтах как допслужбу продавали гостиничные номера, трансферы, например «Аэрофлот» и S7. Только «Победа», чтобы полностью соответствовать законодательству и продавать туристический продукт, получила лицензию туроператора, отмечает заместитель гендиректора «Интуриста» Сергей Толчин.

Туроператоры выкупают у гостиниц определенную квоту номеров, за счет этого получая скидки. Они также сами фрахтуют самолеты у чартерных авиакомпаний и заполняют их

на 98–99%, такой загрузки не бывает у регулярных перевозчиков, продолжает он. Поэтому ценовое предложение туроператоров будет привлекательнее, особенно на массовых направлениях, уверен Толчин. А предложение «Победы», считает он, все же продукт для индивидуальных путешественников, например в Европу или короткие сити-туры.

«Мы стали такими большими, что можем диктовать условия крупным гостиницам, мы также даем финансовые гарантии по выкупу определенного количества номеров и получаем хорошие скидки», – парирует Калмыков. «При этом мы готовы работать с комиссией 2% с проданного номера и в первое время совсем без маржи – ведь нам не надо арендовать дополнительные офисы и платить зарплаты, проектом Pobeda.Travel у нас занимаются всего восемь человек», – объясняет Калмыков.

Он рассчитывает, что предложение «Победы» будет дешевле до 15%, чем у традиционных игроков.

Первое время «Победа» будет забирать клиентов скорее у booking.com и других гостиничных агрегаторов, которыми пользуются индивидуальные путешественники, считает человек, близкий к крупному туроператору. И уже сейчас предложение лоукостера привлечет жителей нестоличных городов, откуда туроператоры отправляют большие лайнеры раз в неделю и строго на 7–10 дней – ведь все больше людей предпочитают отпуск по несколько дней или поездку на выходные и не хотят быть привязаны к определенной дате вылета, добавляет собеседник. В дальнейшем этот проект может быть перспективным, ведь индустрия меняется, растет во всем мире количество людей, самостоятельно формирующих туры, добавляет он.

Авиакомпаниям часто кажется, что раз они продают билеты (которые составляют значительную часть стоимости тура), то смогут продавать и туры, говорит пресс-секретарь Российского союза туриндустрии Ирина Тюрина. Но это совсем другой, очень сложный бизнес: один «Аэрофлот» трижды безуспешно пытался запустить туроператорский бизнес, у S7 была дочка «С7 тур», которая больше не существует, «Трансаэро» так и не смогла толком запустить это бизнес в рамках дочерней «Трансаэротур», добавляет Тюрина. К тому же сейчас, когда покупательная способность населения не растет, очень неблагоприятный момент для появления нового игрока, считает она.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/21/806950-aviakompaniya-pobeda>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.21; «ПОБЕДА» НАЧИНАЕТ ПРОДАВАТЬ ТУРПАКЕТЫ, ОЖИДАЕТ СУЩЕСТВЕННУЮ МАРЖУ ОТ ПРОЕКТА С 2021 ГОДА

Авиакомпания «Победа» в понедельник запускает сервис по продаже туристических пакетов, включающих перелет и проживание в гостинице, сообщил журналистам гендиректор перевозчика Андрей Калмыков.

Сервис называется Pobeda.travel, для него созданы отдельный сайт и каналы продвижения в соцсетях. Он будет агрегировать варианты размещения во всех городах маршрутной сети авиакомпании в «пакетах» с авиабилетами.

«Победа» летает пятый год, и мы уже очень хорошо знаем своих клиентов: знаем, чего они хотят, какие цены, услуги и сервис им нужны. На фоне больших проблем на рынке туроператоров появление надежного трэвел-партнера – это то, что сейчас нужно нашим клиентам, предпочитающим пакетные туры», – заявил Калмыков.

«Мы работаем по нетто-ценам поставщиков и отелей, у нас отсутствуют наценки всевозможных посредников», – добавил топ-менеджер.

О намерении «Победы» запустить продажи турпакетов сообщалось в начале прошлого года. Тогда компания объявила тендер по внедрению на ее сайте системы динамического пакетирования туров. В тестовом режиме сервис начал работать минувшей весной.

По словам Калмыкова, на данный момент продано около 1,5 тыс. пакетов, до конца года будет продано минимум 50 тыс. – все по действующим маршрутам «Победы».

«Ни в 2019 году, ни в 2020 году не ожидается большой прибыли от проекта, ориентир - 2%-ная маржинальность от каждой продажи», - сказал глава компании, отметив, что на первом этапе проект призван привлечь дополнительных клиентов.

«В 2021 году уже будем увеличивать маржинальность», - заявил Калмыков.

РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА, СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.07.19; МИНЭНЕРГО ПРОВЕРИТ СЛУЧАИ ЗАПРАВКИ САМОЛЕТОВ ГРЯЗНЫМ АВИАТОПЛИВОМ; ЭКСПЕРТЫ ПОДВЕДОМСТВЕННОГО МИНТРАНСУ НИИ ПРИЗНАЛИ ПРИМЕСИ В РОССИЙСКОМ АВИАТОПЛИВЕ УГРОЗОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ. ЭТО РИСК, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАКОМПАНИЙ, УКАЗАЛИ ОНИ В ОТЧЕТЕ, СДЕЛАННОМ ПО ПОРУЧЕНИЮ МИНЭНЕРГО

Минэнерго создаст рабочую группу, чтобы разобраться с причинами попадания загрязненного авиакеросина в топливные системы самолетов, сообщил РБК представитель министерства. «Этот вопрос рассматривается», — отметил он, отвечая на запрос РБК. Группа создается после поступления в Минэнерго доклада экспертов подведомственного **Минтрансу** НИИ гражданской авиации о том, что загрязненное топливо могло приводить к сбоям в работе авиационной техники.

В марте Минэнерго поручало Государственному научно-исследовательскому институту гражданской авиации (ГосНИИ ГА) проанализировать пробы авиационного керосина, которым были заправлены два самолета Red Wings во время полетов в августе прошлого года, следует из доклада этого института, который был направлен в Минэнерго. Эксперты НИИ обнаружили в авиатопливе «мутную желеобразную субстанцию» — полисилоксаны (силиконы).

РБК ознакомился с копией отчета, подлинность документа подтвердил источник, близкий к НИИ.

В экспертном заключении анализируются «возможные источники попадания в авиационное топливо нехарактерных примесей органических соединений с кремнием — полисилоксанов».

Эксперты авиационного НИИ сообщили в отчете для Минэнерго, что и ранее в ходе расследования двух авиакатастроф — МиГ-29 в Жуковском и вертолета в Комсомольске-на-Амуре — в наземных средствах хранения авиатоплива также были обнаружены полисилоксаны.

«Нахождение в топливе полисилоксанов носит высокий риск для безопасности полетов, в том числе для международных авиакомпаний, заправляющихся в России. В случае реализации этого риска возникнет новый риск — имиджевых и финансовых потерь для нефтяных компаний России», — написали эксперты НИИ ГА. РБК направил запрос в Росавиацию.

Полисилоксаны (силиконы) — соединения органического кремния, бесцветные прозрачные вещества различной степени вязкости, обладают высокой химической и температурной стабильностью. Применяются в качестве смазочных масел, каучуков, теплоносителей и т.д.

У обоих самолетов Red Wings некорректно сработала авиационная техника из-за нехарактерных примесей в топливе: на одном из бортов неправильно сработала система отображения запасов топлива, на втором — засорился фильтр двигателя, сделали вывод эксперты НИИ ГА. Два самолета вернулись в Домодедово, а вылетали из разных аэропортов — один из Иркутска, где и заправлялся, второй — из турецкого Бодрума (заправлялся там же).

Образование примесей из полисилоксанов может привести к остановке работы силовых установок самолета из-за снижения пропускной способности топливных фильтров, заключили эксперты. «Нефильтрованное» топливо может повредить двигатель, сказал

РБК источник, близкий к НИИ. Соединения веществ также могут осесть на лопатках двигателя и вызвать их перегрев и последующее разрушение, говорится в отчете.

Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте СК РФ уже возбудило уголовное дело по факту заправки одного из самолетов некачественным топливом, говорится в отчете. Представитель Red Wings отказался от комментариев. Представители СК и НИИ пока не ответили на запросы РБК.

Чем опасны примеси в авиакеросине

Эксперты НИИ впервые выявили отрицательное влияние полисилоксанов на безопасность полетов, говорится в отчете. Следы полисилоксанов встречались и раньше в образцах топлива Омского, Нижегородского, Волгоградского, Хабаровского НПЗ, объектов «Транснефти», а также в ряде организаций авиатопливообеспечения. Пробы брались непосредственно на объектах, а не после использования в самолетах, поясняет близкий к НИИ источник РБК.

Но раньше наличие полисилоксанов не приводило к засорению топливных фильтров и отказу авиационной техники. Неясно, при какой концентрации возникла угроза, говорит источник РБК. По его словам, в двух пробах, представленных в институт после августовских инцидентов, содержание полисилоксана было «очень большим».

Эксперты НИИ приводят список веществ, которые угрожают безопасности полетов, согласно «международной практике, закреплённой нормативно во всех развитых странах». Полисилоксанов среди них нет. Но в последнем издании британского стандарта на авиационный керосин есть пункт «любые вещества (...), наличие которых в авиатопливе может привести к эксплуатационным проблемам воздушного судна», говорит источник РБК. После августовских инцидентов под эту категорию попали и полисилоксаны, говорится в отчете НИИ.

По мнению экспертов, необходимо продолжить исследование, чтобы выявить предельно допустимую концентрацию вещества в авиатопливе.

Откуда в топливе силикон

Эксперты НИИ не смогли выявить, на каком этапе в авиационное топливо попали силиконовые соединения. Загрязнение могло случиться на всей цепочке — от добычи нефти до заправки керосина в самолет: нефтяники используют полисилоксаны и для увеличения нефтеотдачи пластов, и в ходе переработки (в ходе вспомогательных процессов: пеногашение, очистка трубопроводов, в составе смазок и масел для обеспечения работы технологического оборудования). Полисилоксаны могут попадать в топливо и при его перекачке, пишут эксперты.

Нефтяные компании не нашли в своем топливе следов полисилоксанов, такие данные они направили в министерство в ходе расследования, рассказал РБК источник, близкий к министерству. «Технология производства авиатоплива на НПЗ «Роснефти» исключает применение полисилоксанов, соответственно, их попадание в продукт невозможно», — заявил РБК представитель «Роснефти».

Если нефть содержала следы силиконов, они могут остаться в гудроне, но не в керосиновой фракции, говорит руководитель информационно-аналитического центра Рурес Андрей Костин. На НПЗ нефтяники используют силиконы только во вспомогательных целях, а не в производственном процессе, указывает он. Но в этом случае содержание полисилоксанов в топливе будет ничтожно мало, рассуждает эксперт.

Самым очевидным источником полисилоксанов могут быть некачественные герметики, которые используются при ремонте самолетов, а также силиконовое масло, которое может использоваться в гидравлических приводах в крыле самолета — в случае их разгерметизации, рассуждает Костин.

Силикон мог попасть в фильтры не из топлива, считает главный редактор портала «Авиа.ру» Роман Гусаров. Можно предположить, что при обслуживании топливной

системы мог быть использован некачественный герметик или была нарушена технология его применения, согласен Гусаров.

Минэнерго считает, что проблема загрязнения топливных баков авиатехники полисилоксаном не является обширной — в период 2018 года было отмечено несколько таких случаев, заявил РБК представитель министерства. На сегодня весь керосин, поставляемый в крупные аэропорты, проходит тщательную проверку, добавил он. Тем не менее с марта 2019 года министерство провело «не одно совещание по данной проблематике» и рассматривает возможность создать рабочую группу, чтобы до конца разобраться в причинах попадания в авиатопливо полисилоксанов.

В январе 2019 года Росавиация сообщила, что зарубежные разработчики двигателей жалуются на качество российского авиатоплива. В результате иностранные производители авиадвигателей — General Electric, Rolls-Royce, PW — ограничивают эксплуатационный ресурс авиамоторов со 100 до 50%, из-за чего авиакомпаниям приходится вдвое чаще проводить техобслуживание изделий, рассказывал начальник управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации Валерий Кудинов на конференции «Авиатопливо-2019». Причин он не называл.

В середине 2015 года в России отменили обязательную сертификацию топливозаправочных компаний и лабораторий горюче-смазочных материалов. С тех пор качество топлива по нормам проверяется только при выходе с завода-изготовителя перед выпуском в обращение. В январе Росавиация заявила, что новые правила контроля качества топлива предстоит доработать.

Представитель «Аэрофлота» на совещании в Минэнерго в марте сказал, что претензий к качеству топлива у авиакомпании нет, говорит источник РБК, близкий к одному из участников совещания. Представитель авиакомпании не ответил на запрос.

«Роснефть Аэро» поддерживает любые инициативы, направленные на повышение безопасности авиаперелетов, а также усиление контроля качества и расширение методов анализа авиационного топлива, сообщил РБК представитель «Роснефти». Но, по его словам, в компании уже действует эффективная многоступенчатая система контроля за эксплуатационными свойствами авиакеросина. «Газпром нефть» контролирует качество авиатоплива на всех этапах — от выхода на НПЗ до поступления в ТЗК в аэропортах, сказал РБК источник, близкий к компании. Представитель «Газпром нефти» не ответил на запрос.

«Анализ на выявление полисилоксана делается быстро, но он не самый простой и довольно дорого стоит. Вряд ли удастся сделать его системным», — говорит Андрей Костин. По его мнению, в создании системы проверки топлива на наличие полисилоксанов нет необходимости. «Производство авиакеросина по ГОСТу не предполагает использование полисилоксанов, вероятнее всего, они попадают в авиатопливо другим путем. Поэтому эффективнее наладить систему контроля за технологическими процессами перевозки, хранения и заправки топлива», — считает эксперт.

Представители Росавиации, Utair, S7, «Уральских авиалиний», ЛУКОЙЛа, «Татнефти» и «Сургутнефтегаза» не ответили на запросы РБК.

<https://www.rbc.ru/business/19/07/2019/5d306aee9a79477bb8627097>

RNS; 2019.07.19; МИНТРАНС НАЗВАЛ ЦЕЛЬ НОВЫХ ПРАВИЛ ДОПУСКА АВИАКОМПАНИЙ К ЗАРУБЕЖНЫМ РЕЙСАМ

Министерство транспорта России прокомментировало инициативу о введении новых правил допуска российских авиакомпаний к зарубежным рейсам и с возможностью их отмены по согласованию с ФСБ.

«Целью законопроекта является повышение уровня безопасности полетов, усиление контроля за техническим обслуживанием воздушных судов российских эксплуатантов

гражданской авиации, а также соблюдение летным и кабинным экипажем режима труда и отдыха при выполнении полетов за пределами воздушного пространства Российской Федерации», — сказали RNS в **Минтрансе**.

В случае поступления замечаний по существу проект будет доработан, уточнили в ведомстве.

Минтранс предлагает новые правила допуска российских авиакомпаний к международным полетам, в том числе возможность запрета рейса по требованию ФСБ в случае «угрозы безопасности РФ», сообщила ранее газета «Коммерсант».

Информация от авиакомпаний в Росавиацию должна быть предоставлена не позднее чем за 30 минут до вылета. При этом, по данным источника «Коммерсанта», регулятор будет транзитом пересылать данные спецслужбам из-за недостатка своего штата.

<https://rns.online/transport/Mintrans-nazval-tsel-novih-pravil-dopuska-aviakompanii-k-zarubezhnim-reisam--2019-07-19/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6682359>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/804704/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; АЭВТ ВЫСТУПИЛА ПРОТИВ ПРЕДЛАГАЕМОГО УСИЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) выступила против новой редакции правил допуска российских авиакомпаний к международным полетам, предложенной для публичного обсуждения **Минтрансом** РФ.

«Считаем, что представленный для обсуждения проект постановления правительства РФ «Об утверждении порядка выдачи разрешений российским эксплуатантам гражданской авиации на выполнение международных полетов» не соответствует заявленным целям и ведет к избыточному административному регулированию деятельности эксплуатантов гражданской авиации», - говорится в письме главы АЭВТ Владимира Тасуна от 19 июля, адресованном главе департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светлане Петровой. Письмо опубликовано на сайте ассоциации.

Принятие постановления, полагают в АЭВТ, приведет к увеличению трудоемкости работ в авиакомпаниях: на каждый международный регулярный рейс придется оформлять отдельный запрос, что в настоящее время не делается. Выполнять чартеры на глубину менее 4-5 дней станет в принципе невозможным, поскольку заявка рассматривается Росавиацией в течение трех рабочих дней с даты поступления.

«Отдельные сложности возникнут в случаях перевозки генеральных грузов, когда количество грузоотправителей может достигать нескольких десятков, а то и сотен, а перечень перевозимых грузов, соответственно, десятки и сотни наименований. Подготовка и передача такого объема информации не всегда представляется возможной», - пишет Тасун.

«При выполнении дальнемагистральных перелетов передаваемые сведения будут в значительной мере перегружены информацией, касающейся перечисления пунктов и расчетного времени входа/выхода из воздушного пространства зарубежных государств по маршруту следования», - продолжает глава АЭВТ.

Проект не соответствует заявленным целям и ведет к избыточному административному регулированию деятельности перевозчиков, заключает он. Для получения разъяснений АЭВТ просит **Минтранс** организовать совещание с участием представителей Росавиации, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и российских авиакомпаний.

Проект новых правил допуска российских авиакомпаний к международным полетам опубликован на портале regulation.gov.ru. Формально автор проекта - **Минтранс** РФ, но, по данным источников газеты «Коммерсантъ», фактически инициатор новых правил - ФСБ, которая добивалась ужесточения правил последние три года.

РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

В августе российские авиакомпании планируют выполнить на 11% больше чартерных рейсов, чем за тот же период прошлого года, сообщает АТОР.

По прогнозам экспертов, в следующем месяце продолжится рост объемов чартерных программ. Российские авиакомпании, специализирующиеся на перевозке туристов, увеличивают численность своего флота. В последний месяц лета они планируют выполнить около 4 200 чартерных рейсов.

В период с 15 июня по 14 июля 4060 чартеров перевозили туристов на курорты и обратно, 127 (это 3,1%) вылетели с опозданием. Половина из них отправилась в пункт назначения с задержкой на два часа, 17 самолетов вылетели на три часа позже запланированного времени, 13 лайнеров опоздали на четыре часа, 11 рейсов - на пять часов, а 33 - на шесть часов и более.

Ранее **Росавиация** и Ростуризм договорились о совместном ежедневном мониторинге задержек чартерных рейсов авиакомпаний. Ведомства ежедневно получают данные по состоянию на восемь часов для оперативного отслеживания обеспечения прав пассажиров.

<https://ria.ru/20190720/1556699031.html>

ПРАЙМ; 2019.07.21; МИНТРАНС РФ ПРОКОНТРОЛИРУЕТ СОБЛЮДЕНИЕ СРОКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП АЭРОПОРТА «ЯКУТСК»

Минтранс РФ проконтролирует соблюдение сроков реконструкции ВПП аэропорта «Якутск», сообщает пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства республики.

С 18 по 21 июля в Якутии проводится межрегиональное совещание «Лидеры цифрового развития», на котором обсуждается реализация программы цифровой экономики в регионах. Среди участников мероприятия - вице-премьер федерального правительства **Максим Акимов**.

Среди актуальных тем участники рассмотрели вопрос реконструкции взлетно-посадочной полосы международного аэропорта «Якутск».

Трехгодичная реконструкция взлетно-посадочной полосы началась в прошлом году. Ремонт будет проходить в три этапа, из которых основной - строительство III очереди придется на 2020 год.

Для снятия ограничений по приему воздушных судов будет построен временный пандус. Длина полосы во время реконструкции сократится до 1648 метров, об этом зампреду правительства РФ сообщил первый вице-премьер Якутии Алексей Колодезников.

«Реализация мер по соблюдению сроков реконструкции ИВПП-2 аэропорта «Якутск» будет взята под личный контроль **министерства транспорта РФ**. Соответствующее поручение дал **Максим Акимов** в ходе совещания, прошедшего в рамках МС «Лидеры цифрового развития», - рассказали в пресс-службе.

Также в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ** на период до 2024 года вошли 16 аэропортов в районах Якутии. «В этой связи широкое обсуждение получила тема реконструкции аэропорта Зырянка, который в этот **комплексный план** не попал из-за отсутствия проектно-сметной документации», - говорится в сообщении.

Как отметил генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков, ситуация там критическая.

«В прошлом году аэропорт «Зырянка» не принимал самолеты более 40 дней. Каждый год там происходит размывание боковой полосы безопасности до 10 метров. Если такая

тенденция сохранится на протяжении еще 5-6 лет, аэропорт надо будет закрывать. Летать смогут только вертолеты...», - доложил зампреду РФ Волков.

<https://1prime.ru/business/20190720/830175492.html>

ПРАЙМ; 2019.07.20; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** распорядился выделить из федерального бюджета средства на реконструкцию магистральной рулежной дорожки в аэропорту Красноярск, сообщается в распоряжении, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

«Выделить **Росавиации** из резервного фонда правительства Российской Федерации в 2019 году бюджетные ассигнования в размере 600000 тысяч рублей в целях предоставления иного межбюджетного трансферта бюджету Красноярского края на софинансирование в полном объеме мероприятия по реконструкции магистральной рулежной дорожки в международном аэропорту Красноярск», - говорится в распоряжении.

По данным региональных властей, строительство новой рулежной дорожки позволит вдвое увеличить количество взлетов-посадок в аэропорту - с 12 до 24 в час. По информации краевых властей, работы начнутся уже в июле и закончатся осенью 2020 года. Реконструкция должна снять ограничения на ближайшие семь-десять лет. Общая стоимость работ составляет 1,9 миллиарда рублей - деньги будут выделены в несколько траншей.

Строительство дорожки является частью проекта международного транспортного хаба на базе аэропортов «Красноярск» и «Черемшанка». Инвестиции в создание хаба оцениваются более чем в 35 миллиардов рублей. Проект предполагает строительство железнодорожной ветки от аэропорта Красноярск до места соединения с Транссибом, дальнейшее расширение и модернизацию аэропорта.

<https://1prime.ru/transport/20190719/830171560.html>

RNS; 2019.07.19; АГЕНТСТВО OAG ПРИЗНАЛО «АЭРОФЛОТ» САМОЙ ПУНКТУАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИЕЙ В ЕВРОПЕ

«**Аэрофлот**» занял первое место в рейтинге наиболее пунктуальных авиакомпаний Европы аналитического агентства OAG по итогам июня 2019 года, сообщает пресс-служба перевозчика.

Из ежемесячного отчета агентства под названием On-Time Performance Report следует, что 85,4% рейсов «**Аэрофлота**» в июне были выполнены точно по расписанию, благодаря чему компания вошла в топ-50 самых пунктуальных авиакомпаний мира и продемонстрировала лучший результат в Европе. Кроме того, перевозчик получил высшую оценку «пять звезд» за пунктуальность.

«Среди обладателей максимального балла «**Аэрофлот**» стал единственной авиакомпанией в стране и крупнейшей в Европе по объему перевозок. Компания вошла в 10% участников программы On-Time Performance Star Ratings, удостоенных оценки «пять звезд»», — следует из сообщения.

В 2018 году «**Аэрофлот**» принял ряд мер, которые помогли существенно повысить пунктуальность рейсов. Среди них — строгое выполнение правил посадки на рейс. В планах — нововведения на основе самых современных цифровых технологий, в том числе использование биометрического контроля, которое существенно облегчит и ускорит для пассажира прохождение предполетных процедур в аэропорту.

Авиакомпания «**Аэрофлот**» входит в одноименную группу, которая владеет также «Авророй», «Россией» и лоукостером «Победа».

<https://rns.online/transport/agentstvo-OAG-priznalo-aeroflot-samoi-punktualnoi-aviakompaniei-v-Evrope-2019-07-19/>

РИА НОВОСТИ; 2019.07.19; МИХАИЛ ГОРДИН: ОТКРЫВАЕМ ДВИГАТЕЛЮ ДЛЯ МС-21 «ОКНО» В ЕВРОПУ

Последние 2-3 года в России существенно повысился спрос на экспериментальную базу для испытаний современных авиационных двигателей различных типов. Это говорит о том, что двигателестроение в нашей стране выходит на новый уровень и в скором времени зависимость в этой области от иностранных производителей будет преодолена.

Генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) им. П.И. Баранова Михаил Гордин в интервью обозревателю РИА Новости Алексею Паньшину рассказал о европейской сертификации двигателя ПД-14, о начале исследований в области разработки силовой установки для гражданского сверхзвукового самолета, а также раскрыл подробности превращения из автомобильного в авиационный двигателя от «Кортежа».

— Мы с вами встречались около года назад, обсуждали много интересных проектов, которые ведет институт. За это время появилось ли что-то новое? Может, какие-то проекты уже удалось успешно реализовать.

— Работаем планомерно. Насколько я помню, в прошлый раз говорили про электричество (электрическая силовая установка для самолетов – ред.), про поршневые двигатели. Эти работы продолжаются. Ведутся и другие проекты. Например, у нас сейчас очень сильно загружена экспериментальная база, проводится большое количество испытаний. Деньги, которые были вложены в развитие авиационных двигателей несколько лет назад, начинают приносить плоды в виде готовых образцов. Ведь ЦИАМ занимается не только разработкой двигателей, но и их испытаниями. Когда появляется готовое изделие, для его инженерных испытаний до сертификации и для сертификационных испытаний используется наша экспериментальная база. Последние два-три года мы наблюдаем большой спрос на стенды и достаточно активно их эксплуатируем.

— А что это за двигатели, например?

— Во-первых, ПД-14. Весь прошлый год прошел в подготовке к его сертификации. Но жизнь двигателя проведением сертификации не заканчивается, инженерные испытания продолжаются. Это общемировая практика. Двигатель хороший, он получил сертификат типа и сейчас проходит тестирование на летающей лаборатории. Мы очень надеемся, что в итоге он будет установлен на МС-21. Фактически сейчас мы проводим испытания для снятия ограничений, которые наложены на ПД-14 в сертификате типа, и соответствующие мероприятия для валидации этого сертификата в EASA (Европейское агентство авиационной безопасности – ред.). Наши и европейские авиационные власти совместно с разработчиком ОАО «ОДК-Авиадвигатель» формируют перечень дополнительных сертификационных испытаний, чтобы открыть двигателю «окно» в Европу.

— То есть ТВ7-117СТ, который для Ил-112, уже испытан, раз приступили к вертолетной версии?

— Все немного сложнее. Сначала появился ТВ7-117С, потом СТ, потом В, который мы сейчас испытывали на работу в условиях обледенения, а «СТ» у нас появится снова. Он сейчас находится в той стадии, когда ему предстоит пройти ряд испытаний в составе летного образца, а потом его будут дорабатывать на стенде. Двигатели В и СТ похожи между собой. Конечно, конструктивные отличия есть, так как один турбовальный, а другой – турбовинтовой, но газогенератор у них один и тот же.

— Раз уж заговорили о вертолетных двигателях, не так давно заявлялось, что отечественный двигатель для Ансата появится только через четыре года. Неужели все так плохо?

— Не знаю, какой двигатель имелся в виду, но могу сказать, что планы по разработке такого двигателя имеются. В частности, есть идея реинкарнировать ВК-800С обратно в ВК-800В. Изначально разработанный АО «ОДК-Климов» вертолетный двигатель ВК-800В был передан Уральскому заводу гражданской авиации, чтобы сделать из него

силовую установку с двигателем ВК-800С для замены американского GE H80-200 на самолете L-410. В процессе переделки из вертолетного в самолетный он был изменен.

Так вот, в планах завода вернуть вертолетный вариант, который как раз сможет использоваться на Ансатах. Есть программа испытаний, программа сертификации и так далее. В чем плюс – это, по сути, готовый двигатель, который проходит испытания. Если «Вертолеты России» согласятся на этот вариант, а, скорее всего, потребуются изменения в самом вертолете, Ансат сможет получить отечественный двигатель на базе ВК-800В.

Что касается сроков, четыре года – это очень амбициозная задача. Я бы сказал, лет через шесть. Безусловно, все зависит от финансирования и желания. Но двигатель как ребенок — рождается не сразу. Нужны наработка и комплекс испытаний, некоторые из них невозможно завершить быстрее. Что-то, конечно, можно, если сделать много опытных образцов, хотя это и дорого. Но даже если очень сильно ускориться, необходимый объем испытаний все равно нужно будет провести. Мы с удовольствием будем участвовать в этой работе при принятии соответствующих решений.

Кроме того, у АО «ОДК» и Ростеха существуют планы создать свои двигатели для вертолетов Ка-62 и Ка-226. Эти работы открыты, сроки весьма амбициозные. Там немного сложнее ситуация: ВК-800 есть, а этих двигателей еще нет. Правда, существует неплохой научно-технический задел. Это уже не научно-исследовательские, а опытно-конструкторские работы (ОКР), которые начинаются, на мой взгляд, правильно.

— Близится МАКС-2019. Чем будете удивлять?

— Мы будем принимать участие в составе экспозиции НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского». На ней будут два основных экспоната: модель демонстратора перспективного сверхзвукового гражданского самолета (ЦАГИ) и модель самолета с гибридной силовой установкой.

— Сверхзвук и электричество – это, по сути, два направления, по которым сейчас движется развитие авиации в стране и в мире?

— Да, но есть и другие, не менее важные. Недавно в Бухаресте проходила конференция Aeroday, в ходе которой представители ведущих мировых центров по аэрокосмическим исследованиям – американского NASA, французского ONERA, немецкого DLR, канадского NRC, а также представитель ЦАГИ, академик РАН Сергей Леонидович Чернышев говорили, по сути, об одном: в настоящее время развитие авиационной науки идет по четырем основным направлениям.

Первое – развитие электродвижения для сохранения экологии на планете. Это единственный способ добиться снижения вредных выбросов CO₂, которые к 2030 году должны уменьшиться вдвое, что нереально при газотурбинной тяге. Безусловно, добиться сокращения выбросов можно и за счет применения альтернативных видов топлива, но там главное уже не техника, а бизнес.

Второе направление – сверхзвуковые технологии в гражданской авиации. Конечно, хотелось бы сразу сделать пассажирский сверхзвуковой самолет, но это непросто. Деловой – реальнее, он меньше по размерам и массе. И все же мы предлагаем не входить в противоречие с отработанной десятилетиями методологией создания авиационной техники и для начала сделать летный демонстратор. Суть в том, чтобы отработать принципиальную возможность достижения нужных параметров, продемонстрировать технологии, на базе которых можно начать ОКР.

— Но это же существенно увеличит сроки создания образца?

— Безусловно. Зато снизит технические риски, потому что если мы сейчас зальем прототип, то технологии могут быть недостаточны для того, чтобы он полетел по гражданским маршрутам. Главные проблемы – звуковой удар при сверхзвуковом полете по маршруту и шум в районе аэропорта. Нормы Международной организации воздушного транспорта (ИКАО) сейчас запрещают сверхзвуковые полеты над населенной сушей. Теоретически можно создать самолет и сделать для него специальные маршруты над

тайгой, переселить людей, которые живут на пути следования, но, естественно, никто этого делать не станет.

Военным самолетам ни звуковой удар, ни шум не помеха, с гражданскими ситуация иная. Никто пока не знает, как эффективно с этим бороться ни с регуляторной точки зрения, ни с технологической. Создавать сейчас опытный образец – дорого и слишком рискованно, поэтому и нужен демонстратор.

— А с двигателем для такого самолета как вопрос решать?

— Прежде чем создавать самолет, нужно сделать двигатель, ведь гражданской силовой установки такого класса нет пока ни у кого в мире. Нужно все делать поэтапно, потому что если мы сейчас будем закладывать двигатель, то самолет увидим лет через 15, так как газогенератора, на базе которого можно было бы создать такой двигатель, тоже нет. Демонстратор нужно делать на каком-то адаптированном газогенераторе, и одновременно с этим закладывать программу создания самолета. Тогда мы не потеряем время и будем закладывать в перспективный самолет характеристики, которые будут подтверждаться демонстратором двигателя по ходу испытаний. Именно в этом заключаются предложения НИЦ «Институт им Н.Е. Жуковского» и ЦАГИ.

В ЦИАМ уже ведутся исследования по разработке такого двигателя, в этом плане мы находимся в общемировом тренде.

— Понятно. Какое третье направление?

— Третье направление — это транспортная система, система управления движением. Суть ее в том, что экологической и экономической эффективности можно добиться путем развития управления системой, так как самолет является ее непосредственной частью.

Четвертое – городская аэромобильность. Это небольшие беспилотные или пилотируемые летательные аппараты, за которыми будущее. Это совершенно другой подход к управлению воздушным движением. Здесь, на мой взгляд, основные изменения коснутся нормативно-правовой базы.

И, наконец, пятое направление – это безопасность. Но это вечный вопрос, поэтому его уже не преподносят как одно из направлений развития авиации, это само собой разумеющееся.

— Давайте перейдем к одному из направлений – электрической и гибридной тяге. На какой стадии сейчас в России создание таких силовых установок?

— Сейчас все находится на этапе демонстраторов или подготовки к их созданию. В электричестве, как это ни банально, большое значение имеет масштаб. Чем меньше объект, тем проще его поднять в воздух. В качестве примера могу привести игрушки – электрические мини-дроны, которые продаются в магазинах, их параметры тоже оптимизируются с развитием технологий. Как только возникает необходимость в большей полезной нагрузке и более длительном нахождении в воздухе, встает вопрос о массе летательного аппарата и электродвигателей. И на первое место выходит вопрос отвода тепла, потому что мощность пропорциональна кубу линейного размера, а площадь поверхности, которая рассеивает тепло, – только квадрату. То есть в определенный момент становится затруднительно отводить тепло или приходится увеличивать габариты и массу электродвигателя, тратить энергию на охлаждение. Поэтому мы изучаем возможности сверхпроводимости. И тут одними расчетами не отделаться, необходимо создавать демонстратор.

Мы работаем по двум госконтрактам, связанным с электродвижением. Первый нацелен на создание демонстратора полностью электрической силовой установки на водородных топливных элементах для легкого двухместного самолета. Совместно с ООО «Экспериментальная мастерская «Наука Софт» мы спроектировали электродвигатель, который при мощности 60 кВт (80 лошадиных сил) будет весить всего 20 килограммов. Вскоре планируем поставить его на самолет «Сигма-4» для тестового полета. В следующем году, надеюсь, финансирование этой работы продолжится, что станет шагом к тому, чтобы у нас в стране появился собственный авиационный электрический двигатель.

Если мы успешно испытаем сверхлегкий самолет, это откроет путь к созданию легких самолетов на базе электрических двигателей различной мощности: 120, 180, 240 кВт. 240 кВт (320 лошадиных сил) – это уже вертолет, способный поднять четырех человек.

Второй контракт – на создание демонстратора гибридной электрической силовой установки мощностью 500 кВт (679 лошадиных сил). В проекте много соисполнителей, основной из них – компания «СуперОкс», разрабатывающая электродвигатель на сверхпроводниках своего производства. В этом году планируем провести наземные испытания демонстратора на стенде ЦИАМ и выдать первый вариант конструкторской документации для летающей лаборатории на базе самолета Як-40. Ее макет, кстати, и будет показан на МАКСе.

Если в следующем году финансирование продолжится, то до конца 2020-го или уже в 2021-м году мы на этой лаборатории слетаем. Если полет пройдет успешно, речь пойдет о создании демонстратора самолета с гибридной силовой установкой, например, на базе L-410. Тогда уже можно будет говорить о создании полноценных коммерческих гибридных силовых установок для самолетов, это перспектива ближайших пяти лет.

— В прошлом году было объявлено о возобновлении производства в России поршневых двигателей для малой авиации. Что сейчас с этим проектом?

— Мы прошли этап формирования линейки таких двигателей, согласовали типоразмерный ряд. Двигатели нужны мощностью 80, 200, 350, 500 лошадиных сил на общей элементной базе. По первому – 80-сильному бензиновому – научно-технический задел в ЦИАМ есть. Рассчитываем, что ОКР будут открыты в этом году и завершатся госиспытаниями и сертификацией. Второй двигатель – 200-сильный дизельный – нужен для самолетов типа учебно-тренировочного DA42.

Номер три, конкурентом которого сейчас является немецкий RED A03 (разработчики его пришли из «Формулы 1»), – 500-сильный. Здесь стоит вспомнить про автомобильный двигатель «Кортежа», который мы планируем переделать в авиационный. Почему он был нами выбран? Производство почти всех комплектующих практически освоено на территории России. Быстро воспроизвести у нас все компоненты иностранного двигателя уровня RED нереально. Уроки истории говорят о том, что копия чужого двигателя получается тяжелее и менее мощной.

500-сильные силовые установки будут пользоваться большим спросом в беспилотных летательных аппаратах (БПЛА). У гражданской малой авиации требования по безопасности гораздо выше. Сначала такие двигатели отлетают нужное количество часов на БПЛА, а потом, после соответствующих доработок, будут ставиться на воздушные суда малой авиации.

— Вы упомянули двигатель «Кортежа». Когда планируется создать его авиационный вариант?

— Есть НИР «Адаптация», в рамках которой мы делаем из автомобильного двигателя авиационный. Сейчас уже создан электронный макет. В этом году испытаем демонстратор на стендах, и результаты этих работ покажут возможность двигаться дальше.

Мы надеемся, что эта работа будет продолжена в следующем году в тех же объемах. Если все будет так, то до летного эксперимента нам потребуется около полутора лет. Продолжение финансирования позволит нам в следующем году испытать двигатель в термобарокамере на высоте, а на 2021-й год обсуждаем возможность поставить его на летающую лабораторию и испытать в полете.

— То есть получается, что результатом «Адаптации» будет создание 500-сильного авиационного двигателя?

— Не совсем. Эта НИР дает нам возможность понять методологию использования компонентов автомобильного двигателя для создания авиационного, оценить, насколько значительные при этом будут конструктивные переделки, сроки и затраты. Кстати, мы тут

не первые – тот же DA42 летает на AE 300, сделанном на базе мерседесовского автомобильного двигателя.

По итогам НИР можно будет говорить о прототипе поршневого двигателя для легких гражданских самолетов, например, для Т-500 (российский легкомоторный самолет сельскохозяйственного назначения – ред.) или вместо RED на учебно-тренировочном Як-152.

Делая демонстратор, мы решаем еще одну важную задачу – формируем кооперацию российских предприятий, готовых к серийному производству деталей и узлов поршневых авиадвигателей. Сама эта кооперация уже является научно-техническим заделом для ОКР. Наладить серийное производство с освоенными технологиями проще, и не придется ни от кого зависеть.

— Предлагаю вернуться к началу разговора и обсудить испытательную базу. Сейчас все идет к тому, чтобы часть испытаний переводить в цифровое пространство, то есть моделировать некоторые ситуации на компьютере, чтобы не тратить время на натурные испытания. Как вы к этому относитесь?

— В прошлом году на форуме «Армия» я выступал на круглом столе по цифровым двойникам. После выступления ко мне подошел летчик в звании подполковника и сказал: «Знаете, после виртуальных испытаний пусть виртуальные пилоты и летают». И он абсолютно прав. Виртуальные испытания хороши, но они не заменят реальные.

К понятию «цифровой двойник» нужно подходить обдуманно. В институте мы трактуем его как информационно-математическую модель жизненного цикла объекта, содержащую информацию о нем и моделирующую его работу в условиях эксплуатации. Виртуальная модель необходима для правильного управления жизненным циклом авиадвигателя как сложнейшего технического устройства. Но чтобы она была точной, ее необходимо валидировать: проверять корректность ее «предсказаний» данными реальных испытаний в необходимом объеме. Создание валидированного кода модели сродни созданию научно-технического задела. Почему ЦИАМ активно участвует в жизни отрасли особенно на этапе первичного расчета параметров двигателей, компрессоров, турбин? Потому что наши расчетные модели валидированы 90-летним опытом проведения экспериментов в институте.

— Что можете сказать насчет применения технологии 3D-печати в авиации? Будет ли эффективно использовать этот метод для создания летательного аппарата целиком?

— Если создавать аппарат целиком, то – нет. Но если говорить о будущем, то, вне зависимости от того, как будет развиваться 3D-печать, будет некая точка равной экономической выгоды при изготовлении определенной серии деталей традиционным способом и с помощью 3D-печати. Есть детали, которые невозможно или затратно сделать традиционным способом, но их в конструкции ограниченное количество. Самолет и двигатель, полностью распечатанный на 3D-принтере, – это очень маловероятно, потому что некоторые вещи все равно будет дешевле сделать с использованием традиционных технологий.

На сегодняшний день никто не печатает на 3D-принтере роторные детали для серийного или даже опытного двигателя. Менее ответственные детали – да, применяются, но их особенность в том, что при их поломке ничего критического не происходит. Пример, где можно применять печать в неограниченном количестве, это фары автомобиля или элементы кузова, не влияющие на ходовую часть.

Проблема в том, что нет статистики эксплуатации для использования напечатанных деталей в серийных двигателях. Конструктор может придумать что угодно, но пока это не проверено системным экспериментом, в серию изделие не пойдет. Напечатать двигатель можно, он будет безумно красивый, но не факт, что он будет работать, а тем более – с приемлемым ресурсом.

<https://ria.ru/20190719/1556643991.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190719/1556678595.html>

<https://ria.ru/20190719/1556678294.html>

<https://ria.ru/20190719/1556678335.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; АЭРОФЛОТ ЗАПЛАТИТ ДО 342 МЛН РУБ. ЗА КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ЗАКУПКАМ НОВЫХ САМОЛЕТОВ И ПЕРЕКОМПОНОВКЕ СТАРЫХ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) планирует нанять консультанта для определения потребности в новых самолетах в 2020-2023 гг. и оптимизации компоновки тех, что у компании есть сейчас, следует из материалов «СПАРК-Маркетинг».

Победителю конкурса предстоит решить несколько задач: оказать «консультационное сопровождение приобретения новых узкофюзеляжных судов иностранного производства», определить оптимальный для «Аэрофлота» тип широкофюзеляжных лайнеров в сегменте более 400 кресел, подготовить ТЭО и запуск проекта по реконфигурации нынешнего парка Boeing 777-300ER. Также необходимо определить «оптимальные компоновки» и выбрать оборудование интерьеров и стандартов оформления салонов новых судов к реконфигурации.

Максимальная стоимость контракта - 342 млн руб. Его нужно выполнить до конца этого года.

На конец марта в парке авиакомпании «Аэрофлот» было 255 самолетов, одноименной группы (включает также «Россию», «Победу» и «Аврору») - 371 судно. Флот группы включает самолеты типа Boeing-777/737, Airbus A330/A320/321, SSJ-100, Bombardier Q400/300/200. Со следующего года «Аэрофлот» планирует начать приемку «сверхшироких» Airbus A350.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ «ГУМАННОГО ОТЛОВА» ПТИЦ В ПАССАЖИРСКИХ ТЕРМИНАЛАХ

АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) объявило конкурс на услуги по «гуманному отлову» птиц в пассажирских терминалах аэропорта, следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг».

Сотрудники подрядной организации должны иметь допуск к работе на высоте более 3 м. Заявки на отлов и удаление птиц из помещений им нужно выполнять в течение суток.

Также среди требований к подрядчику - соблюдение им «норм гуманности при отлове птиц». По требованию заказчика исполнитель должен предоставить сведения о применяемом оборудовании, расходных материалах, хозяйственном инвентаре, отмечается в материалах закупки.

Услуги должны оказываться с сентября 2019 по сентябрь 2022 гг. Максимальная стоимость работ оценена в 2,37 млн руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ГРУППА S7 В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 14%, ДО 8,2 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), в I полугодии 2019 года перевезла почти 8,2 млн человек, что на 14,2% больше в сравнении с аналогичным периодом 2018 года, говорится в сообщении S7.

На международных направлениях перевозки выросли на 16,9%, до 2,2 млн человек, на внутренних - на 13,2%, до 5,9 млн пассажиров.

Пассажирооборот группы увеличился на 17,3%, до 17,2 млрд пассажиро-километров.

«В июне воздушный флот авиакомпании превысил отметку в 100 лайнеров. Сотым самолетом в парке стал Airbus A320neo, теперь у S7 Airlines 18 самолетов нового поколения. Постепенное расширение и обновление флота позволяет нам предлагать

пассажирам новые направления для путешествий, а также увеличивать в высокий сезон частотность самых востребованных рейсов», - сообщил коммерческий директор S7 Group Игорь Веретенников, слова которого приводятся в сообщении.

S7 - вторая крупнейшая по пассажиропотоку авиационная группа в РФ.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Gruppa-S7-uvlichila-perevozki-passazhirov-v-yanvare-iyune-na-14-2019-07-19/>

ИНТЕРФАКС; 2019.07.19; ГСС ОТОЗВАЛИ ИСК К ИРАЭРО НА 660 МЛН РУБ. В СВЯЗИ С РЕСТРУКТУРИЗАЦИЕЙ ДОЛГА

Арбитражный суд Москвы вернул АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) иск, в котором компания требовала от «ИрАэро» 660,4 млн рублей, говорится в определении суда.

«От истца поступило ходатайство о возвращении искового заявления», - поясняется в определении.

Как отмечается, возвращение искового заявления «не препятствует повторному обращению с теми же требованиями в арбитражный суд».

Кроме этого, из определения следует, что в сумму 660,4 млн рублей были включены задолженность по аренде SSJ-100 за 2016-2019 годы, техническим резервам, а также пени.

Иск ГСС поступил в суд в начале июля.

«Достигнуты договоренности о реструктуризации этой задолженности», - пояснил «Интерфаксу» представитель ГСС.

Ранее сообщалось, что авиакомпания в 2016-2017 годах взяла в лизинг у ГТЛК восемь SSJ-100, из них четыре новых (в максимальной комплектации), еще четыре ранее эксплуатировались Red Wings. Позже «ИрАэро» сообщила, что ее парк пополнился девятым SSJ-100, который ранее эксплуатировала авиакомпания «Ямал».

«ИрАэро» основана в 1999 году, базируется в Иркутске. Парк воздушных судов состоит из четырех типов самолетов: девяти Sukhoi Superjet 100, трех Boeing-777-200ER, а также Bombardier CRJ-200ER, Ан-24, Ан-26, Ан-26-100. В настоящее время компания выполняет рейсы более чем в 40 городов России, а также за рубеж.

ИНТЕРФАКС; 2019.07.21; BRITISH AIRWAYS ПРИОСТАНОВИЛА ВСЕ ПОЛЕТЫ В КАИР

Авиакомпания British Airways на неделю приостановила все полеты в столицу Египта Каир, сообщает британская газета Metro.

«С субботы все полеты в Каир авиакомпанией British Airways были приостановлены на неделю «по соображениям безопасности». Аналогично поступили в немецкой авиакомпании Lufthansa, но там обещали возобновить рейсы в воскресенье», - пишет издание.

Своим пассажирам British Airways предложила перебронировать рейсы на другие авиакомпании или обеспечить им полный возврат средств.

«Отмена рейсов произошла после того, как МИД Великобритании в пятницу сообщил о повышенном риске терактов против авиации в Египте. Угроза действует по всей территории страны», - отмечает газета.

Так, на опубликованной МИД карте Каир входит в «оранжевую» зону - это значит, что правительство «преимущественно советует воздержаться от путешествий в данном направлении».