



Ежедневный мониторинг СМИ

7 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РГ-НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.08.06; КАК САМОЛЕТ; КОГДА ПО РОССИИ ПОМЧАТСЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА	3
ОНФ.РУ; 2019.08.06; ВАСИЛЬЕВ: ОНФ НАПРАВИТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБНОВЛЕННУЮ ИНФОРМАЦИЮ ОБ АВАРИЙНЫХ МОСТАХ С РЕСУРСА «КАРТА УБИТЫХ ДОРОГ»	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.08.06; ТАЛАБАЕВА ПОДДЕРЖАЛА ПРОДАЖУ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАБИЛЕТОВ В ИНТЕРНЕТЕ 4 ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.06; РОССИЯ МОЖЕТ ПОТРАТИТЬ 330 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ НЕСКОЛЬКИХ ТЫСЯЧ МОСТОВ; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РАЗРАБОТАТЬ ТАКУЮ ПРОГРАММУ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ РАБОТУ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»	6
ТАСС; 2019.08.06; ВЛАСТИ НАО ОБЪЯСНИЛИ ОТСТАВАНИЯ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ УДАЛЕННОСТЬЮ РЕГИОНА	6
ТАСС; 2019.08.06; СИМФЕРОПОЛЬ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 3,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ 50 ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	7
ТАСС; 2019.08.06; ТВЕРСКИЕ ВЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ ОТСТАВАНИЕ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ УСТАРЕВШИМИ ДАННЫМИ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; РАСШИРЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РФ НАЦЕЛЕНО НА УСИЛЕНИЕ СВЯЗАННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА - МЕДВЕДЕВ	8
ТАСС; 2019.08.06; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ «СУХОЙ ПОРТ ЧАЙКОВСКИЙ» ПОСТРОЯТ В ПРИВОЛЖЬЕ.....	8
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.07; БЕЗ ОСАГО — СРАЗУ В КАМЕРУ; АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ ПОЛУЧАТ УВЕДОМЛЕНИЯ ГИБДД ОБ ОТСУТСТВИИ СТРАХОВКИ, А ПОТОМ И ШТРАФЫ	9
ТАСС; 2019.08.06; РОССИЙСКИЕ РЕЛЬСОБУСЫ ОТПРАВЛЕНЫ НА САХАЛИН НА ЗАМЕНУ СТАРЫМ ЯПОНСКИМ ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗДАМ.....	10
ТАСС; 2019.08.06; ПРОЕКТ ЛИНИИ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ НА ЮГЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОДГОТОВЯТ ДО КОНЦА ГОДА.....	11
ТАСС; 2019.08.06; РИЖСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ МЦД-2 БУДЕТ ИМЕТЬ 11 ОСТАНОВОК	11
ТАСС; 2019.08.06; ДВИЖЕНИЕ ПО МЦД-3 И МЦД-4 В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ БУДЕТ ЗАПУЩЕНО ДО 2024 ГОДА	12
ТАСС; 2019.08.06; СКОРОСТНОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ТАМБОВОМ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА.....	12
ТАСС; 2019.08.06; СВЖД ЗАПУСТИТ «ЛАСТОЧКУ» МЕЖДУ ЕКАТЕРИНБУРГОМ И СЕРОВОМ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВКЛЮЧИЛО РЕКОНСТРУКЦИЮ Ж/Д СТАНЦИИ ПОРТА ВЫСОЦК В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ	13
RNS; 2019.08.06; КИЕВ СООБЩИЛ О ПАДЕНИИ ПАССАЖИРОПОТОКА В НАПРАВЛЕНИИ РОССИИ.....	14

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; РОСТ Ж/Д ОТПРАВОК ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ В КОНТЕЙНЕРАХ В РФ ПО ИТОГАМ 7 МЕСЯЦЕВ УСКОРИЛСЯ ДО 6%	14
ТАСС; 2019.01.10; ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ДОЛЯ УГЛЯ В Ж/Д ЭКСПОРТЕ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ НЕ ВЫРОСЛА ПРИ УВЕЛИЧЕНИИ ОТПРАВОК В ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ФПК В ИЮЛЕ НАРАСТИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДНЕВНЫМИ ПОЕЗДАМИ НА 18%, ДВУХЭТАЖНЫМИ - В 1,7 РАЗА	16
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.07; КРУПНЕЙШИЙ ЗАКАЗ НА ДВА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛА СТОИМОСТЬЮ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ПОЛУЧИТ ОСК; ВЕРФЬ «РОСНЕФТИ» «ЗВЕЗДА» НЕ УСПЕЛА ПОЛУЧИТЬ СПЕЦИАЛЬНУЮ ЛИЦЕНЗИЮ	17
ТАСС; 2019.08.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЛО В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОДДЕРЖКЕ СУДОСТРОЕНИЯ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ АУКЦИОНОВ ПРИ СОЗДАНИИ ИСКУССТВЕННЫХ ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ РФ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; МОСКОВСКАЯ «СПЕЦЭНЕРГОГРУПП» ЗА 600 МЛН РУБ. ПРОТЯНЕТ ВЛ К ПОРТУ «ЛАВНА» НА ЗАПАДНОМ БЕРЕГУ КОЛЬСКОГО ЗАЛИВА	19
RNS; 2019.08.06; В ЯПОНИИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТАНКЕР	20
ТАСС; 2019.08.06; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ОТКРЫЛСЯ ПЕРВЫЙ РЕЧНОЙ СКОРОСТНОЙ МАРШРУТ	20
ТАСС; 2019.08.06; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ СОЗДАДУТ С «ВОЛГОТРАНСОМ» СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ДЛЯ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК	21
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ГРУЗОВЫЕ СУДА СТОЯТ У ШЛЮЗОВ В ГОРОДЦЕ НЕ БОЛЕЕ ТРЕХ СУТОК, КРУИЗНЫЕ ИДУТ ПО РАСПИСАНИЮ - РОСМОРРЕЧФЛОТ	22
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.08.07; ВЫШЕ СПРОС: РЕГИОНАЛЬНЫМ АВИАЛИНИЯМ ПОТРЕБУЕТСЯ ОКОЛО 800 САМОЛЕТОВ; РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРЕДСТОИТ УДОВЛЕТВОРИТЬ ЭТОТ СПРОС, ЧТОБЫ НЕ ПРОИГРАТЬ ИНОСТРАННЫМ КОНКУРЕНТАМ.....	23
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ МИХАЛЬЧЕНКО; 2019.08.07; ГАРИ НЕ ЗНАЕТ: РОССИЙСКИЙ ВОДОРОДНЫЙ САМОЛЕТ ПРЕДСТАВЯТ НА МАКС-2019; СОЗДАННЫЕ ДЛЯ АВИАЦИИ ТОПЛИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ МОГУТ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА ЛЮБЫХ ДРУГИХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА	25
ТАСС; 2019.08.06; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА НАЧНЕТСЯ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; АВИАБИЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ ДЛЯ РОССИЯН СО СРЕДЫ ПОДОРОЖАЮТ НА 2% - ТУТУ.РУ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ОТМЕНИТЬ ЗИМНИЕ РЕЙСЫ В ГЮМРИ ИЗ-ЗА НЕДОЛИВА ТОПЛИВА В МЕСТНОМ АЭРОПОРТУ - ИСТОЧНИК	28

ПУБЛИКАЦИИ

РГ-НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.08.06; КАК САМОЛЕТ; КОГДА ПО РОССИИ ПОМЧАТСЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА

Минтранс рассматривает возможность строительства целой сети высокоскоростных железнодорожных магистралей, заявил глава ведомства **Евгений Дитрих**.

По его словам, высокоскоростные магистрали (ВСМ) нужны не только на север от Москвы - в Санкт-Петербург, но и на юг - в Краснодар, а также в других направлениях.

Такие магистрали эффективны для экономики, они помогут поддержать развивающиеся территории, отметил Евгений Дитрих. Но результат будет заметен, если реализовать сразу несколько таких проектов, тогда сработает эффект масштаба.

ВСМ строят во всем мире. Прежде всего обзавелись ими Европа, Япония и Китай, рассказывает завкафедрой Института пути, строительства и сооружений Российского университета транспорта Евгений Ашпиз. Общая протяженность ВСМ в Китае сейчас составляет 37,6 тысячи километров, в Европе - около 15 тысяч километров, а в Японии - 3,4 тысячи километров. Поезда по ВСМ ходят со средней скоростью 300-350 километров в час.

Сейчас высокоскоростными магистралями заинтересовались не только развитые страны. Уже построили ВСМ в Марокко, планируют строить в Малайзии, Вьетнаме, отмечает вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков.

Такой транспорт коренным образом меняет представления о пространстве. Например, если сейчас из Москвы в Санкт-Петербург можно добраться по железной дороге за 4 часа, то путь по высокоскоростной магистрали занял бы всего 2 часа 10 минут, говорит Чистяков. Практически как на самолете, а может, даже быстрее, поскольку отпадает необходимость в утомительной дороге до и от аэропортов. Причем стоит такая поездка будет около двух тысяч рублей, дешевле авиаперелета.

В России не один год обсуждали планы строительства ВСМ между Москвой и Нижним Новгородом, Казанью, по другим маршрутам, дискутируя об экономике проектов. "Чтобы ВСМ окупалась, должно быть сочетание высокой плотности населения и относительно компактной территории. Магистраль будет эффективной, если она обеспечит поездку до 4 часов. У нас территория большая, а плотность населения не такая большая, как в Европе или Китае", - говорит Ашпиз. Пока в России под эти условия подходят только Москва и Санкт-Петербург, отмечает он. Проектировать высокоскоростную магистраль между двумя столицами уже начали. В апреле этого года проект поддержал президент. Предварительно его стоимость оценили в 1,5 триллиона рублей.

Была идея пилотного проекта ВСМ между Москвой и Казанью. Но сложно показать рентабельность, так как нет большого потока людей, отмечает Ашпиз.

Тем не менее строить ВСМ нужно. Если вспомнить, то и первые железные дороги в России тоже не были вначале рентабельными, но затем они стимулировали развитие экономики. Если сейчас откажемся от возможности построить высокоскоростные магистрали, то не сможем раскрыть потенциал развития регионов, отмечают эксперты.

<https://rg.ru/2019/08/06/kogda-po-rossii-pomchatsia-vysokoskorostnye-poezda.html>

ОНФ.РУ; 2019.08.06; ВАСИЛЬЕВ: ОНФ НАПРАВИТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБНОВЛЕННУЮ ИНФОРМАЦИЮ ОБ АВАРИЙНЫХ МОСТАХ С РЕСУРСА «КАРТА УБИТЫХ ДОРОГ»

Эксперты проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» направят в правительство РФ информацию об аварийных мостах, которые на интерактивной карте отметили граждане по всей стране. Важно, чтобы она была учтена при формировании планов работ по ремонту этих сооружений в регионах, заявил координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутат Госдумы Александр Васильев. Премьер-министр России Дмитрий Медведев на заседании, посвященном нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», поручил членам правительства подготовить программу ремонта и реконструкции мостов в регионах, сообщает РИА Новости. Он отметил, что программа должна быть сформирована на основе сведений из субъектов о состоянии мостовых сооружений.

Васильев напомнил, что об аварийных мостах граждане со всей страны продолжают сообщать на ресурсе «Карта убитых дорог».

«Мы эту информацию актуализируем и направим в правительство, чтобы она была учтена при формировании планов в регионах, потому что мосты – это капиталоемкие вложения, до которых не всегда доходят руки и деньги», – отметил он.

Васильев напомнил, что аналогичную информацию эксперты проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» отправляли в Минтранс этой весной, когда глава ведомства **Евгений Дитрих** поручил подготовить пятилетний план капитального ремонта и реконструкции мостовых сооружений.

Кроме того, Васильев добавил, что к разрушению мостов приводят не только чрезвычайные происшествия. Так, в прошлом году в Приморье у села Осиновка рухнул старый автомобильный мост, когда по нему проезжала тяжелая большегрузная фура. Следом за грузовиком ехал легковой автомобиль, в котором находились женщина с ребенком. Они погибли. Местные СМИ сообщали, что вес грузовика, фургон которого был заполнен мешками с картошкой, составлял около 37 т, тогда как ограничение составляло 20 т.

Подобные происшествия, к сожалению, возможны там, где не контролируют норматив по весовым параметрам при перевозке грузов, констатировал Васильев.

«Поэтому важно не только ремонтировать мосты, но и уделить особое внимание системе контроля за грузовыми автомобилями, чтобы они не перемещались по этим мостам с перегрузом», – подчеркнул координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог».

Он рассказал, что на интерактивной карте граждане также отмечают места, где перегруженные тяжеловесные автомобили с щебнем или песком из карьера разбивают и разрушают мост: «Эту информацию мы также отдельно выделим, чтобы правительство проконтролировало, как в регионах идет работа по обеспечению сохранности мостов».

В заключение Васильев напомнил, что профильным специалистам важно постоянно выполнять работу по ремонту и содержанию мостов.

«Поэтому надо проследить, чтобы во всех регионах планы по ремонту мостов исполнялись, а их финансирование не прерывалось», – резюмировал Васильев.

<https://onf.ru/2019/08/06/vasilev-onf-napravit-v-pravitelstvo-obnovlennuyu-informaciyu-ob-avariynyh-mostah-s/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.08.06; ТАЛАБАЕВА ПОДДЕРЖАЛА ПРОДАЖУ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАБИЛЕТОВ В ИНТЕРНЕТЕ

Онлайн-продажа субсидируемых авиабилетов может стать одной из мер, которая поможет избегать унизительных для дальневосточных льготников ситуаций, считает член Совета Федерации от Приморского края Людмила Талабаева.

Ранее стало известно, что первый зампред Комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Сергей Боярский предложил создать для граждан возможность выкупать субсидируемые авиабилеты через онлайн-платформы с верификацией на сайте Госуслуг. Письмо об этом депутат **направил министру транспорта РФ Евгению Дитриху**.

«То, что происходит с субсидируемыми билетами, в корне неправильно. Надо сделать так, чтобы все, у кого есть право их выкупить, имели такую возможность в реальности, а сейчас до этого далеко. Разобраться с проблемой призвала председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко, проблему поднимали мои коллеги из Магаданской области, Хабаровского края, Якутии. Онлайн-продажу можно рассматривать как одну из мер, в этом я согласна с депутатом Боярским», — сказала Талабаева «Парламентской газете».

По словам сенатора, с затруднениями при покупке авиабилетов с субсидией недавно столкнулись её родственники, которые живут в Красноармейском районе Приморского края.

«Они купили льготные билеты из Владивостока в Москву только на третьи сутки. Приходили к кассе в пять утра, отмечались, выдержали жесточайшую давку. Это унижительная ситуация, она просто недопустима!» — возмущается Людмила Талабаева

«Все, кто причастен к выделению субсидированных билетов, должны чётко понимать, сколько их выделить для Дальнего Востока, чтобы все, кто имеет право на такую льготу, например пенсионеры и студенты, могли спокойно приобрести билеты и улететь туда, куда им необходимо», — заключила законодатель.

<https://www.pnp.ru/social/talabaeva-podderzhala-prodazhu-subsidiruemymkh-aviabiletov-v-internete.html>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.06; РОССИЯ МОЖЕТ ПОТРАТИТЬ 330 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ НЕСКОЛЬКИХ ТЫСЯЧ МОСТОВ; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РАЗРАБОТАТЬ ТАКУЮ ПРОГРАММУ

Правительству предстоит подготовить программу ремонта и реконструкции мостов, а также найти для этого деньги. Это поручил премьер **Дмитрий Медведев** на заседании президиума Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам.

Остро не хватает мостов через реки, а многим из тех, что есть, нужен дорогостоящий ремонт, признает партнер практики «Инжиниринг» «НЭО Центра» Алексей Ефанов: ремонт даже небольших мостов обходится в десятки и сотни миллионов рублей. Часто старые мосты дешевле снести и построить заново, говорит директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин: осевые нагрузки мостов часто не совпадают с нагрузками на дорогах.

Однако мосты почти не строятся. Несмотря на возведение политически значимого Крымского моста, Россия много лет не может построить мост через Лену, напоминает сотрудник крупной инфраструктурной компании.

Для решения проблемы дорог был запущен **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** (на 4,8 трлн руб., в основном из бюджетов). В прошлом году **Минтранс** не удалось договориться о выделении денег на решение проблемы мостов, говорит участник правительственных совещаний. Теперь работа над программой завершается, решение принято, говорит представитель курирующего транспорт вице-премьера Максима **Акимова**.

Регионы просят включить в программу 3720 мостовых сооружений с финансированием 330 млрд руб., сказал представитель **Акимова**. Сейчас регионы уточняют данные, **Минтранс** сформирует программу и ее включат в паспорт федерального проекта

«Дорожная сеть» (входит в **нацпроект**), сообщил он. Представитель **Минтранса** не ответил на запрос «Ведомостей».

Речь идет не о перераспределении средств внутри **нацпроекта**, на программу потребуется дополнительное финансирование, которое будут запрашивать, говорит федеральный чиновник.

Но 330 млрд руб. недостаточно, чтобы отремонтировать все мосты, считает Блинкин: ремонт практически каждого обходится в сотни миллионов. Впрочем, если проблема хотя бы начнет решаться, это уже хорошо, говорит он.

Даже на федеральных трассах в России около 1000 аварийных мостов, оценивал в прошлом году федеральный чиновник. В этом году число аварийных мостов могло увеличиться. Некоторые из них пострадали из-за стихийных бедствий, напомнил **Медведев**, попросив уделить этой проблеме особое внимание.

Десятки мостов пострадали из-за наводнений в Иркутской области, сообщила ранее пресс-служба ГУ МЧС по Иркутской области, часть из них восстановлена.

Из-за обрушения автомобильного моста на дороге Джубга – Сочи в 2018 г. город Сочи оказался на три дня отрезан от основной территории России. Падение автомобильного моста с ехавшим по нему грузовиком на главный путь Транссибирской магистрали на несколько дней остановило движение по железной дороге.

Вложения для ремонта для муниципалитетов неподъемны, говорит Ефанов, а привлечь частных инвесторов редко удается – в малых городах нет движения, которое могло бы сделать это целесообразным. Остается строить только за счет федеральных денег, резюмирует он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/06/808235-regioni-dengi-mostov>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ РАБОТУ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** указал на задержки при реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** и поручил ускорить работу.

«Есть и задержки на федеральном уровне, которые мы сегодня обсудим. По ним нужно ускорить работу и представить в правительство согласованные предложения в течение августа, чтобы учесть их при подготовке бюджета» - сказал **Медведев** на заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам во вторник.

Премьер напомнил, что в большинстве субъектов уже должна завершаться работа по заключению контрактов на ремонт и строительство дорог. Он попросил министра транспорта «доложить, как обстоят дела в этих регионах, какие сложности существуют, кому нужно напомнить про то, что работать надо быстро и эффективно».

По словам главы правительства, на сегодняшний день в регионах утверждены участки, которые нужно привести в нормативное состояние.

«По целому ряду регионов работа развёрнута достаточно активная. Считаю, что наиболее успешными практиками должны воспользоваться все регионы, в особенности те, где пока темп работ отстаёт», - подчеркнул **Медведев**.

ТАСС; 2019.08.06; ВЛАСТИ НАО ОБЪЯСНИЛИ ОТСТАВАНИЯ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ УДАЛЕННОСТЬЮ РЕГИОНА

Транспортная удаленность Ненецкого автономного округа (НАО) мешает реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», власти вынуждены объявлять повторные аукционы на работы. Об этом во вторник ТАСС

сообщила руководитель Департамента строительства, ЖКХ, энергетики и транспорта НАО Валентина Саутина.

«Работы, которые необходимо выполнять в соответствии с контрактом, не под силу местным подрядчикам, а из других регионов организации на торги просто не выходят, так как затраты на логистику и короткий период навигации могут грозить срывом сроков исполнения контракта и штрафными санкциями», - отметила Саутина.

Ранее премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил главам субъектов РФ в кратчайшие сроки завершить заключение контрактов в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в отстающих регионах и начать работы. По данным, опубликованным на сайте кабмина, НАО вошел в список регионов с низким уровнем заключения контрактов - на 2 июля этот показатель составил 61,54%.

Как отметили в Департаменте строительства НАО, в июле не состоялся аукцион на реконструкцию одной из дорог городской агломерации с начальной ценой контракта 188,7 млн рублей. На аукцион не было подано ни одной заявки. Окружные власти объявили торги повторно в начале августа.

«Кроме того, в связи с разъяснениями, представленными **Росавтодором**, стало необходимо продолжительность контрактов на принципах «жизненного цикла» увеличить до 36 месяцев, в связи с чем возникла необходимость принятия нового решения о бюджетных инвестициях и проведения новых конкурсных процедур», - добавили в ведомстве. По данным **Минтранса**, на 5 августа контрактация в Ненецком автономном округе завершена на 97,01%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/820021>

ТАСС; 2019.08.06; СИМФЕРОПОЛЬ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 3,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ 50 ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Столица Республики Крым и Симферопольский район получают более 3,3 млрд рублей из федерального бюджета на ремонт 50 дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019-2024 годах, сообщили во вторник в пресс-службе республиканского правительства.

5 августа 2019 года премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил в кратчайшие сроки завершить заключение контрактов на выполнение работ в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и начать работы. Среди отстающих регионов, в частности, называлась Республика Крым, где зафиксирован самый низкий (5,41%) уровень заключения контрактов на выполнение работ в рамках **нацпроекта**, а также нулевой процент выполнения объемов работ по укладке верхних слоев дорожного покрытия.

«Планируемая протяженность участка капремонта дорожной сети Симферопольской городской агломерации в период с 2019 по 2024 год составит 513,341 км. Общий объем федеральной поддержки - 3 млрд 312 млн рублей (552 млн рублей в год)», - приводят в сообщении слова зампреда Совета министров - министра финансов региона Ирины Кивико.

Кроме того, предусмотрено финансирование из средств дорожного фонда Республики Крым в размере 828 млн рублей (138 млн рублей в год).

В частности, будет произведен ремонт дорог на 14 улицах в Симферополе и на 36 улицах в 13 селах в Симферопольском районе.

<https://tass.ru/ekonomika/6737433>

ТАСС; 2019.08.06; ТВЕРСКИЕ ВЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ ОТСТАВАНИЕ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ УСТАРЕВШИМИ ДАННЫМИ

Власти Тверской области объяснили отставание по заключению контрактов на выполнение работ по национальному проекту **«Безопасные и качественные**

автомобильные дороги» устаревшими данными. По состоянию на август, заключен полный пакет контрактов, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе правительства региона.

Ранее премьер России **Дмитрий Медведев** поручил главам субъектов в кратчайшие сроки завершить контрактацию по дорожному **нацпроекту**. По данным материалов, опубликованных на сайте правительства РФ, в Тверской области заключено только 41,18% от необходимого объема.

«Действительно, по состоянию на июль, было чуть больше 41%, однако в августе заключено 100%», - сказала собеседница агентства.

По **нацпроекту** в Тверской области в этом году должно быть отремонтировано 28 объектов, из них 24 в Твери протяженностью 33 км и еще четыре в регионе, где планируется привести в нормативное состояние 104 км дорожного покрытия.

Ранее сообщалось, что до 2024 года в рамках реализации **нацпроекта** в Тверской области планируется отремонтировать 1244 км дорог регионального значения.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. Он должен быть реализован до 2024 года. Финансирование со стороны регионов составит 4 трлн 139,1 млрд руб., при этом федеральный бюджет направит 440,9 млрд.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/819763>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; РАСШИРЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РФ НАЦЕЛЕНО НА УСИЛЕНИЕ СВЯЗАННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА - МЕДВЕДЕВ

Реализация мероприятий в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры позволит усилить связанность экономического пространства страны, заявил премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**.

«К 2024 году все центры экономического роста в стране должны быть связаны скоростными транспортными коммуникациями, чтобы люди, товары и услуги могли беспрепятственно перемещаться между регионами, между городами», - сказал **Медведев** во вторник на заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам.

По его словам, это позволит усилить связанность экономического пространства.

«Эти задачи заложены в транспортном разделе комплексного плана (модернизации и расширения магистральной инфраструктуры). Выполнение их сегодня обсудим. Они распадаются на девять федеральных проектов», - сказал **Медведев**.

Он добавил, что мероприятия транспортной части требуют внушительного финансирования - около 7 трлн рублей, из которых 3 трлн рублей приходится на федеральный бюджет.

ТАСС; 2019.08.06; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ «СУХОЙ ПОРТ ЧАЙКОВСКИЙ» ПОСТРОЯТ В ПРИВОЛЖЬЕ

Новый терминал «Сухой порт Чайковский» на стыке Пермского края, Удмуртии, Татарстана и Башкирии в южном коридоре Транссибирской магистрали построит ООО «Квадрат» (дочернее предприятие Чайковского предприятия промышленного железнодорожного транспорта), сообщает газета «Гудок».

Инвестиции в проект составят 100 млн рублей, при этом 65 млн выделит ООО «Квадрат», а 35 млн будут привлечены как заемные средства. Кредит предоставит ПАО «Сбербанк России», пишет издание.

Удобное расположение терминала позволит упростить доставку в крупные города близлежащих субъектов РФ, а также будет способствовать взаимовыгодному сотрудничеству Приволжского федерального округа с Европой, Казахстаном, Китаем, Монголией и странами Юго-Восточной Азии.

Окончательная реализация проекта запланирована на 2020 год, однако ввести новый контейнерный терминал в эксплуатацию планируется уже в четвертом квартале 2019 года. Согласно прогнозам, как сообщает «Гудок», грузооборот инфраструктуры с введением терминала «Сухой порт Чайковский» увеличится с нынешних 2 млн т в год более чем на 10%.

<https://tass.ru/ekonomika/6737166>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.07; БЕЗ ОСАГО — СРАЗУ В КАМЕРУ; АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ ПОЛУЧАТ УВЕДОМЛЕНИЯ ГИБДД ОБ ОТСУТСТВИИ СТРАХОВКИ, А ПОТОМ И ШТРАФЫ

ГИБДД, столичный Центр организации дорожного движения (ЦОДД) и Российский союз автостраховщиков (РСА), как выяснил “Ъ”, начали тестирование в Москве системы автоматической проверки наличия полиса ОСАГО с помощью дорожных камер. Пока водителям вместо штрафа за нарушение отправляют письма от ГИБДД с рекомендацией оформить страховку. Подобные послания получают в ближайшие дни более 5 тыс. автовладельцев, общее число выявленных нарушений за три месяца тестирования — более 700 тыс.

О запуске в тестовом режиме системы автоматической проверки автомобилей без полиса ОСАГО рассказали источники “Ъ”. Система работает пока в тестовом режиме в Москве. Автовладельцы получают не традиционные штрафные постановления, а информационные письма от УГИБДД по Москве. «Выявлена эксплуатация» автомобиля, владелец которого не застраховал автогражданскую ответственность, сказано в документе, рекомендуется оформить полис. По завершении тестирования нарушителям придет штраф 800 руб., говорится в письме. Водителю также предлагается позвонить на горячую линию РСА, если допущена ошибка (страховка есть). Официального подтверждения от ГУ МВД по Москве, куда “Ъ” направлял запрос, вчера получить не удалось.

Возможность проверки «автогражданки» с помощью камер обсуждается с 2015 года. В качестве пилотной площадки выбрана Москва. Даты запуска системы назывались минимум четыре раза, но ни разу этого не произошло. В конце 2018 года тема обсуждалась на заседании правительственной комиссии по безопасности движения, вице-премьер **Максим Акимов** дал МВД и РСА поручение разобраться с проблемой до 1 февраля 2019 года.

Как уже рассказывал “Ъ”, основная сложность заключается в алгоритме информационного взаимодействия. Напомним, штраф за езду без полиса выносит ГИБДД. Для этого нужно проверить автовладельца по базе данных РСА. В Москве работает более 1,5 тыс. камер (находятся в ведении ЦОДД), в сутки они фиксируют порядка 50 млн проездов всех авто (3 млн транспортных средств). Такое количество запросов информационная система РСА выдержать не может. В рамках тестирования системы ЦОДД направляет в ГИБДД данные обо всех уникальных проездах в конкретный день. Госавтоинспекция дополняет их сведениями о номере кузова, шасси, VIN, другими данными и переправляет этот массив в РСА.

РСА, в свою очередь, используя собственную базу данных, формирует перечень автовладельцев, у которых нет полиса. Список возвращается в ГИБДД, где формируется информационное письмо для направления по адресу регистрации владельца (доступ к персональным данным есть только у полиции). Кроме того, учитывается 10-дневный период, в течение которого автовладелец может законно ездить без ОСАГО. Первые письма уже отправлены 5,5 тыс. автовладельцев, их машины обнаружены без полиса еще

21 мая. Поскольку система только тестируется, несколько месяцев ушло на перепроверку данных.

Пока речь идет фактически о ручной сверке баз данных, говорит источник “Ъ”, знакомый с ситуацией. Впоследствии в рамках Федеральной информационной системы ГИБДД должен быть создан автоматизированный сервис, который позволит ЦОДД, Госавтоинспекции и РСА оперативно обмениваться данными. Только после этого сервис выйдет на полную мощность и автовладельцев начнут штрафовать. Когда это случится, пока неизвестно.

Тестирование перед запуском проекта шло несколько месяцев, в результате в Московском регионе было выявлено 730 тыс. нарушителей без ОСАГО,— рассказал “Ъ” президент РСА Игорь Юргенс.— Спустя 20 дней мы повторно проверили всех этих водителей. Отклонение по цифрам было единичным, это означает, что лишь немногие из них купили полис ОСАГО за это время».

Новая система после проведения пилота в Москве заработает и в других городах, рассчитывают в РСА, в частности в Казани и Санкт-Петербурге, заявлял ранее господин Юргенс. Впоследствии система может быть распространена на всю Россию. Отметим, в июне 2019 года парламент Кабардино-Балкарии внес в Госдуму законопроект об ужесточении ответственности за повторное управление авто без ОСАГО, предлагается санкция в виде лишения прав, в РСА эту инициативу уже поддержали.

С массовым распространением электронных полисов ОСАГО появились новые мошеннические схемы, когда агенты звонят автовладельцам, предлагая заключить договор со скидкой, пояснил “Ъ” координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. «Многие на это ведутся, получают электронное ОСАГО через непонятные сайты и сервисы, распечатывают и ездят, не подозревая, что автогражданки у них на самом деле нет,— говорит он.— Все эти люди были бы неприятно удивлены, получив штраф с камеры. Поэтому рассылка информационных писем в рамках пилота — хорошее решение».

<https://www.kommersant.ru/doc/4053601>

ТАСС; 2019.08.06; РОССИЙСКИЕ РЕЛЬСОБУСЫ ОТПРАВЛЕНЫ НА САХАЛИН НА ЗАМЕНУ СТАРЫМ ЯПОНСКИМ ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗДАМ

Российские рельсовые автобусы, которые заменят старые японские дизель-поезда, отправлены на Сахалин, сообщает во вторник пресс-служба правительства Сахалинской области.

«Три новых состава придут на смену старым японским дизель-поездам. Рельсовые автобусы изготовили в Московской области и отправили на Сахалин. На остров они придут в августе. В течение нескольких недель их обкатают, а в сентябре выведут на линию», - говорится в сообщении. Уточняется, что на приобретение рельсобусов выделили почти 800 млн рублей.

Российские РА-3 быстрее аналогов и развивают скорость до 120 километров в час. Ранее сообщалось, что рельсобусы имеют улучшенный внешний вид и комфортабельный пассажирский салон. В своем составе они могут иметь от двух до шести вагонов, максимальная вместимость - до 600 человек. Пассажирский салон и кабина машиниста оборудованы системой климат-контроля с обеззараживателями воздуха и светодиодным освещением, системами видеонаблюдения, пожарной и охранной сигнализацией. Вагоны приспособлены для комфортабельных поездок людей с ограниченными возможностями здоровья.

Рельсобусы будут работать на трех направлениях: Южно-Сахалинск-Корсаков, Южно-Сахалинск-Томари и Холмск-Томари.

Замена старых японских дизельных поездов стала возможна благодаря завершению работ по перешивке островной магистрали на общесетевой стандарт колеи. Поэтапная

перешивка узкой островной железной дороги колеи на ширину 1520 миллиметров началась в 2003 году. Она предусматривает также полную реконструкцию путевого хозяйства, строительство новых мостов и водоотводных сооружений, спрямление пути, увеличение площади поперечного сечения и укрепление тоннелей. Полностью завершить перешивку дороги планируется в 2020 году.

<https://tass.ru/v-strane/6737267>

ТАСС; 2019.08.06; ПРОЕКТ ЛИНИИ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ НА ЮГЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОДГОТОВЯТ ДО КОНЦА ГОДА

Власти Санкт-Петербурга планируют до конца 2019 года подготовить проект линии скоростного трамвая от станции метро «Шушары» (проектное название «Южная») в город Колпино на юге Санкт-Петербурга, сообщил ТАСС в понедельник председатель городского комитета по транспорту Александр Головин.

«Проект линии скоростного трамвая от станции метро «Южная» в город Колпино планируется подготовить до конца 2019 года», - сказал он.

По оценке городских властей, новый маршрут позволит разгрузить дорожную сеть Колпинского района благодаря перераспределению части пользователей легкового автотранспорта на общественный. В 2018 году комитет по инвестициям Петербурга оценил стоимость проекта в 20,6 млрд рублей.

Как сообщал первый заместитель председателя комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга Андрей Семчанков, протяженность трамвайной линии составит около 12,7 км, предельный пассажиропоток на линии - 35,4 тыс. человек в сутки. Конечную станцию маршрута в районе строящейся станции метро «Шушары» планируется совместить с одноименным транспортно-пересадочным узлом.

Станцию «Шушары» наряду с «Проспектом Славы» и «Дунайской» Фрунзенского радиуса метро генеральный подрядчик по строительству петербургского метрополитена ОАО «Метрострой» намерен запустить к 1 сентября. Фрунзенский радиус расположен в южной части Фрунзенско-Приморской пятой линии метрополитена, он проходит вдоль улицы Бухарестской в Купчино. Пропускная способность участка составит 40 пар поездов в час, прогнозируемый суточный объем перевозок на первом этапе эксплуатации - 997 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/spb-news/6735133>

ТАСС; 2019.08.06; РИЖСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ МЦД-2 БУДЕТ ИМЕТЬ 11 ОСТАНОВОК

На Рижском направлении второго Московского центрального диаметра (МЦД-2 Нахабино - Подольск) будет 11 остановочных пунктов. Об этом сообщила во вторник пресс-служба Москомархитектуры.

«На Рижском направлении МЦД-2 Нахабино - Подольск будет 11 остановочных пунктов, два из которых - «Щукинская» и «Марьино роща» - появятся впервые», - говорится в сообщении.

Как уточнил главный архитектор Москвы, первый заместитель председателя Москомархитектуры Сергей Кузнецов, слова которого приводит пресс-служба, ключевые остановочные пункты размещаются в центре города. «Прежде всего, это район Рижского вокзала, где будут пересекаться три МЦД. Там планируется сделать развязку Ярославского направления. Основная задача той документации, которая сейчас разрабатывается, - учесть развитие города и заложить остановочные пункты так, чтобы было удобно людям», - сказал он.

В пресс-службе добавили, что на станции «Дмитровская» планируется сдвигка платформы. В этом месте пересекаются МЦД-1 и МЦД-2, на сегодняшний день между ними формируется дополнительная пересадка. «Мы также стараемся дополнительно

нагружать Большую кольцевую линию (БКЛ), которая активно строится, а «Рижская» будет, наверное, ключевой точкой, потому что там можно пересеживаться с МЦД и обеспечить пересадку на БКЛ», - отметил Кузнецов.

Московские центральные диаметры - начатый в 2018 году транспортный проект, в котором участвуют правительства Москвы и Подмосковья, РЖД, Минтранс РФ и ГУП «Московский метрополитен». Оператор перевозок - АО «Центральная пригородная пассажирская компания». Предполагается создание пяти железнодорожных линий, которые должны пройти по диаметру из одного муниципалитета Подмосковья через центр столицы в другой.

МЦД объединит формат пригородных электричек и метрополитена, создав фактически систему наземного метро. График работы выстроит по схеме метро - с 5:30 утра до 1:00 ночи. Для интеграции с остальным городским транспортом будет разработана удобная билетная система, пассажиры смогут использовать карту «Тройка». В целом, по подсчету экспертов, реализация проекта разгрузит транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6737167>

ТАСС; 2019.08.06; ДВИЖЕНИЕ ПО МЦД-3 И МЦД-4 В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ БУДЕТ ЗАПУЩЕНО ДО 2024 ГОДА

Пассажирское движение по третьему и четвертому Московским центральным диаметрам (МЦД-3 и МЦД-4) в столичном регионе будет запущено до 2024 года. Об этом сообщил во вторник журналистам заммэра столицы Марат Хуснуллин.

«До конца 2024 года первые четыре диаметра совершенно точно поедут с пассажирами. Пятый диаметр - он связан с Павелецким направлением - мы сейчас градостроительно прорабатываем, через какой коридор он может пройти, с каким направлением железной дороги его связать, как технологически это будет работать. До середины 2020 года эту аналитическую работу закончим», - сказал он.

Ранее сообщалось, что первые два маршрута МЦД запустят в ноябре. На момент запуска интервал движения поездов составит пять-шесть минут в час пик. На первом этапе это будет движение, совмещенное с пригородными электричками, так как части их маршрутов будут дублировать трассы МЦД. Предполагается, что в 2025 году все линии, связанные с МЦД, будут минимум четырехпутными - это позволит разделить электрички и поезда центральных диаметров.

Диаметры станут новым видом транспорта, который объединит формат пригородных электричек и метрополитена, создав фактически систему наземного метро.

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий: первые два диаметра - МЦД-1 «Одинцово - Лобня» и МЦД-2 «Нахабино - Подольск». Затем планируется запустить МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 - от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово. По подсчету экспертов, реализация проекта МЦД разгрузит всю транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/obschestvo/6737740>

ТАСС; 2019.08.06; СКОРОСТНОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ТАМБОВОМ В НАЧАЛЕ 2020 ГОДА

Скоростной электропоезд «Ласточка» между Москвой и Тамбовом запустят в первом квартале 2020 года. Первые пробные рейсы могут состояться уже в конце 2019 года, сообщил вице-губернатор Арсен Габуев, отвечая на вопрос корреспондента ТАСС.

«С начала 2020 году из Тамбова в Москву пойдут первые «Ласточки», договоренность об этом с РЖД есть. Единственный вопрос в том, что в силу отсутствия электрификации на участке от Тамбова до Мичуринска, «Ласточка» будет добираться на специальной тяге. На

этом участке мы будем терять час, зато потом из Мичуринска до Москвы поезд будет идти всего четыре часа», - сказал Габуев.

Он уточнил, что тамбовские власти рассчитывают, что первые пробные рейсы удастся осуществить уже в конце 2019 года. «Тут, правда, уже зависит не от нас, а от приобретения РЖД необходимого подвижного состава, но договоренность такая есть. Будем стараться, конечно же, сделать это в этом году, чтобы жители региона уже на Новый год могли поехать в столицу на «Ласточке», с комфортом», - сказал вице-губернатор.

График движения поездов пока не сообщается. Известно, что на нем будут действовать все виды льгот, установленные для проезда в железнодорожном транспорте.

«Ласточка» - скоростной электропоезд повышенной комфортности, разработанный германской компанией Siemens. Электропоезд может развивать скорость до 160 км/ч. На сегодняшний день «Ласточки» различных модификаций курсируют на маршрутах Москвы, Московской, Ивановской, Курской, Орловской, Калининградской и Псковской областей, Республики Карелия и Пермского края. При дальних перевозках они позволяют сокращать время в пути почти в два раза. В настоящий момент средняя продолжительность пути из Тамбова в Москву составляет восемь часов.

<https://tass.ru/obschestvo/6737709>

ТАСС; 2019.08.06; СВЖД ЗАПУСТИТ «ЛАСТОЧКУ» МЕЖДУ ЕКАТЕРИНБУРГОМ И СЕРОВОМ

Свердловская железная дорога (СвЖД) запустит электропоезд «Ласточка» сообщением Екатеринбург - Серов, расстояние между городами по прямой составляет 307 км. Состав будет курсировать дважды в неделю, сообщила во вторник пресс-служба СвЖД.

«С 11 августа на Свердловской железной дороге пригородные поезда «Ласточка» сообщением Екатеринбург - Серов и Серов - Екатеринбург будут курсировать регулярно, два раза в неделю», - говорится в сообщении.

Поезд из Екатеринбурга в Серов будет ходить по пятницам и воскресеньям, из Серова в Екатеринбург - по субботам и понедельникам. «Стоимость проезда составит 528 рублей по полному тарифу, 264 рубля для школьников и студентов. Действуют все виды льгот, установленные для проезда в железнодорожном пригородном сообщении», - отмечается в тексте.

Пригородные поезда «Ласточка» на СвЖД на постоянной основе курсируют на направлениях между Екатеринбургом и свердловскими городами, а также Нижним Тагилом, Кушвой, Каменском-Уральским, Кузино, Шалей и Талицей.

<https://tass.ru/ural-news/6737330>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВКЛЮЧИЛО РЕКОНСТРУКЦИЮ Ж/Д СТАНЦИИ ПОРТА ВЫСОЦК В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ

Правительство РФ внесло проект реконструкции станции Высоцк (Октябрьская железная дорога, филиал ОАО «РЖД») в схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения, говорится на официальном портале правовой информации.

Изменения внесены в подраздел «Строительство дополнительных главных путей, развитие существующей инфраструктуры на участках». В него включен участок Пихтовое - Высоцк, где планируется реконструкция железнодорожных путей общего пользования пропускной способностью 30 пар поездов в сутки (Ленинградская область, Выборгский район), в том числе реконструкция станции Высоцк пропускной способностью 34 пары поездов в сутки (Ленинградская область).

Высоцк - железнодорожная станция Октябрьской железной дороги в одноименном городе Выборгского района Ленинградской области. Расположена на ветке Попово - Высоцк, в 18 км от Попова и в 34 км от Выборга.

RNS; 2019.08.06; КИЕВ СООБЩИЛ О ПАДЕНИИ ПАССАЖИРОПОТОКА В НАПРАВЛЕНИИ РОССИИ

Министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян в эфире украинского телеканала «Прямой» сообщил, что пассажиропоток в направлении России снизился на 15%.

«Тенденция продолжается, и мы видим, что по итогам 2018 года пассажиропоток в направлении России снова упал на 15%. Причем, если в России не более 16%, то в обратном направлении более 15%», — сказал Омелян.

По его словам, «за очень короткий период» Украина запустила более 20 поездов в направлении стран Евросоюза. Сейчас киевские власти развивают железнодорожное сообщение с Венгрией и Польшей, а также собираются открыть сообщение со Словакией.

5 апреля Омелян заявил, что власти Украины через несколько лет отменят поезда из Киева и Львова в Москву, сообщало УНН. При этом в феврале «Украинские новости» со ссылкой на данные «Украинских железных дорог» («Укрзализныця») сообщали, что поезд «Киев — Москва» стал самым прибыльным международным направлением Украины в 2018 году.

Ранее Омелян неоднократно заявлял, что пассажиропоток между Россией и Украиной «умирает» сам по себе, в связи с чем железнодорожное сообщение с РФ может прекратиться и без решения правительства.

<https://rns.online/transport/Kiev-soobschil-o-padenii-passazhiropotoka-v-napravlenii-Rossii-2019-08-06/>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; РОСТ Ж/Д ОТПРАВОК ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ В КОНТЕЙНЕРАХ В РФ ПО ИТОГАМ 7 МЕСЯЦЕВ УСКОРИЛСЯ ДО 6%

Рост ж/д отправок цветных металлов в контейнерах в РФ ускоряется.

Согласно сообщению ОАО «Российские железные дороги», если по итогам I полугодия 2019 г. он составлял 2,9% (54,9 тыс. TEU), то за 7 месяцев - уже 6,2% (65,7 тыс. TEU). В целом отправка груженых контейнеров во всех видах сообщения в январе-июле выросла на 14,3%, до 1,9 млн TEU (в весовом выражении - на 15%, до 26,7 млн тонн).

В «плюсе» - погрузка лесных (+43%, 296,8 тыс. TEU) и строительных (+14,1%, 63,7 тыс. TEU) грузов, черных металлов (+14,8%, 78,7 тыс. TEU), автомобилей и компонентов (+14,1%, 136,6 тыс. TEU), промтоваров (+11,7%, 164,2 тыс. TEU), химикатов и соды (+11,4%, 310,7 тыс. TEU), метизов (+9,4%, 159,6 тыс. TEU), нефти и нефтепродуктов (+8,3%, 49,3 тыс. TEU), машин, станков, двигателей (+6,7%, 126,7 тыс. TEU).

В то же время в этот период сократилась отправка в контейнерах удобрений (на 13,1%, до 23,7 тыс. TEU) и бумаги (на 1,1%, до 178 тыс. TEU).

В целом (с учетом порожних рейсов) в январе-июле 2019 г. было перевезено 2,8 млн TEU - на 14,3% больше, чем за тот же период 2018 г., в том числе внутри РФ - 1,16 млн TEU (+9,2%), транзит составил 314 тыс. TEU (+15,7%), экспорт - 729 тыс. TEU (+13,6%), импорт - 596,7 тыс. TEU (+25,7%).

ТАСС; 2019.01.10; ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ДОЛЯ УГЛЯ В Ж/Д ЭКСПОРТЕ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ НЕ ВЫРОСЛА ПРИ УВЕЛИЧЕНИИ ОТПРАВОК В ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Доля угля в структуре экспортного грузопотока через порты РФ почти не выросла в июле, несмотря на активный рост отправок в южном направлении.

«(По итогам 7 месяцев 2019 года она - ИФ) превысила 50%, нефти - 26,6%, черных металлов - 7,4%, удобрений - 6,7%», - говорится в сообщении ОАО «Российские железные дороги». Представитель РЖД уточнил «Интерфаксу», что по углю речь идет о 51,2%.

По итогам I полугодия, как сообщала монополия, на уголь приходилось 51,1% экспортного грузопотока через порты, на нефтеналивные грузы - 26,7%, на черные металлы - 7,5%, на удобрения - 6,7%, в январе-мае - 49,5%, 26,5%, 7,4% и 6,3%, соответственно.

При этом, согласно сообщению монополии, в направлении южных портов страны в январе-июле рост отправки угля по железной дороге из РФ превысил 30% при общесетевом в 9,1%. Замглавы РЖД Павел Иванов на брифинге на прошлой неделе не исключал, что драйвером могла стать 7,4%-ная тарифная скидка на перевозки этого вида грузов в порты Азово-Черноморского бассейна, введенная на 2-месячный период с 16 июля. По сути, она нивелировала действующую 8%-ную «экспортную надбавку».

«(На южном направлении - ИФ) пошел в июле рост погрузки угольной продукции более чем на 8%, а до этого мы наблюдатели значительный спад. В первую очередь это касается портов Новороссийска и основных перевалочных терминалов, порта Туапсе. Очевидно, и эта мера позволила в какой-то степени привлечь дополнительные объемы на этом направлении», - говорил топ-менеджер.

В то же время он отметил, что «сегодня однозначно пока мы не можем ответить на вопрос, насколько напрямую (рост перевозок в направлении юга РФ - ИФ) связан с введением понижающего коэффициента». «На юг только к концу июля пошел рост», - уточнил агентству во вторник представитель монополии.

Ранее скидка также позиционировалась в качестве механизма «для переключения части перевозок с перегруженного восточного направления в сторону портов юга России, где имеются резервы пропускной способности». Согласно сообщению монополии, по итогам 7 месяцев отправка твердого топлива в порты Дальнего Востока увеличилась на 6,5%, на северо-запад - на 8,7%.

В другом своем пресс-релизе «Российские железные дороги» подчеркивают, что, «благодаря принятым тарифным решениям, а также тесному диалогу с угледобывающими компаниями, обеспечивается рост по всем направлениям». «В июле добились рекордных по объему показателей отправок угля в направлении Дальнего Востока, несмотря на ремонт и дефицит пропускных способностей», - заявил при этом замглавы РЖД Алексей Шило, слова которого приводит компания, добавляя, что увеличение здесь пропускных способностей в первую очередь соответствует интересам самих угольных компаний.

На фоне общего увеличения погрузки в РФ грузов для транспортировки в дальневосточном направлении на 2,6% (86,2 млн тонн) по итогам 7 месяцев 2019 г. рост отправки угля на нем составил 4,8% (60,4 млн тонн), в том числе в июле - 9,7% (8,7 млн тонн). В частности, из Кузбасса в июле отправлено на восток 4,5 млн тонн угля, что на 8,2% больше, чем за тот же период 2018 г. (по итогам 18 дней месяца рост составлял 5,2% при общем увеличении экспорта этого груза из региона на 2,3%, что обеспечивало бы его динамику по итогам 7 месяцев в «+0,4%»).

«Таким образом, доля угля в структуре погрузки в адрес Дальневосточной железной дороги превысила 70%», - подчеркивает монополия, добавляя, что долгосрочная программа развития РЖД на 2019 г. предусматривала увеличение экспортных отправок угля в восточном направлении на 1,2%.

При этом Шило отметил, что с начала июля на западных рынках наметился рост цен на энергетический уголь: в конце июля котировки FOB Балтийское море выросли на \$11 за тонну или более чем на 24%. «Конъюнктура рынка улучшается. Мы надеемся, что позитивные тенденции сохранятся и в августе», - сказал он. Также топ-менеджер добавил, что на ключевых экспортных направлениях отмечается снижение стоимости предоставления вагонов под перевозки каменного угля до 20%. В частности, в июле среднерыночные ставки сократились к уровню июня на 5%, до 1,9 тыс. руб. в сутки, а на «споте» коррекция еще значительнее - до 9%, писала ранее компания.

При этом ранее «Российские железные дороги» высказывали «особую озабоченность» снижением поставок угля на российский рынок, продолжающееся с начала 2019 г. По итогам I полугодия погрузка кузбасского угля российским потребителям уменьшилась на 6,7%, по итогам 18 дней июля - на 9,4%, отмечали РЖД.

В целом, согласно сообщению монополии, отправка грузов на экспорт по железной дороге через порты в январе-июле выросла на 2%, превысив 177,2 млн тонн. В частности, погрузка в направлении морских гаваней северо-запада РФ прибавила 1,8%, до 74,7 млн тонн, Дальнего Востока - 4,8%, до 59,8 млн тонн. На этом фоне ж/д отправка экспортных грузов в порты юга РФ сократилась на 1,3%, до 42,7 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ФПК В ИЮЛЕ НАРАСТИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДНЕВНЫМИ ПОЕЗДАМИ НА 18%, ДВУХЭТАЖНЫМИ - В 1,7 РАЗА

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) - в январе-июле 2019 года увеличила перевозки дневными поездами на 20,9%, до 10,2 млн человек, сообщили РЖД.

В июле показатель вырос на 18%, до 1,8 млн пассажиров. В общем объеме перевозок ФПК доля дневных поездов составила 17,6%.

Дневные экспрессы - скорые и скоростные поезда, курсирующие в дневное время и состоящие, в основном, из вагонов с местами для сидения. Их маршрутная сеть постоянно расширяется. Растет количество регулярных поездов на наиболее востребованных маршрутах, а для повышения их доступности проводятся акции и распродажи билетов.

Также во вторник монополия представила статистику по перевозкам в «Федеральной пассажирской» двухэтажными поездами. В январе-июле они выросли на 32%, до 3,4 млн человек, в июле - в 1,7 раза, до 675 тыс. Доля в общем объеме перевозок ФПК в дальнем следовании составила 6%.

«Наиболее популярными направлениями в январе-июле стали Москва-Воронеж (25% от объема перевозок двухэтажными поездами), Москва - Санкт-Петербург (25%), Москва-Адлер (8,7%) и Москва-Ижевск (8,6%)», - говорится в сообщении.

Маршрутная сеть двухэтажных составов постоянно расширяется. Сейчас курсируют 12 пар поездов по 9-ти маршрутам: из Москвы в Санкт-Петербург, Адлер, Казань, Воронеж, Самару, Кисловодск и Ижевск, а также из Санкт-Петербурга в Адлер и из Ростова-на-Дону в Адлер. «Двухэтажки» позволяют перевозить за один рейс почти вдвое больше пассажиров, чем обычные одноэтажные поезда.

Вагоны оснащаются современными системами микроклимата, экологически чистыми туалетами, системами контроля безопасности и мультимедийными системами. В каждом

купе есть розетки для зарядки мобильных устройств. В вагонах СВ каждое место оборудовано ЖК-дисплеем.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.07; КРУПНЕЙШИЙ ЗАКАЗ НА ДВА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛА СТОИМОСТЬЮ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ПОЛУЧИТ ОСК; ВЕРФЬ «РОСНЕФТИ» «ЗВЕЗДА» НЕ УСПЕЛА ПОЛУЧИТЬ СПЕЦИАЛЬНУЮ ЛИЦЕНЗИЮ

ФГУП «Атомфлот» (входит в «Росатом») 6 августа сообщило, что на аукцион на строительство двух атомных ледоколов мощностью 60 МВт (ЛК-60) со стартовой стоимостью 100 млрд руб. заявку подал только Балтийский завод (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК). Пресс-служба Балтийского завода сообщила, что он признан победителем аукциона.

Это четвертый и пятый ледоколы проекта 22220, они обойдутся в 48,2 млрд и 51,8 млрд руб. соответственно (разница из-за инфляции) и сейчас являются самыми дорогими гражданскими судами, заказанными в России. Срок их сдачи – не позднее декабря 2024 г. и декабря 2026 г. соответственно, говорится в документации «Атомфлота». На проект ФГУП направит 55 млрд руб. собственных средств и 45 млрд руб. получит из бюджета, говорится в документации аукциона.

Три первых ледокола проекта 22220 – головной «Арктика» и первые серийные «Сибирь» и «Урал» – также строит Балтийский завод. Они были заложены соответственно в 2013, 2015 и 2016 гг. и обойдутся заметно дешевле.

Ожидалось, что за этот заказ поборется суперверфь «Звезда», рассказывали два федеральных чиновника. «Звезду» строит «Роснефть» в Приморском крае, она станет самым крупным судостроительным предприятием в России, мощность составит 330 000 т переработки металла в год. Обойдется верфь в 202 млрд руб., говорил в феврале вице-премьер Юрий Борисов. Портфель заказов «Звезды» формируют госкомпании, прежде всего «Роснефть», а также «Сов-комфлот», «Росморпорт». Правительство решило, что крупнейший ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт «Атомфлот» закажет «Звезде». Правительство даже готово компенсировать «Звезде» десятки миллиардов рублей, чтобы она получила заказ на 15 газозовов ледового класса для проекта «Новатэка» «Арктик СПГ – 2»: «Новатэк» заплатит за газозовы рыночную цену (15 аналогичных судов для своего первого проекта «Ямал СПГ» «Новатэк» построил в Южной Корее), а правительство компенсирует «Звезде» ее расходы сверх цены контракта.

«Звезда» просто не могла принять участие в этом аукционе, так как у нее нет лицензии Ростехнадзора на конструирование атомных установок, объяснили федеральный чиновник и человек, близкий к **Минтрансу**. Эта лицензия необходима, говорится в документации аукциона, она есть у Балтийского завода и отсутствует у «Звезды», свидетельствуют данные «СПАРК-Интерфакса».

«Звезда» должна получить такую лицензию хотя бы для строительства «Лидера», но там сроки совсем другие и время есть, а «Атомфлот» имеет жесткую программу строительства флота, говорит один из собеседников «Ведомостей». Тем более что в правительстве все же решили, что целесообразно как-то разделять ледокольные заказы, добавляет второй собеседник: «Балтийский завод имеет большой опыт, в том числе с серией 22220, «Звезда» же с учетом уже имеющихся заказов такие объемы может не переварить».

Представители «Роснефти» и Ростехнадзора на запросы «Ведомостей» не ответили.

«Атомфлот» планирует расстановку ледоколов на Севморпути и рассчитал, что четвертый и пятый ледоколы серии 22220 ему потребуются в 2025–2027 гг. – к этому времени планируется вывод из эксплуатации атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» (построены в 1989 и 1991 гг. соответственно), также, очевидно, придет срок списания арктических линейных дизельных ледоколов «Красин» и «Адмирал Макаров», – говорит гендиректор консалтинговой компании «Гекон» Михаил Григорьев. Балтийский завод переносил сроки

сдачи «Арктики», «Сибири» и «Урала», продолжает Григорьев, но из всех возможных соискателей именно он имеет наилучшие шансы вовремя сдать два новых ледокола проекта 22220: завод уже восстановил цепочки поставщиков и технологические процессы, которые были ранее разрушены из-за отсутствия подобных заказов.

Сейчас «Атомфлот» эксплуатирует четыре атомных ледокола – по два проектов «Гаймыр» и «Арктика», – которые уступают по мощности проекту 22220 на 45 и 15% соответственно, говорится на сайте компании.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/06/808231-krupneishii-atomnih-ledokola>

ТАСС; 2019.08.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЛО В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОДДЕРЖКЕ СУДОСТРОЕНИЯ

Правительство РФ внесло в Государственную думу законопроект, позволяющий правительству определять отдельные виды работ, которые можно будет проводить лишь с использованием судов российского производства. Об этом говорится в распоряжении, опубликованном на сайте правительства.

Проект федерального закона «О внесении изменений в статьи 4 и 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» внесен Минпромторгом России. Законопроект рассмотрен и одобрен правительством 31 июля.

В сообщении кабмина отмечается, что в настоящее время средняя загрузка отечественных судостроительных предприятий не превышает 40-50%, что не позволяет обеспечить рентабельную работу предприятий судостроительной отрасли, их развитие и модернизацию производственных мощностей. Основные меры государственной поддержки, в том числе программа лизинга строительства судов, предоставление субсидий по кредитам и лизинговым платежам, судовой утилизационный грант, направлены на стимулирование судовладельцев, транспортных и лизинговых компаний. При этом поддержка отечественных судостроительных предприятий осуществляется лишь косвенным образом и не гарантирует размещение заказов на российских верфях.

В правительстве считают, что предлагаемые изменения будут стимулировать судоходные, лизинговые компании и судостроительные организации, в том числе иностранные, к размещению судостроительных заказов и производства комплектующего судового оборудования на территории России.

<https://tass.ru/ekonomika/6736812>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ АУКЦИОНОВ ПРИ СОЗДАНИИ ИСКУССТВЕННЫХ ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ РФ

Правительство РФ внесло в Государственную Думу законопроект, предполагающий отмену действующих законодательных норм о проведении аукционов при создании искусственных земельных участков на водных объектах, в том числе при строительстве морских портов и расширении их территории, сообщил кабинет министров.

Документ был подготовлен **министерством транспорта РФ** и одобрен на заседании правительства 18 июля. Поправки предлагается внести в федеральный закон от 19 июля 2011 г. N246-ФЗ.

Его действующая редакция предполагает проведение открытого аукциона на создание участков за счет физических (включая индивидуальных предпринимателей) и юридических лиц, а также подготовительных работ, «в том числе, когда такой участок создается в интересах публично-правовых образований», напоминает правительство.

При этом аукцион признается несостоявшимся, если в нем участвовали менее двух участников (включая случаи подачи одной заявки) или после троекратного объявления

начальной цены ни один из претендентов на заказ не заявил о намерении выполнить его по такой стоимости.

По официальным данным, пишет кабинет министров, с 2011 г. было проведено 9 аукционов: 4 - в Приморском крае и по одному в Дагестане, Челябинской, Ульяновской и Амурской областях, а также в Камчатском крае. Шесть аукционов были признаны несостоявшимися из-за того, что на них была подана единственная заявка. «Таким образом, правоприменительная практика показала отсутствие конкурентной среды в этой области и избыточность процедуры проведения аукционов», - говорится в сообщении.

Распоряжением от 3 августа правительство назначило статс-секретаря **Минтранса** Дмитрия **Зверева** своим официальным представителем при рассмотрении законопроекта палатами Федерального Собрания РФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; МОСКОВСКАЯ «СПЕЦЭНЕРГОГРУПП» ЗА 600 МЛН РУБ. ПРОТЯНЕТ ВЛ К ПОРТУ «ЛАВНА» НА ЗАПАДНОМ БЕРЕГУ КОЛЬСКОГО ЗАЛИВА

АО «Мурманская областная электросетевая компания» заключит договор с ООО «Спецэнергогрупп» (Москва), единственным участником открытого одноэтапного конкурса на право строительства двух воздушных линий (ВЛ) по 150 кВ от подстанции (ПС) «Мурманская» до ПС «Лавна-тяговая» в порту «Лавна» Мурманского транспортного узла (МТУ), следует из материалов на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена договора составляла 610 млн рублей. Предложение «Спецэнергогрупп» составило 600 млн рублей.

Как отмечается в протоколе закупочной комиссии, заявка «Спецэнергогрупп» соответствовала заявленным требованиям, но была единственной, и поэтому конкурс признан несостоявшимся. Вместе с тем, комиссия приняла решение заключить договор с компанией «Спецэнергогрупп».

Из конкурсной документации следует, что протяженность двух одноцепных воздушных линий по 150 кв между ПС «Мурманская» на 330 кВ и ПС «Лавна-тяговая» на 150 кВ составит 31,3 км и 31,5 км. ВЛ будут протянуты на западном берегу Кольского залива. Работы должны быть начаты не позднее сентября текущего года и завершены к 18 сентября 2020 года.

В техническом задании отмечается, что подрядчик предоставляет трехгодичную гарантию на выполненные работы.

В июне текущего года врио губернатора Заполярья Андрей Чибис по итогам совещания по вопросам развития инфраструктуры, которое провел в Мурманске вице-премьер РФ **Максим Акимов**, заявил, что объем инвестиций в строительство МТУ составляет более 130 млрд рублей, включая 34 млрд рублей в строительство порта «Лавна».

По данным правительства Мурманской области, ПС «Мурманская» будет обеспечивать электроэнергией крупные промышленные объекты МТУ, ее строительством занимается ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES).

Как сообщалось, в октябре 2018 года ООО «Морской торговый порт «Лавна» заключило договор с ООО «Инвестстрой» (Вологда) на проектирование и строительство подстанции на 150 кВ (ныне ПС «Лавна-тяговая» - ИФ) за 590,4 млн рублей. Согласно данным на портале госзакупок, договор заключен до 9 сентября 2019 года.

Строительство угольного порта «Лавна» стартовало в марте 2018 года. Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 года, вторую - в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей

очереди мощностью 9 млн тонн и терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн тонн в год.

Мурманский транспортный узел - крупнейший у северных берегов РФ, а Мурманский порт - самый северный из незамерзающих российских портов. В проект комплексного развития МТУ входит создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство угольного и нефтяного терминалов, развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство ветки Выходной-Лавна, а также реконструкция угольного и строительство контейнерного терминалов на восточном берегу Кольского залива. Проект развития МТУ реализуется в рамках государственно-частного партнерства.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Спецэнергогрупп» зарегистрировано в 2017 году, его единственный владелец - Владимир Привалов. Основной вид деятельности компании - строительство коммунальных объектов для обеспечения электроэнергией и телекоммуникациями. Одним из основных заказчиков в рамках госконтрактов является АО «МСК Энерго». Так, в 2017 году с ним было заключено три контракта на общую сумму 261,4 млн рублей, в 2018 - пять на 298 млн рублей (с учетом других заказчиков - шесть на 362,3 млн рублей), в 2019 - четыре на 44,3 млн рублей (всего - семь на 376,1 млн рублей).

RNS; 2019.08.06; В ЯПОНИИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТАНКЕР

Четыре японские компании объединились для разработки первого в мире танкера, работающего на электроэнергии, говорится в их совместном пресс-релизе.

«Судоходная Asahi Tanker, Ekeno Yamamizu Corporation, Mitsui O.S.K. Lines Ltd. и Mitsubishi Corporation сегодня договорились создать стратегическое партнерство для разработки новых инфраструктурных инициатив в отрасли морских перевозок, с фокусом на суда с электроприводом», — говорится в сообщении.

«Основной задачей e5 Lab. станет строительство к середине 2021 года первого в мире танкера с нулевым уровнем выбросов. Танкер будет выполнять каботажные перевозки на батареях большой емкости и будет работать в Токийском заливе», — уточнили партнеры проекта.

Как пишет агентство Bloomberg, мировая индустрия морских грузоперевозок, как и автопромышленность, сталкивается с ужесточением законодательства в области экологии. «Со следующего года большинство судов должно будет использовать топливо, содержащее меньшее количество серы. Еще более трудная задача — сократить выбросы углерода в судоходстве вдвое к 2050 году», — пишет агентство.

В 2018 году британский машиностроительный холдинг Rolls-Royce Holdings начал продавать судовые двигатели на батареях. Норвежский производитель оборудования в нефтепромышленности Kongsberg Gruppen уже начал разработки электрического контейнеровоза, уточняет агентство.

<https://rns.online/transport/V-Yaponii-planiruyut-sozdat-pervii-elektricheskii-neftyanoi-tanker--2019-08-06/>

ТАСС; 2019.08.06; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ОТКРЫЛСЯ ПЕРВЫЙ РЕЧНОЙ СКОРОСТНОЙ МАРШРУТ

Первый маршрут судов на подводных крыльях (СПК) «Валдай 45Р» открылся во вторник в Нижнем Новгороде. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе компании-разработчика СПК «Радар ммс».

«Скоростное пассажирское СПК «Валдай 45Р» совершило первый рейс по маршруту Нижний Новгород - Городец. Это судно стало третьим пассажирским катером данного проекта, переданным заказчику», - информировали в пресс-службе.

По словам собеседников агентства, новый маршрут торжественно открыл губернатор Нижегородской области Глеб Никитин. Его протяженность достигает 50 км, время в пути - 45 минут. Стоимость поездки в один конец составляет 300 рублей.

«Маршрут Нижний Новгород - Городец существовал еще в советское время и был достаточно популярным. Ранее он обслуживался СПК «Комета», которые выработали свой ресурс. В рамках программы обновления речного флота на данный маршрут вышло новое комфортное судно «Валдай 45Р». В настоящее время он обслуживается только «Валдаем», - добавили в пресс-службе.

Как отметили в «Радар ммс», география применения СПК «Валдай 45Р» в Нижегородской области будет расширена. «Планируется, что в скором времени к этому маршруту добавится еще один - Нижний Новгород - Макарьево. Его протяженность составит 85 км. Этот маршрут будет обслуживаться четвертым судном «Валдай 45Р», - добавили в пресс-службе, уточнив, что первые два серийных СПК в течение месяца выйдут на маршрут Ханты-Мансийск - Сургут.

Перспективы «Валдая» в Нижегородской области

До конца 2020 года число судов «Валдай 45Р», курсирующих по речным маршрутам в Нижегородской области, увеличится до пяти, сообщили журналистам в пресс-службе правительства Нижегородской области со ссылкой на главу региона. «В этом году у нас появится еще один «Валдай», а в следующем сразу три», - приводятся в сообщении слова Никитина.

По его словам, в настоящее время власти региона прорабатывают запуск судна по новым направлениям - в Павлово, Лысково, Кстово, а также возможность его использования для межрегиональных перевозок.

Пассажирское СПК проекта 23180 «Валдай 45Р» разработано и построено АО «ЦКБ по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева» совместно с АО «НПП «Радар ммс» в рамках реализации госпрограммы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы». Головное судно презентовано в мае 2018 года на Петербургском международном экономическом форуме с участием глав регионов РФ, представителей судоходных компаний и иностранных делегаций.

<https://tass.ru/obschestvo/6737915>

ТАСС; 2019.08.06; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ СОЗДАДУТ С «ВОЛГОТРАНСОМ» СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ДЛЯ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Правительство Нижегородской области хочет создать совместное предприятие с самарским ООО «Волготранс», которое будет заниматься речными перевозками с использованием пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай», сообщает «Коммерсантъ».

Первый экскурсионный рейс по маршруту Нижний Новгород - Городец судно на подводных крыльях «Валдай 45Р» совершило во вторник, отмечается в сообщении.

В настоящее время маршрутная сеть состоит из двух направлений и работает по выходным дням. Перевозки осуществляет одно судно, которое находится в собственности областного правительства и в оперативном управлении ГБПОУ «Борский Губернский колледж», который имеет лицензию на проведение речных пассажирских перевозок.

Финансовую модель совместного предприятия с ООО «Волготранс», которое заключило договор лизинга на покупку четырех аналогичных судов, планируют разработать в ближайшие месяцы. Как только СП получит все необходимые разрешительные документы, суда будут переведены на его баланс, пишет «Ъ».

Также региональные власти планируют разработать целую серию маршрутов, которую будет обслуживать «Валдай 45Р». Со слов губернатора Нижегородской области Глеба Никитина, к 2020 году возможно развитие маршрутной сети до межрегиональной. Однако как отмечают эксперты, суда «Валдай» довольно дорогие. Стоимость одного судна оценивается в 110-115 млн рублей. Чтобы окупить их эксплуатацию необходимо использовать суда в период навигации каждый день, а не только по выходным дням, отмечает генеральный директор группы компаний «Гама» Дмитрий Галкин.

<https://tass.ru/obschestvo/6740161>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; ГРУЗОВЫЕ СУДА СТОЯТ У ШЛЮЗОВ В ГОРОДЦЕ НЕ БОЛЕЕ ТРЕХ СУТОК, КРУИЗНЫЕ ИДУТ ПО РАСПИСАНИЮ - РОСМОРРЕЧФЛОТ

Пропуск пассажирских круизных судов через Городецкий гидроузел на Волге осуществляется по расписанию, а задержка грузовых судов не превышает трех суток, сообщили «Интерфаксу» в ФБУ «Администрация Волжского бассейна» **Росморречфлота**.

В ведомстве уточнили, что пропуск судов с малой осадкой через шлюзы Городецкого гидроузла осуществляется круглосуточно, для крупнотоннажного транзитного флота (пассажирские и грузовые суда - ИФ) шлюзование осуществляется с 11:00 до 16:00 ежедневно в часы пропуска воды.

По информации ФБУ, навигация 2019 года «характеризуется условиями чрезвычайно недостаточной водности», в связи с этим установлен режим минимального сброса воды Рыбинского водохранилища, необходимого для пропуска судов через Городецкий гидроузел. Четыре дня первой декады августа три часа в сутки обеспечивается пропуск следующих по расписанию четырехпалубных пассажирских судов, шесть дней - четыре часа в сутки обеспечивается пропуск трехпалубных пассажирских судов.

«Решение о величине сбросных расходов в последующие декады будет принято Росводресурсами на очередном заседании межведомственной рабочей группы, но с учетом реальной обстановки с водностью и расписанием движения пассажирских судов», - сказал представитель ведомства.

На вопрос о величине очереди на проход Городецких шлюзов в ведомстве ответили, что с окончанием ремонта камеры №16 гидроузла количество ожидающих грузовых судов «пришло в соответствие среднестатистическим значениям за последние 10 лет».

Начальник Городецкого гидроузла (филиал ФБУ «Администрация Волжского бассейна») Владимир Костылев сообщил «Интерфаксу», что очередь на шлюзование из грузовых судов не превышает 15 единиц.

«Для судов, ожидающих шлюзование через Городецкий гидроузел, предназначены рейды: городецкие, балахнинские, нижегородские, кстовские, на которых может отставаться до 134 судов», - сообщили в «Администрации Волжского бассейна».

Строительство Горьковского гидроузла и наполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 63 м вместо проектных 68 м привело к необратимой деформации русла Волги в нижнем бьефе Городецкого гидроузла и уменьшению судоходных глубин.

Создалась ситуация, при которой флот вынужден подолгу простаивать в ожидании шлюзований. Крупнотоннажные суда, в том числе смешанного плавания («река-море»), используются с недогрузом, ограничено движение пассажирских судов. Кроме того, затруднена оперативная переброска по кратчайшему маршруту средств технической поддержки Минобороны РФ.

С целью сохранения сквозного судоходства по Волге планируется строительство низконапорной плотины ниже проблемного Городецкого гидроузла. Плотина является альтернативой подъему Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров. Правительство РФ сочло нецелесообразным подъем уровня Чебоксарского водохранилища. Предельная стоимость строительства, включая обустройство водохранилища, нижнего бьефа и работы по проектированию, определена в 43,462 млрд рублей.

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.08.07; ВЫШЕ СПРОС: РЕГИОНАЛЬНЫМ АВИАЛИНИЯМ ПОТРЕБУЕТСЯ ОКОЛО 800 САМОЛЕТОВ; РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРЕДСТОИТ УДОВЛЕТВОРИТЬ ЭТОТ СПРОС, ЧТОБЫ НЕ ПРОИГРАТЬ ИНОСТРАННЫМ КОНКУРЕНТАМ

Российским авиакомпаниям в ближайшие два десятилетия понадобится около 800 самолетов для региональных линий. Такие оценки привели «Известиям» в госкорпорации «Ростех». В том числе, по данным Росавиации, в ближайшие 10 лет нужно будет заменить новыми машинами около 130 старых «Яков» и «Анов», которые будут выводиться из эксплуатации. Сейчас для региональных перевозок в стране разрабатываются самолеты Ил-114-300 и «Байкал», запуск серийного производства которых запланирован на конец 2022 года. Внутренним линиям очень нужны такие самолеты, но насколько они окажутся эффективны с точки зрения эксплуатационных характеристик и финансовых затрат, пока неясно, сказали «Известиям» в ГосНИИ гражданской авиации. Борьба с импортными конкурентами — Bombardier, ATR и Embraer — будет непросто, отмечают эксперты, но новые отечественные машины нужны для развития региональных перевозок, спрос на которые со стороны пассажиров растет.

Новые проекты

Российским авиакомпаниям в ближайшие 20 лет для региональных перевозок понадобится около 300 самолетов вместимостью от 30 до 110 кресел, а также около 500 небольших воздушных судов менее чем на 30 пассажиров, сказали «Известиям» в «Ростехе».

— Региональная авиация — не самый крупный сегмент как в России, так и в мире. Тем не менее это важная для социально-экономического развития страны отрасль и перспективный рынок, — отметили в пресс-службе госкорпорации.

Два ключевых самолета для региональных авиаперевозок, на которые делают основную ставку отечественные авиастроители, — Ил-114-300 и ТВС-2-ДТС «Байкал». Первый будут собирать на предприятии Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в подмосковных Луховицах, второй — на Улан-Удэнском авиазаводе, входящем в холдинг «Вертолеты России». Запуск серийного производства обеих машин запланирован на 2022 год, сообщили «Известиям» в пресс-службах производителей. При этом спрос на новые «Илы» оценивается в 100 единиц до 2030 года, а на «Байкал» — как минимум в 75, не считая действующего контракта с «Полярными авиалиниями» на 200 штук.

Согласно прогнозам Росавиации, в ближайшие 10 лет отечественные авиакомпании выведут из эксплуатации около 130 старых самолетов, таких как Як-40, Ан-24 и Ан-2, говорится в материалах к парламентским слушаниям в Совете Федерации РФ (документ есть у «Известий»). Заменить Ан-24/26 может 64-местный продукт «Ильюшина», а «кукурузник» Ан-2 — 15-кресельный «Байкал».

Модернизация Ил-114 обойдется в 55,9 млрд рублей, на «Байкал» потратят не менее 1,2 млрд рублей (окончательная сумма финансирования не определена).

Для региональных линий также подходит самолет L-410 (19 мест) чешской Aircraft Industries (принадлежит российской УГМК). Его модернизированную версию уже собирают в Екатеринбурге. В прошлом году было произведено пять самолетов, план на

2019 год — четыре машины, далее завод намерен собирать по 4–8 воздушных судов ежегодно, сообщили «Известиям» в пресс-службе УГМК.

Нужен пламенный мотор

Спрос на перелеты в стране за шесть месяцев, по данным Росавиации, увеличился на 12%, до 57,7 млн человек. На внутренних линиях прирост составил 8,1%, услугами отечественных авиакомпаний воспользовались 33,2 млн человек. При этом в целом темпы роста авиаперевозок в 2012–2017 годах опережали мировые — 8,6% против 6%, говорится в исследовании Аналитического кредитного рейтингового агентства (АКРА).

В секторе региональных перевозок российская промышленность пока «не способна оперативно удовлетворять возникающий спрос», в связи с этим доля импортных ВС будет увеличиваться, считают в АКРА.

На местных и региональных линиях сейчас доминируют советские самолеты марки «Ан», особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, сказал «Известиям» директор Научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Пассажиры в регионах также обслуживают импортные Bombardier, ATR и Embraer. Внутренним линиям очень нужны такие самолеты, как Ил-114-300 и «Байкал», но насколько они будут эффективны с точки зрения эксплуатационных характеристик и финансовых затрат, пока неясно, добавил эксперт.

В частности, в ноябре прошлого года гендиректор авиакомпании «Якутия» Владимир Горбунов говорил, что лизинговые платежи за Ил-114-300 будут почти вдвое выше, чем за Bombardier Q300/400, — порядка \$150 тыс. в месяц.

— Проект самолета «Байкал» всё еще находится на стадии техзадания, а под новый «Ил» пока нет отечественного двигателя — он сейчас проходит испытания, — сказал «Известиям» источник в авиаотрасли. Поэтому сроки выхода на стадию серийной сборки этих самолетов, по его мнению, могут сдвинуться.

Единственный постсоветский ближнемагистральный лайнер, который сейчас летает, — Sukhoi SuperJet 100. По данным ОАК, сегодня эксплуатируется порядка 140 SuperJet, из них 105 — в России. Почти половина парка летает в составе «Аэрофлота», остальные — в региональных авиакомпаниях «Ямал», «ИрАэро», «Якутия», «Азимут» и др. Эти самолеты, как правило, осуществляют межрегиональные перевозки внутри страны, но также выполняют и международные рейсы. Портфель твердых заказов на самолеты SuperJet составляет еще 78 единиц, уточнили в «Гражданских самолетах Сухого» (ГСС).

В «Аэрофлоте» «Известиям» напомнили, что компания уже получила SSJ-100 в рамках двух крупных контрактов с ГСС, а в сентябре 2018 года было подписано новое соглашение на поставку 100 воздушных судов.

— Также между «Аэрофлотом» и госкорпорацией «Ростех» подписан твердый контракт на поставку 50 самолетов MC-21, — сообщили «Известиям» в компании.

В авиакомпании «ИрАэро» сказали «Известиям», что сейчас на региональных линиях активно эксплуатируются «надежные и выносливые» Ан-24/26. Но постепенно происходит их физическое и моральное устаревание. Поэтому Ил-114-300 и «Байкал» обещают быть интересными новинками, отметил представитель перевозчика. В «Азимуте», эксплуатирующем SSJ-100, сказали, что приобретение новых ВС рассчитано на несколько лет вперед (количество не назвали). В Smartavia отметили, что концентрируются на магистральных перевозках, поэтому будут покупать Boeing, а в «Уральских авиалиниях» намерены пополнять парк Airbus. Другие крупные авиакомпании не ответили на запросы «Известий».

Обновленный Ил-114, по мнению Александра Фридлянда, помимо некоторых авиакомпаний, может заинтересовать госструктуры — МЧС, Минобороны, МВД.

В России, как и во многих других странах, региональная авиация существует и развивается благодаря субсидиям — это касается как производства и лизинга самолетов, так и самих перевозок, сказал «Известиям» эксперт Института экономики транспорта

НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко. Без господдержки, по его мнению, значительная часть таких маршрутов просто исчезнет. Причина в том, что региональные перевозки — недешевое удовольствие: себестоимость кресло-километра на Ан-24 может в несколько раз превышать этот показатель на среднемагистральном Airbus A320, добавил он.

Проблема для российских авиастроителей, по мнению партнера Arthur D. Little в России Артема Малкова, заключается в том, что разным авиакомпаниям на местных и региональных линиях нужны самолеты различной размерности. В итоге, по словам эксперта, на всех перевозчиков необходимо в год 5–6 самолетов на 15 кресел, еще пять — на 25–30 мест, столько же 60-местных и т.д. При этом для организации рентабельного производства авиатехники нужен большой долгосрочный заказ на 150–200 машин одного типоразмера, подчеркивает эксперт.

В «Ростехе», в свою очередь, подчеркнули, что развитие программ строительства региональных самолетов «тесно связано с планами расширения необходимой инфраструктуры в регионах и наличием устойчивого спроса на авиaperевозки». В Минпромторге и Росавиации на запросы «Известий» на момент публикации не ответили.

<https://iz.ru/906653/aleksandr-volobuev/vyshe-spros-regionalnym-avialiniyam-potrebuetsia-okolo-800-samoletov>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ МИХАЛЬЧЕНКО; 2019.08.07; ГАРИ НЕ ЗНАЕТ: РОССИЙСКИЙ ВОДОРОДНЫЙ САМОЛЕТ ПРЕДСТАВЯТ НА МАКС-2019; СОЗДАННЫЕ ДЛЯ АВИАЦИИ ТОПЛИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ МОГУТ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА ЛЮБЫХ ДРУГИХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

Первый образец разработанного в России экологически чистого и почти бесшумного пилотируемого самолета на водородной тяге покажут на авиасалоне МАКС-2019. По словам инженеров, водород в двигателе не сжигается, а вступает в электрохимическую реакцию с кислородом, давая электроэнергию для вращения винтов. А в атмосферу вместо выхлопных газов выделяется водяной пар. Энергоэффективность водородной установки в 2,8 раза выше, чем при сжигании керосина. Ведущие мировые разработчики авиационной техники уверены, что водород — топливо будущего, но массовый переход авиакомпаний на водородные самолеты ожидают не раньше середины века.

Источник энергии

Водородную начинку «упаковали» в корпус небольшого двухместного самолета российского производства «Сигма-4» — его и покажут на МАКС-2019 (авиасалон пройдет в Жуковском с 27 августа по 1 сентября. — «Известия»). Силовая установка занимает место пассажира. Размах крыльев самолета составляет 9,8 м при длине в 6,2 м, взлетная масса — 600 кг, мощность — 75 Кв, дальность полета — до 300 км.

Разработка, по мнению инженеров, будет полезна в сельском хозяйстве, в санавиации, а также в качестве аэротакси. Созданные для авиации водородные топливные элементы или их модификации применимы для любых других видов транспорта: от кораблей и вездеходов до массовых автомобилей и бытовой техники, включая гаджеты.

В основе конструкции — топливный элемент, устройство, превращающее в электричество энергию реакции водорода с кислородом без горения. Он разработан в Институте проблем химической физики РАН в Черноголовке — ведущей организации проекта по созданию водородного самолета.

— Мы вместе с группой компаний «ИнЭнерджи» создали источник энергии для электрического самолета. Из водорода топливными элементами вырабатывается электричество при относительно невысоких температурах (не более 100 градусов Цельсия), устройство работает по аналогии с обычным аккумулятором, но на водороде, — пояснил «Известиям» руководитель ЦК НТИ «Новые мобильные источники энергии» Юрий Добровольский.

А раз горения топлива не происходит, то нет ни сажи, ни шума, создаваемого обычно тепловыми двигателями — газотурбинными или внутреннего сгорания.

Без шума и пыли

Электрический двигатель водородного самолета вращает воздушный винт, создающий тягу. Силовую установку, включающую двигатель, аккумулятор для форсирования мощности на взлетных режимах, систему управления, а также так называемую обвязку топливного элемента, создали в Центральном институте авиационного моторостроения им. П.И.Баранова.

— Обвязка включает в себя баки для хранения водорода (баллоны), редукторы, расходомеры, топливные магистрали, увлажнитель, системы охлаждения топливного элемента, подготовки и подачи воздуха, включая компрессор, и, наконец, контроля, — рассказал начальник отдела гибридных и электрических силовых установок ЦИАМ им. П.И.Баранова Антон Варюхин.

Силовой электроникой занималась компания «Миландр СМ», уточнил ее генеральный директор Владимир Петров.

На следующем этапе имеющийся планер заменят: для водородного самолета спроектируют и построят специальный корпус, ведь использование водорода открывает новые аэродинамические возможности.

— Можно построить силовую установку самолета рациональнее: вместо одного воздушного винта установить вдоль передней кромки крыла множество небольших. Они, обдувая крыло, улучшат аэродинамику. Получится синергетический эффект, — отметил главный научный сотрудник ЦИАМ им. П.И. Баранова, один из инициаторов применения водородной электрохимической энергии в авиации, Олег Леливанов.

Новое «тело»

По словам Юрия Добровольского, вопрос о проектировании планера уже обсудили с Алексеем Боровковым, проректором по перспективным проектам Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, — под его началом петербургские инженеры разработали и успешно применили передовые технологии при создании президентского автомобиля Augus.

— Когда разработчики водородного самолета определятся с целевыми показателями, которых они хотят достичь, и существующими ограничениями, инженеры Центра НТИ СПбПУ постараются в кратчайшие сроки (ориентировочно — несколько месяцев) спроектировать корпус уникального водородного самолета, — подтвердил Алексей Боровков.

Сколько в нем будет мест, пока неизвестно.

Накануне открытия МАКСа создатели водородного самолета предполагают провести предварительные летные испытания опытного образца двигателя на самолете «Сигма-4», после чего он будет представлен на статической стоянке авиасалона. Далее предстоит длительный процесс доводки системы и сертификационные испытания самолета. Тем временем в ЦИАМ имени Баранова готовятся испытать созданную здесь силовую установку самолета в полете — но в «урезанном виде», на аккумуляторах. Это ограничивает время полета 15 минутами, на водородном топливном элементе самолет сможет пробыть в воздухе уже час-два.

Эксперты по-разному смотрят на будущее водородной авиации, так как развитие данного вида транспорта возможно лишь при наличии соответствующей инфраструктуры.

На этом акцентировал внимание Валерий Солозобов, заместитель генерального директора КБ «Гуполев» по проектированию, НИР и ОКР, один из ведущих разработчиков первого в мире экспериментального самолета пассажирской размерности, который использовал в качестве топлива жидкий водород. Он заметил, что заправок для водородной авиации нет ни в России, ни в других странах, и именно это, на его взгляд, может серьезно затормозить широкое распространение водородных самолетов.

Тем не менее многие эксперты уверены, что нужная инфраструктура появится, когда будут учтены все плюсы новых установок.

— Все ведущие разработчики авиационной техники говорят, что водород — это топливо будущего, — отметил Антон Варюхин.

Олег Селиванов с этим утверждением согласен, но ожидает массового перехода авиакомпаний на водородные самолеты не раньше, чем к середине текущего века.

При этом заместитель генерального директора КБ «Туполев» сообщил, что в знаменитом конструкторском бюро, опираясь на значительный практический опыт и научно-технический задел, недавно начали проектные и поисковые работы по самолетам с гибридной силовой установкой нового поколения.

<https://iz.ru/904740/nataliia-mikhailchenko/gari-ne-znaet-rossiiskii-vodorodnyi-samolet-predstaviat-na-maks-2019>

ТАСС; 2019.08.06; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА НАЧНЕТСЯ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА

Строительство нового терминала внутренних авиалиний в аэропорту имени Алексея Леонова (входит в холдинг «Новпорт») в Кемерове начнется весной 2020 года. Об этом было сказано в официальном видео, представленном губернатором Сергеем Цивилевым на отчетной конференции.

«Модернизация аэропорта им. Алексея Леонова начнется уже весной 2020 года, здесь будет построен современный терминал <...>, внутренний дизайн посвятят космосу», - говорится на видео.

В середине июля текущего года аэропорт Кемерова объявил конкурс на разработку проекта нового здания для терминала внутренних авиалиний. Согласно техническому заданию, новое здание будет трехэтажным, общей площадью около 9,5 тыс. кв. м. Аэровокзал должен быть оборудован как минимум двумя телескопическими трапами для посадки пассажиров, внутри здания должны быть размещены зал специального обслуживания и зал повышенной комфортности для пассажиров бизнес-класса. В действующем здании аэропорта данные возможности в настоящий момент не предусмотрены. Губернатор региона Сергей Цивилев неоднократно критиковал руководство аэровокзала за невыполнение планов по его модернизации.

Современный аэропорт в столице Кузбасса необходимо построить к 2022 году, когда Кемерово, вместе с другими городами-хозяевами мужского чемпионата мира по волейболу, будет принимать матчи.

Кемеровский аэропорт имени Алексея Леонова в настоящий момент состоит из двух зданий - терминалов международных и внутренних авиалиний, построенных в 60-70-х годах прошлого столетия. Пропускная способность терминала внутренних авиалиний составляет всего 310 пассажиров в час, международного - 160 пассажиров в час, что в пиковый период летних отпусков не позволяет обеспечить комфортный уровень обслуживания пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6736696>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; АВИАБИЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ ДЛЯ РОССИЯН СО СРЕДЫ ПОДОРОЖАЮТ НА 2% - ТУТУ.РУ

Авиабилеты за рубеж для россиян с 7 августа подорожают на 2%, сообщает сервис путешествий Туту.ру со ссылкой на резолюцию Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

«В ночь со вторника на среду в соответствии с резолюцией IATA курсы валют в системах бронирования составят: 1EUR = 72,5 RUB. Текущий курс, по которому выписываются билеты, - 71 рубль за евро. Для расчета в системе бронирования применяется курс ЦБ РФ

по итогам торгов на понедельник с округлением до 50 копеек в большую сторону», - говорится в сообщении агрегатора.

В итоге авиабилеты за рубеж подорожают на 2% (на 1,5 рубля на каждый евро), отмечают в Туту.ру. То есть на каждую 1 тыс. евро стоимости билета путешественникам придется заплатить дополнительные 1,5 тыс. рублей.

«Пассажирам, определившимся с планами перелетов из России за рубеж, стоит поторопиться и приобрести билеты до полуночи со вторника на среду. Разницу заметят те, кто покупает авиабилет на дальнемагистральные рейсы, например, в США или Юго-Восточную Азию», - говорится в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.06; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ОТМЕНИТЬ ЗИМНИЕ РЕЙСЫ В ГЮМРИ ИЗ-ЗА НЕДОЛИВА ТОПЛИВА В МЕСТНОМ АЭРОПОРТУ - ИСТОЧНИК

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) может отменить рейсы из Москвы в Гюмри (Армения) в зимнем сезоне из-за недолива топлива в местном аэропорту, сообщил «Интерфаксу» источник в компании.

«К сожалению, в аэропорту Гюмри топливозаправочная компания периодически практикует недолив топлива. «Победа» неоднократно обращалась к руководству аэропорта с требованием разобраться. Однако меры аэропорта недостаточны, и топливозаправщик продолжает практику недолива», - заявил источник.

По его словам, до конца летнего сезона «Победа» выполнит все запланированные рейсы в Гюмри (сейчас летает с частотой 10 раз в неделю), но с зимнего сезона «продажа билетов на этом маршруте приостановлена».

Представитель авиакомпании «Победа» подтвердил, что продажи билетов в Армению закрыты. С чем связано это решение, он не уточнил.

Комментариями администрации аэропорта Гюмри «Интерфакс» пока не располагает.

Директор армянской компании «Гарон-Авиа», базирующейся в аэропорту Гюмри, Гарник Папикян сообщил агентству, что не согласен с информацией о систематических недоливах топлива.

«Недоливы топлива исключаю. Самолеты прибывают в Армению уже заправленные российским топливом. В Гюмри они получают добавку в размере 3 тонн. Процесс строго контролируется», - сказал глава «Гарон-Авиа».

Между тем Комитет гражданской авиации Армении сообщил, что не получал официального уведомления от авиакомпании «Победа» о приостановке рейсов.

«Комитет гражданской авиации Армении узнал о том, что авиакомпания «Победа» собирается прекратить полеты Москва-Гюмри-Москва, из средств массовой информации. Считаю необходимым проинформировать, что комитет не получал какого-либо официального уведомления от авиакомпании «Победа» о приостановлении зимних рейсов», - говорится в сообщении.

«Однако представители ЗАО «Армения международные аэропорты» и авиакомпании «Победа» были приглашены в комитет для прояснения ситуации. По итогам встречи было решено создать рабочую группу специалистов для расследования обстоятельств и принятия соответствующих мер по поручению председателя комитета. О результатах будет сообщено дополнительно», - проинформировал комитет.