



Ежедневный мониторинг СМИ

12 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; 2019.08.09; ВЛАСТИ РЕКОМЕНДОВАЛИ UTAIR ОГРАНИЧИТЬ РОСТ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ; ВЛАСТИ РЕКОМЕНДОВАЛИ ВЕДУЩЕЙ ПЕРЕГОВОРЫ О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ АВИАКОМПАНИИ UTAIR ОГРАНИЧИТЬ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА. НО ПЛАН, КОТОРЫЙ КОМПАНИЯ ПРЕДСТАВЛЯЛА КРЕДИТОРАМ, ПРЕДУСМАТРИВАЛ АГРЕССИВНЫЙ РОСТ И КОНКУРЕНЦИЮ С «ПОБЕДОЙ»	3
ТАСС; 2019.08.09; ПЕРВЫЕ ОБЪЕКТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ЗАВЕРШЕНЫ В МАГАДАНЕ.....	4
ТАСС; 2019.08.12; ДОРОГУ К СУДОРЕМОНТНОМУ ЗАВОДУ В БАЛТИЙСКЕ ВКЛЮЧАТ В НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ В 2020 ГОДУ	4
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.08.11; «ВЫПУСКНИКОВ МИИТА НА БИРЖЕ ТРУДА НЕТ...»	5
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.08.12; ПРАВО СОВЕТА: МИНФИН БУДЕТ УТВЕРЖДАТЬ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГОСКОМПАНИЙ; ЭТО ОЗНАЧАЕТ, ЧТО ВЕДОМСТВО СМОЖЕТ ПОСТАВИТЬ КРЕСТ НА КРУПНЫХ ПРОЕКТАХ ОРГАНИЗАЦИЙ	9
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.10; МИНЭКОНОМИКИ И МИНТРАНС СОШЛИСЬ В ЗАБОТЕ О ВОДИТЕЛЯХ.....	11
ТАСС; 2019.08.10; МВД ОБНАРОДОВАЛО СТАТИСТИКУ ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОМОБИЛЕЙ КАРШЕРИНГА ЗА 2019 ГОД	12
ИНТЕРФАКС; 2019.08.10; БЕСКОНТАКТНАЯ ОПЛАТА ПРОЕЗДА СТАНЕТ ДОСТУПНА ВО ВСЕМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ МОСКВЫ.....	12
ТАСС; 2019.08.09; ВСЕ МУНИЦИПАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ БАШКИРИИ БУДУТ СВЯЗАНЫ АВТОБУСНЫМ СООБЩЕНИЕМ С УФОЙ.....	13
ТАСС; 2019.08.09; КОНЦЕРН «КАЛАШНИКОВ» СОЗДАЛ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ДЛЯ КАРШЕРИНГА.....	13
ТАСС; 2019.08.09; АКСЕНОВ ОБРАТИТСЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ЗА ФИНАНСИРОВАНИЕМ РЕМОНТА ТРАССЫ БАХЧИСАРАЙ - ЯЛТА.....	13
RNS; 2019.08.09; РОССИЯ ОБОГНАЛА США ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ	14
RNS; 2019.08.09; ГЛАВА GETT РАСКРИТИКОВАЛ СДЕЛКУ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» С ГК «ВЕЗЕТ»	15
ИНТЕРФАКС; ТАСС; 2019.08.09; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «АЛЛЕГРО» ВЫРОСЛИ НА 16,6% В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; ДИНАМИКА ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ ОСТАЕТСЯ ОТРИЦАТЕЛЬНОЙ - НА 1% НИЖЕ ПРОШЛОГОДНИХ УРОВНЕЙ... 15	
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.12; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМ ВЕРФЯМ ЗАКРОЮТ ДОЛГИ; АМУРСКИЙ И ХАБАРОВСКИЙ ЗАВОДЫ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ 8,6 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ БЮДЖЕТА.....	16
ТАСС; 2019.08.12; КАМЧАТКА ДО 2021 ГОДА ПОЛУЧИТ ДВА МОРСКИХ ПАРОМА ДЛЯ СВЯЗИ С ПОРТАМИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА	17
ПРАЙМ; 2019.08.09; СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД В КЕРЧИ ПОСТРОИТ ПАРОМ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ЗА 3 МЛРД РУБ.....	18

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; КРЫМСКИЕ СУДОСТРОИТЕЛИ ПОЛУЧИЛИ ЗАКАЗ РОСМОРРЕЧФЛОТА НА СУДНО ДЛЯ СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ПОРТАМИ ДФО .18 ПРАЙМ; 2019.08.09; РОСМОРРЕЧФЛОТ ЗАЯВИЛ ОБ ОТСУТСТВИИ ОГРАНИЧЕНИЙ В СУДОХОДСТВЕ БЛИЗ АРХАНГЕЛЬСКА	19
ТАСС; 2019.08.09; НАЛОГОВУЮ СТАВКУ НА ПЛАВУЧИЕ ДОКИ ПРЕДЛАГАЮТ ВДВОЕ СОКРАТИТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ	19
РИА НОВОСТИ; 2019.08.09; ПРОХОД СУДОВ ЧЕРЕЗ ГОРОДЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА ОБМЕЛЕНИЯ ВОЛГИ	20
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.12; ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ МОГУТ НАЧАТЬСЯ МАССОВЫЕ СТРОЙКИ; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О РЕЗКОМ СОКРАЩЕНИИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ.....	20
ТАСС; 2019.08.11; ПУТИН И МЕДВЕДЕВ ПОЗДРАВИЛИ РАБОТНИКОВ ШЕРЕМЕТЬЕВО С 60-ЛЕТИЕМ АЭРОПОРТА.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.08.11; НЕВОЗВРАТНЫЙ АВИАБИЛЕТ МОЖНО ВЕРНУТЬ С ВОЗМЕЩЕНИЕМ ПОЛНОЙ СТОИМОСТИ, ЕСЛИ ОН ПРОДАН С «ОВЕРБУКИНГОМ» - ПРОКУРАТУРА	23
ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; «ПОБЕДА» РАЗРЕШИЛА БРАТЬ В САЛОН НОУТБУКИ СВЕРХ НОРМЫ РУЧНОЙ КЛАДИ	24
ТАСС; 2019.08.09; ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; АСТРАХАНСКИЙ АЭРОПОРТ ВЛОЖИТ 1 МЛРД РУБ. В НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС	24
ТАСС; 2019.08.09; РЕКОНСТРУКЦИЮ САХАЛИНСКОГО АЭРОПОРТА НА ИТУРУПЕ ЗАКОНЧАТ В 2020 ГОДУ	24
ТАСС; 2019.08.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО САХАЛИНА ОРГАНИЗУЕТ ТРИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕЙСА МЕЖДУ ОСТРОВИЩЕМ И МОСКВОЙ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; РОССЕТИ ПОДКЛЮЧИЛИ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «ПЕТРОЗАВОДСК» К СВОИМ СЕТЯМ.....	25
ТАСС; 2019.08.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ ЗАВЕРШИТСЯ В АВГУСТЕ 2020 ГОДА	26
ИНТЕРФАКС; ТАСС; 2019.08.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ БЕСПОСАДОЧНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК	27
ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С ПОЛУЧЕНИЕМ AIRBUS NEO НАМЕРЕНЫ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ В ТОКИО ИЗ ХАБАРОВСКА И ВЛАДИВОСТОКА	28
ТАСС; 2019.08.09; САМАРСКИЙ «АВИАКОР» ПЕРВЫМ В РОССИИ НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО АВИАЦИОННЫХ КОНТЕЙНЕРОВ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; ОДК РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ 36 МЛРД РУБ. ДО 2030Г НА ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ МС-21	29
ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; НА СОЗДАНИЕ АВИАДВИГАТЕЛЯ ПД-35 ГОСУДАРСТВО ВЫДЕЛИЛО \$3 МЛРД - РАЗРАБОТЧИК.....	29

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; 2019.08.09; ВЛАСТИ РЕКОМЕНДОВАЛИ UTAIR ОГРАНИЧИТЬ РОСТ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ; ВЛАСТИ РЕКОМЕНДОВАЛИ ВЕДУЩЕЙ ПЕРЕГОВОРЫ О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГОВ АВИАКОМПАНИИ UTAIR ОГРАНИЧИТЬ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА. НО ПЛАН, КОТОРЫЙ КОМПАНИЯ ПРЕДСТАВЛЯЛА КРЕДИТОРАМ, ПРЕДУСМАТРИВАЛ АГРЕССИВНЫЙ РОСТ И КОНКУРЕНЦИЮ С «ПОБЕДОЙ»

Министр транспорта Евгений **Дитрих** рекомендовал авиакомпании Utair не планировать значительный рост перевозки пассажиров. Об этом РБК рассказали три источника, присутствовавших на совещании в правительстве под руководством вице-премьера Максима Акимова (курирует транспорт), которое состоялось 2 августа.

По словам двух собеседников РБК, речь шла об ограничении темпов роста продаж билетов. В частности, его призывают не демпинговать, добавил один из них. Перевозчику рекомендуют не превышать среднемесячный рост, зафиксированный с начала 2019 года. «Параметры, которые зафиксированы с начала текущего года, — это в целом 2–2,5% в месяц к аналогичному периоду прошлого года», — продолжает собеседник РБК. По его словам, перевозчику рекомендовано не превышать достигнутый показатель «около года», в том числе за счет демпинга. Он предполагает, что такая мера должна помочь избежать ситуации, произошедшей с компанией «Трансаэро», которая незадолго до краха в конце 2015 года начала распродажу билетов по низким ценам. В результате после прекращения работы компании почти 2 млн ее клиентов пришлось перевозить «Аэрофлоту».

По данным **Росавиации** за июнь 2019 года, Utair занимает шестое место среди российских перевозчиков. За первое полугодие 2019 года Utair перевез 3,71 млн пассажиров, что на 2,3% выше аналогичного периода прошлого года. Загрузка выросла на 4 п.п., до 81%.

В марте 2019 года стало известно, что авиакомпания рассчитывает на рост бизнеса за счет агрессивной конкуренции с группой компаний «Аэрофлот», включая лоукостер «Победа». Как сообщил РБК источник среди банков — кредиторов Utair, бизнес-план компании на 2019 год предполагает «существенный рост пассажиро-километров» — на 15% к прошлому году.

Общий долг Utair составляет 75,8 млрд руб. Компания начала переговоры с банками о реструктуризации части кредитов. В мае она предложила им пролонгировать кредиты на 31,4 млрд руб. на 35 лет под символические 0,01%, а в середине июля — обещала повышать процентную ставку до 9%, но согласие от кредиторов еще не получила.

Представитель Акимова подтвердил РБК факт совещания, но от дальнейших комментариев отказался. В пресс-службе **Минтранса**, Raiffeisenbank (консультант Utair по реструктуризации) отказались от комментариев. РБК направил запрос в пресс-службу Utair и двух его крупнейших кредиторов — Сбербанк и «Траст».

Как это повлияет на компанию

В ходе совещания у Акимова было отмечено «финансово неудовлетворительное» состояние Utair, однако банки не настроены на безакцептное списание долгов с ее счетов или другие действия, которые могут привести к банкротству, утверждает участник совещания. «На совещании вице-премьер Максим Акимов говорил, что Utair — важный игрок на рынке, и государство будет поддерживать компанию, так как она выполняет важную социальную роль. Глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** попросил **Росавиацию** и дальше мониторить ситуацию с Utair, а саму компанию — подробнее описать планы по изменению операционной модели бизнеса», — говорит второй участник совещания.

Среди возможных изменений в бизнес-модели Utair один из собеседников РБК называет сокращение или унификацию флота и фокус на определенных маршрутах. «Важно

сбалансировать операционные расходы, но никто не ждет потрясений. Авиакомпания выполняет важные внутренние перевозки», — подчеркивает он.

Ограничение темпов продаж билетов — это объективное требование с учетом текущих финансовых проблем у компании, сказал РБК гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Такое требование не налагает чрезмерных ограничений на операционную деятельность, кроме массового запуска новых маршрутов», — указывает он. Потенциально компания могла нарастить перевозки в 2019 году до 8,9 млн (рост на 12,6%), однако по итогам первого полугодия 2019 года рост составил всего 2,3%. Теперь планы роста на второе полугодие за счет развития трансферных узлов в Уфе, Тюмени и Сургуте могут быть пересмотрены, добавил он.

<https://www.rbc.ru/business/09/08/2019/5d4c3fb19a7947ac524b8bbd>

ТАСС; 2019.08.09; ПЕРВЫЕ ОБЪЕКТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ЗАВЕРШЕНЫ В МАГАДАНЕ

Подрядные организации завершили в Магадане работы на первых объектах в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщила в пятницу пресс-служба мэрии города.

В Магадане завершены первые объекты в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на улицах Парковой и Потапова. Работа по обновлению проезжей части закончена, и в скором времени по дорогам вновь возобновится движение транспорта», - говорится в сообщении.

Сообщается, что на улице Потапова уложено асфальтовое полотно высотой 15 см на 2,5 тыс. квадратных метров, установлено 360 метров нового гранодиоритового бордюра. На Парковой обновлено дорожное полотно площадью 1,9 тыс. квадратных метров, выполнен ремонт колодцев, заменено 300 метров бортового камня, организованы два парковочных кармана и благоустроен тротуар.

На ремонт проезжих частей Магадану в этом году из федерального бюджета выделен 121 млн рублей. С 2019 года магаданская агломерация входит в проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В его рамках в течение пяти лет отремонтируют 34,5 км городских трасс.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/835687>

ТАСС; 2019.08.12; ДОРОГУ К СУДОРЕМОНТНОМУ ЗАВОДУ В БАЛТИЙСКЕ ВКЛЮЧАТ В НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ В 2020 ГОДУ

Строительство автодороги к судоремонтному заводу ОАО «ЗЗ СРЗ» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию ОСК) в городе Балтийск в 2020 году включат в национальный проект «Безопасные и качественные дороги». Об этом заявил в пятницу губернатор Антон Алиханов.

«Было много обращений на эту тему [строительства дороги]. Сейчас администрация Балтийского городского округа нашла ресурсы для того, чтобы провести проектирование. К концу ноября проект должен выйти из экспертизы. В сентябре-октябре примем поправки и уточним программу «Безопасные и качественные дороги», чтобы в 2020 году уже были заложены средства на ремонт, и мы в весну входили с уже действующим контрактом», - сказал губернатор, слова которого приводит пресс-служба областного правительства.

По данным пресс-службы, ориентировочная стоимость объекта - 130 млн рублей. На трассе планируется замена дорожного полотна, обустройство ливневой канализации с очистными сооружениями, освещение, тротуар.

Согласно данным ОСК, ОАО «ЗЗ СРЗ» специализируется на ремонте боевых кораблей, катеров, кораблей специального назначения и судов вспомогательного флота. С начала 1990-х годов завод освоил ремонт гражданских рыбопромыслового флота, транспортных

судов типа «река-море», нефтеналивных, сухогрузных и научно-исследовательских судов и способен выполнить весь спектр судоремонтных работ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/840121>

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.08.11; «ВЫПУСКНИКОВ МИИТА НА БИРЖЕ ТРУДА НЕТ...»

11 августа у президента Ассоциации вузов транспорта, президента РУТ (МИИТ), д. т. н., профессора Бориса Левина - день рождения. Он - живая легенда железнодорожной отрасли. Учебные заведения под его руководством выходили в передовики и становились центрами инноваций в России. За заслуги Б. Левин награжден государственными орденами и премиями, правительственными наградами. Накануне юбилея с ним встретился наш корреспондент. Какие профессии наиболее востребованы на рынке труда транспортной отрасли? Какова роль отраслевой науки в развитии российской системы перевозок грузов и пассажиров? Стоит ли в РФ строить поезда маглев? Об этом и многом другом и состоялся откровенный разговор.

Логистика - двигатель транспортного образования

- Борис Алексеевич, некоторое время назад возникла необходимость смены бренда **МИИТ** на РУТ. На какой стадии этот процесс сегодня? В чем суть перемен?

- После того как одним из ключевых показателей эффективности работы транспортного комплекса стала логистика, появилась идея объединить все московские транспортные вузы в единый комплекс на базе **Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II**. Учредителем нового образовательного учреждения - **Российского университета транспорта (РУТ) - стал Минтранс**.

Напомним, что в свое время московские академии водного транспорта и МАДИ были факультетами **МИИТа**. Так что все возвращается на круги своя. Сейчас мы решаем уже не политические и юридические, а чисто организационные вопросы, касающиеся вхождения в состав РУТ Московской госакадемии водного транспорта (МГАВТ). По сути, это вопрос формы использования имущества и аккредитации подразделений для обучения профессиям. Особых затруднений нет, ведь академия тоже в ведении **Минтранса**, хотя официально ее учредителем является **Росморречфлот**.

Сложнее интеграция с Московской автомобильно-дорожным гостехуниверситетом (МАДИ) - его учредителем остается Минобрнауки. Сначала МАДИ необходимо передать **Минтрансу**. Также предполагается вхождение в РУТ Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА).

Понятно, что в **МИИТе** значительная доля поступлений формируется за счет негосударственного финансирования. МАДИ и МГТУ ГА имеют свой круг партнеров. Однако это обстоятельство не должно тормозить процесс. В свое время в **МИИТе** доля внебюджетных средств была невелика. Однако мы дали значительную самостоятельность подразделениям - ушли от традиционной системы факультетов, они, по сути, превратились в институты с широкой палитрой полномочий. Вместо централизованного распределения средств введена внутренняя конституция. Положение о внутренней хозяйственной деятельности позволяет им эффективно зарабатывать ресурсы и рационально их расходовать.

Опыт интеграции у **МИИТа** имеется. Например, в свое время он собрал под своим крылом целый ряд учебных заведений в сфере железнодорожного транспорта. Сейчас отрабатываются пути взаимодействия с МГАВТ. В принципе, они во многом схожи с теми инструментами, которые использовались ранее при слияниях.

- Как эти преобразования влияют на обучение транспортным профессиям?

- В последние годы выпускники **МИИТа** успешно устраивались как в ОАО «РЖД», так и в различные транспортные компании. И это неудивительно: ведь базовая услуга - это

качественная перевозка в системе транспортных услуг. В основе этого как раз и лежит логистика в современном понимании этого термина.

Между тем, как это ни странно, формально транспортная логистика рассматривается как часть финансового менеджмента. Иными словами, относится к группе экономических специальностей, хотя вопросы технического сопряжения различных видов транспорта к данной сфере явно не относятся.

Это объясняет парадокс - логистов вроде бы много, а в транспортных компаниях указывают на дефицит специалистов, способных организовать технический процесс цепочки перевозок. Надеемся, что подобное противоречие будет достаточно скоро устранено. Кстати, на логистику в **МИИТе** сейчас один из самых высоких конкурсов.

- Какую роль в инновационном развитии системы железнодорожных перевозок играет отраслевая наука? Насколько успешно она развивается?

- За 10 лет объемы оказания **МИИТом** услуг выросли практически вчетверо. Это говорит о том, что российская наука активно развивается как с точки зрения фундаментальных исследований, так и в прикладной колее.

С учетом акцента на импортозамещение они стали все более востребованными, что видно по проводимым тендерам. И все-таки основной упор должен быть сделан на фундаментальные исследования, направленные на получение новых знаний.

Вузовская наука всегда занимала лидирующие позиции, выполняя двуединую задачу. С одной стороны - пополнять кадрами транспортную отрасль. Образовательный процесс всегда способствовал повышению качества перевозок. А с другой - двигать отрасль по пути научно-технического прогресса.

Качество фундаментальных исследований во многом связано с устойчивостью их финансирования. Но для этого государством должна быть заложена прочная основа.

Системный подход

- Насколько важен системный подход в решении проблем, стоящих перед железнодорожной отраслью, для проведения дальнейших преобразований в ней? Чем здесь может помочь отраслевая наука?

- Транспорт можно рассматривать, по сути, как цепочку из множества взаимосвязанных элементов в сфере эксплуатации подвижного состава, использования объектов инфраструктуры, средств обеспечения безопасности движения. Тут вопросы и техники, и экономики. Решаются задачи ремонта, строительства. Прибавьте клиентоориентированность, информатизацию, научное сопровождение проектов.

А прочность цепи перевозок во многом определяет качество управления отраслью. Для этого необходимы квалифицированные кадры. Без них может быть нарушена целостность транспортного процесса. Отраслевая наука помогает связать все эти разнородные элементы воедино.

- Насколько в целом успешно развивается взаимодействие вузовской науки с холдингом РЖД? Какие проекты в этом направлении предполагается реализовать в перспективе?

- РЖД - самый крупный и стратегически важный партнер для отраслевых вузов, в том числе **РУТ (МИИТ)**. В частности, в 2018 году объем работ, выполненных университетом для холдинга, оценивается в 540 млн руб., что составляет 55% от всех хоздоговорных НИОКР. Еще несколько лет назад эта цифра не превышала 35-40%. Тенденция к росту научного партнерства очевидна.

На мой взгляд, портфель научных заказов от нашего партнера должен составлять не менее 80% от всех НИОКР. В университете готовы к освоению таких объемов, и мы надеемся, что руководство холдинга при реализации научно-технической политики будет использовать потенциал **РУТ (МИИТ)** максимально эффективно.

Площадкой для развития партнерства холдинга и вузовской науки стал Объединенный ученый совет ОАО «РЖД». Перспективы научного сотрудничества определяют федеральные проекты по развитию транспортной отрасли. Среди них - скоростное и

высокоскоростное движение, модернизация БАМа и Транссиба, развитие транспортного комплекса Арктики и северных регионов, цифровизация транспорта, безопасность и экология, новые виды транспорта, увеличение пропускной способности сети, повышение доступности услуг транспортного комплекса, повышение конкурентоспособности транспортной системы и реализация транзитного потенциала.

- Какие исследовательские проекты, проведенные по заказу ОАО «РЖД», Вы могли бы отметить?

- Отмечу несколько из выполненных в 2018 году проектов. Ученые университета участвовали в разработке Программы электрификации участков сети железных дорог на период до 2050 года, в том числе с учетом экономической целесообразности и тенденций развития железнодорожных перевозок и изменения грузооборота на сети. Проводились исследования, связанные с развитием инфраструктуры железнодорожного транспорта на участках обращения грузовых поездов повышенного веса и длины. Среди крупных заказов - работы по проектированию и реконструкции железнодорожной трассы Санкт-Петербург - Москва для скорости поездов до 250 км/ч.

Не менее важная тема - развитие единых автоматизированных систем в сфере коммерческой работы и грузовых перевозок. Исследовалось качество управления рисками нарушений сроков доставки грузов и порожних собственных вагонов. Велись разработки, связанные с единым автоматизированным ресурсом (ЕАСАПР СД). Изучалось, как можно повысить эффективность методологии оценки экономической эффективности тарифных решений, принимаемых ОАО «РЖД», и финансового управления холдингом. Продолжены работы по дальнейшему развитию системы обслуживания устройств СЦБ по техническому состоянию.

- А какие еще выполнялись заказы, помимо тех проектов, которые реализовывались по договорам с холдингом «РЖД»? О каких достижениях в этом плане можно рассказать?

- Ученые принимают самое активное участие в реализации многих транспортных проектов. Например, по проектированию и строительству железнодорожной линии Обская - Бованенково - Карская на полуострове Ямал, Московского центрального кольца, объектов, связанных с перевозками через Крымский мост, Московских хордовых диаметров.

Проводились исследования в сфере интеллектуальных транспортных систем, интермодальных перевозок, логистических систем и создания транспортной техники нового поколения, технологий скоростного строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, интеллектуальных систем навигации и управления единым транспортным комплексом России.

Стратегическими приоритетами научных исследований университета являются разработки межтранспортного и общетранспортного масштаба. Из них можно выделить развитие транспортных систем федерального и регионального уровней, цифровые технологии на транспорте, высокоскоростное движение, комплексную транспортную безопасность, проектирование и строительство путей сообщения в экстремальных условиях, интеграцию видов транспорта, городские транспортные системы.

Транспорт будущего создают сегодня

- Каково Ваше отношение к инновационным транспортным системам будущего, о которых сейчас много говорят: гиперпетля, струнный и магнитолевитационный транспорт, легкорельсовые железнодорожные системы?

- К перечисленным Вами проектам можно добавить еще и амфибийный транспорт. Все это уже не мечта, а реальная и достаточно близкая перспектива.

К примеру, по маглеву и легкорельсовому транспорту работаем уже не один год и готовы предложить отрасли свои разработки по инновационным транспортным системам. В связи с этим хотелось бы заметить: если сложилась потребность в развитии системы экспрес-

перевозок между Москвой и Санкт-Петербургом, значит, целесообразно строить новую высокоскоростную магистраль на этом направлении.

Вопрос в том, какого типа она должна быть. Сейчас все более очевидно - это должен быть проект магнитолевитационной трассы, а не традиционная ВСМ. Ведь если сооружать эстакады, то рациональнее пускать по ним поезда маглев. Для этого в России накоплен достаточный научный потенциал. Это может обеспечить технологический прорыв в сфере проектирования и строительства транспортных систем. Сейчас для этого еще есть время. Если его упустить, то потом придется догонять другие страны и платить за локализацию иностранных транспортных систем. Очень надеюсь, что в РФ будет реализован свой магнитолевитационный проект. И наши ученые, и отечественные промышленники готовы к участию в нем.

- Какие инновации и цифровые технологии помогают в подготовке специалистов всех видов транспорта с целью организации и оптимизации грузовых и пассажирских перевозок?

- Наш главный принцип: не выпускать дипломированных специалистов в никуда. Выпускников **МИИТа** на бирже труда нет. Традиционно специальности, направления и профили подготовки мы открываем по инициативе работодателей в соответствии с их реальными потребностями и тенденциями развития отрасли. Университет идет в ногу со временем.

Скажем, сейчас одна из важнейших задач - переход на цифру. И мы в 2018 году открыли прием на новые профили подготовки: «Цифровой транспорт и логистика», «Таможенное администрирование в цифровой экономике», «Цифровая экономика». Есть и еще два новых востребованных профиля: «Гидротехническое строительство» и «Электрооборудование автомобилей и электромобилей». Оба также связаны с инновациями. И это только начало.

Диалог на китайском. И не только...

- Насколько эффективно развивается сотрудничество с зарубежными вузами?

- Усиление ориентации на логистику стимулирует такие проекты. Сегодня у нас 172 партнера из 59 стран, в том числе ведущие предприятия, вузы, научные центры Азии и Европы, посольства, крупные международные межправительственные и отраслевые объединения транспортников.

Активно развивается диалог **РУТ (МИИТ)** с вузами Китая. В рамках подписанных в 2016 году соглашений проводятся стажировки ученых и преподавателей в вузах-партнерах, совместные научные исследования. С 2017-го решением правительства РФ **МИИТ** стал членом Консорциума опорных образовательных организаций - экспортеров российского образования.

Успешно реализуются программы академической мобильности аспирантов, магистров и бакалавров. Наши аспиранты и магистры получают стипендии правительства Китая, бакалавры - стипендии от Международной корпорации «Евразия» (КНР).

В рамках Соглашения о сотрудничестве с Юго-Западным транспортным университетом (г. Чэнду) создан китайско-российский Научно-исследовательский центр геотехнических исследований работы транспортных сооружений в холодных регионах. Исследования в нем сосредоточены на прикладных вопросах строительства в районах с холодным климатом. Планируется проведение междисциплинарных исследований в области механики и теплофизики грунтов, динамики транспортных сооружений, включая сейсмические и подвижные нагрузки. Между двумя исследовательскими группами организовано долгосрочное индивидуальное сотрудничество с целью создания исследовательско-инновационного центра международного уровня для оказания необходимой поддержки развитию инфраструктуры высокоскоростных железных дорог как в Китае, так и в России.

- И последний вопрос: скоро начнется новый учебный год. Будущим абитуриентам предстоит определиться с выбором профессии. Выпускники каких транспортных специальностей сегодня наиболее востребованы на рынке труда?

- О том, что наши выпускники востребованы в отрасли, свидетельствует растущий из года в год конкурс в РУТ (МИИТ) как на основные специальности железнодорожного транспорта и транспортного строительства, так и на направления общетранспортного профиля, связанные с логистикой, информационными технологиями. Уверен, что в ближайшее время столь же востребованными на транспорте будут наши дипломированные специалисты в области цифровых технологий.

Беседовал Александр Солнцев

**

Редакция журнала РЖД-Партнер присоединяется к поздравлениям в адрес Бориса Алексеевича Левина! Желаем юбиляру крепкого здоровья, счастья и долгих лет жизни!

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/vypusnikov-miita-na-birzhe-truda-net/>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.08.12; ПРАВО СОВЕТА: МИНФИН БУДЕТ УТВЕРЖДАТЬ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГОСКОМПАНИЙ; ЭТО ОЗНАЧАЕТ, ЧТО ВЕДОМСТВО СМОЖЕТ ПОСТАВИТЬ КРЕСТ НА КРУПНЫХ ПРОЕКТАХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Правительство продолжает усиливать контроль за деятельностью госкомпаний. Минфин договорился с Росимуществом о прогнозировании прибыли таких организаций с учетом рыночных оценок, а не только их собственных данных. Об этом рассказала «Известиям» директор департамента доходов министерства Елена Лебединская. Это должно повысить качество прогнозирования дивидендов и их поступления в казну. Пока же оценки обеих госструктур расходятся в разы, из-за чего бюджет недополучает существенные суммы.

В перспективе планируется дать Минфину право согласовывать долгосрочные программы развития госкомпаний. На прошлой неделе в Госдуму уже внесли законопроект, обязывающий такие корпорации отчитываться перед правительством о реализации своих стратегий развития. Более активное вмешательство правительства в бизнес принадлежащих стране организаций эксперты оценили положительно. По их мнению, результаты работы госкомпаний в значительной степени определяют доходы и расходы государства, поэтому их эффективность необходимо отслеживать более жестко.

Ожидание и реальность

Росимущество в этом году начнет прогнозировать дивиденды от госкомпаний по таким же принципам, как и Минфин, — ведомства согласовали единую методику расчета, рассказала «Известиям» Елена Лебединская.

Ранее оценки обеих госструктур расходились в разы. Например, Минфин рассчитывал получить из чистой прибыли госкомпаний 1,9 трлн рублей за 2019–2021 годы, следовало из бюджетных проектировок на этот период, тогда как Росимущество — лишь 581 млрд. На трехкратное расхождение в официальных прогнозах указала Счетная палата в своем заключении на бюджет.

По словам Елены Лебединской, разночтения регулярно вызывали споры во время проектирования основного финансового плана.

— Росимущество было обязано опираться на данные, полученные от самих компаний. Они могли устаревать к старту бюджетного процесса, не всегда учитывали конъюнктуру, — заявила она «Известиям».

Отныне в прогнозировании оба ведомства будут ориентироваться на рыночную оценку ожидаемых финансовых результатов — консенсус-прогноз, уточнила Елена Лебединская. В Росимуществе «Известиям» подтвердили объединение методик с Минфином.

Принципиальным отличием нового подхода там назвали расширение источников данных для прогнозирования чистой прибыли.

— Если расчеты, полученные от госкомпаний, будут отклоняться от рыночных оценок более чем на 15%, то за основу будет взят именно консенсус-прогноз, — сказал представитель Росимущества.

Новый подход изменит оценку поступления дивидендов в сторону повышения, резюмировали там. Аналогично высказались в Минэкономразвития. По мнению Елены Лебединской, это позволит не только повысить качество прогноза к бюджету, но и стимулирует госкомпании отказаться от занижения планируемых финансовых показателей и отчислений в казну.

Укрощение строптивых

Единые методики — лишь один из промежуточных этапов к усилению контролем за своей собственностью. Следующий необходимый шаг — включение Минфина в процесс согласования долгосрочных программ развития (ДПР) крупнейших госкомпаний, сказали в Минфине.

По нынешним правилам, организации согласовывают проекты ДПР с профильным министерством, Росимуществом и Минэкономразвития. После этого программы вносят в правительство. На практике ведомства не могут, а зачастую и не хотят существенно влиять на инвестиционные планы госкомпаний: например, блокировать какие-либо крупные проекты из-за сомнений в их эффективности, пояснил «Известиям» федеральный чиновник. По его словам, из-за этого они зачастую вкладываются в мероприятия с низкой рентабельностью.

Предполагается, что в будущем без визы Минфина основные госкомпании не смогут утвердить свои ДПР с инфраструктурными проектами, рассказала Елена Лебединская. По ее словам, как минимум это позволит обеспечить актуальные оценки финансовых результатов и дивидендную политику в стратегических документах компании к началу бюджетного процесса.

— В оценках доходов и расходов казны учитываются в том числе ДПР госкомпаний. Желательно согласовывать, обновлять их заблаговременно, а не судорожно актуализировать данные в сентябре в разгар проектирования бюджета, — сказала **директор департамента доходов Минфина**. В Минэкономразвития не прокомментировали возможность получения Минфином права согласовывать ДПР госкомпаний.

Бюджет страны в значительной степени зависит от госкорпораций — они обеспечивают существенную часть налоговых поступлений, дивиденды, им оказывают поддержку. Поэтому логично дать возможность ведомству, ответственному за бюджет, более активно влиять на программы развития госпредприятий, уверен руководитель направления «Макроэкономика» ЦМАКП Дмитрий Белоусов.

У Минфина действительно есть причины становиться обязательным соучастником формирования ДПР — от госкомпаний зависит уровень тарифов, а также они регулярно требуют докапитализации за счет бюджета, добавил директор Института стратегического анализа ФБК Игорь Николаев.

«Известия» спросили крупнейшие госкомпании об их отношении к усилению контроля со стороны правительства. В Сбербанке, ВТБ, «Алросе» и Ростелекоме напрямую на вопрос не ответили, заявив, что и так согласовывают свои программы с профильными ведомствами. В Россельхозбанке добавили, что важно, чтобы объем корпоративных и согласительных процедур был «разумным и не затруднял основную деятельность компаний». В остальных государственных организациях из топ-20 по размеру выручки проигнорировали запрос «Известий».

В последнее время правительство активно борется за эффективность принадлежащих ему организаций, работающих на коммерческом рынке. Так, в июле для топ-менеджеров

госкомпаний были введены новые КРІ. От их достижения будут зависеть перспективы руководства организаций. В начале августа в Госдуму был внесен законопроект, обязывающий крупнейшие корпорации («Роскосмос», РЖД, ВЭБ.РФ, «Ростех», «Росатом», Агентство по страхованию вкладов и Фонд ЖКХ) ежегодно отчитываться о своем развитии перед правительством.

<https://iz.ru/908114/dmitrii-grinkevich/pravo-soveta-minfin-budet-utverzhdad-programmy-razvitiia-goskompanii>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.08.10; МИНЭКОНОМИКИ И МИНТРАНС СОШЛИСЬ В ЗАБОТЕ О ВОДИТЕЛЯХ

Минэкономики раскритиковало предлагаемый регламент труда и отдыха водителей ; Но разошлись в том, насколько часто и долго им надо отдыхать

Идею **Минтранса** ограничить время, которое проводят за рулем водители грузовиков и автобусов, раскритиковало Минэкономики. Предложение заключалось в том, что водители должны работать не более 9 часов в сутки, а каждые 4,5 часа делать 45-минутный перерыв. Соблюдать подобное правило будет сложно, считают в Минэкономики, это создаст проблемы для перевозчиков. В **Минтрансе** документ пообещали доработать - отказаться от него нельзя, новые нормы предусмотрены законом, который вступает в силу в ноябре.

Минэкономики подготовило отрицательное заключение об оценке регулирующего воздействия на проект поправок к ПДД, предложенный **Минтрансом**. «Ъ» рассказывал об этом документе в феврале 2019 года, сейчас он проходит экспертизу на regulation.gov.ru.

Минтранс хочет закрепить в правилах «нормы времени управления транспортным средством и отдыха». За рулем грузовика или автобуса можно будет находиться не более 9 часов в сутки, каждые 4,5 часа нужно делать 45-минутный перерыв. В течение недели суммарное время работы за рулем не должно превышать 56 часов, в течение двух недель - не более 90 часов. Поправки необходимы в связи с новой редакцией закона «О безопасности дорожного движения», которая вступает в силу 1 ноября 2019 года: все перевозчики будут обязаны соблюдать «нормы времени управления». Контроль будет осуществляться в автоматическом режиме тахографами (приборы контроля режима труда и отдыха). Они станут обязательными для всех перевозчиков, включая физлиц. За нарушение правил будет взиматься штраф в 5 тыс. руб. для водителей и до 50 тыс. руб. для юрлиц.

В Минэкономики обратили внимание, что время управления транспортным средством и соблюдение режима труда и отдыха не являются предметом регулирования ПДД. В министерстве при этом приводят в пример потенциальную поездку водителя из Иваново в Москву длительностью 4-5 часов (расстояние более 250 км). «Водитель обязан после 4 часов 30 минут сделать перерыв на отдых не менее 45 минут, чтобы проехать оставшиеся полчаса, - говорят в **Минтрансе**. - Указанная остановка может быть затруднительна, например, в случае заторов». Сложно будет одновременно выполнять требования по продолжительности вождения и соблюдать правила стоянки: на дороге может возникнуть ситуация, когда уже пора отдыхать, но остановиться нельзя, так как это запрещено знаками. Временные нормативы в Минэкономики сочли «избыточными» по сравнению с теми, которые уже установлены для профессиональных водителей приказом **Минтранса**. Этот документ, в частности, устанавливает, что водители должны в рейсе передохнуть не позже чем через 4 часа после старта, отдых при этом длится не менее 15 минут. В Минэкономики отмечают, что **Минтранс** не представил данных о медицинских исследованиях, на основе которых вводятся временные нормативы: «Учитывая, что нагрузка водителей-непрофессионалов может быть значительно ниже, чем у профессиональных водителей, установление таких требований требует дополнительного обоснования».

В Минэкономике пришли к выводу, что целесообразность предложенных поправок к ПДД **Минтранс** обосновать не смог. Таким образом, документ вводит «избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской и иной деятельности», а также способствует «возникновению необоснованных расходов». Ведомства уже провели согласительное совещание по поводу новой редакции ПДД, проект дорабатывается, заверили «Ъ» в пресс-службе **Минтранса**. «Согласен с позицией Минэкономки, - заявил «Ъ» глава ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. - Понимаю желание **Минтранса** взять западные практики по контролю режима труда и отдыха, но сначала нужно поменять принципы экономики перевозок». Сегодня, по его словам, оплата труда водителей и перевозчиков зависит от расстояния, на которое перемещается груз, а нужно, чтобы оплата была почасовая. «В Швейцарии минимальный тариф для перевозчиков - €72 в час, - рассказывает Владимир Матягин. - При переходе на такую модель у нас все сразу заработает. Водители не будут взламывать тахографы, наоборот, будут охранять их и беречь, поскольку от их показателей зависит зарплата. Если по закону положено ехать 4,5 часа и потом отдыхать, то это будет соблюдаться. Никто не будет гнать на фуре 120 км/ч, чтобы успеть в порт или на склад». Предложенные требования **Минтранса** сегодня выполнить сложно, так как в России много трасс без обустроенных мест для стоянки, отмечает господин Матягин: «В Сибири можно проехать пять часов и не встретить ни одного населенного пункта и места для остановки». **Минтрансу** стоит больше консультироваться с «отраслевым сообществом», прежде чем писать подобные проекты, считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4058802>

ТАСС; 2019.08.10; МВД ОБНАРОДОВАЛО СТАТИСТИКУ ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОМОБИЛЕЙ КАРШЕРИНГА ЗА 2019 ГОД

Более 200 ДТП с участием каршеринговых (арендованных) автомобилей произошло в России с начала 2019 года, большинство из них зафиксировано в Москве и Санкт-Петербурге. Как сообщили ТАСС в пресс-центре МВД РФ, отвечая на запрос агентства, в основном эти ДТП связаны со столкновениями и наездами на пешеходов.

«За первое полугодие 2019 года в РФ зарегистрировано 212 дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду. В них погибли 10 человек, еще 277 получили травмы различной степени тяжести. Основными причинами ДТП с участием таких автомобилей являются столкновения, наезды на пешеходов и различные препятствия», - говорится в сообщении ведомства.

По данным министерства, в основном такие ДТП зафиксированы в Москве и Санкт-Петербурге, а также в Московской и Ленинградской областях. Большая часть аварий произошла по вине водителей.

Ранее сообщалось, что МВД прорабатывает возможность введения запрета на использование каршеринговых автомобилей злостными нарушителями ПДД, а также водителями, которые ранее были лишены прав.

<https://tass.ru/proisshestviya/6752962>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.10; БЕСКОНТАКТНАЯ ОПЛАТА ПРОЕЗДА СТАНЕТ ДОСТУПНА ВО ВСЕМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ МОСКВЫ

Система оплаты проезда бесконтактными банковскими картами в сентябре охватит весь транспорт «Мосгортранса», сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе предприятия.

«Это около 800 автобусных, трамвайных, электробусных и троллейбусных маршрутов», - сказал собеседник агентства в субботу.

Он пояснил, что пассажиры смогут воспользоваться услугой с помощью карт и мобильных устройств с функцией бесконтактных платежей PayPass, PayWave, Apple Pay, Google Pay и других.

«Сегодня сервис уже доступен на 500 столичных маршрутах. В сентябре мы рассчитываем распространить услугу на всем транспорте «Мосгортранса», - заявил директор службы доходов и контроля предприятия Кирилл Кисляков, которого цитирует пресс-служба перевозчика.

Стоимость проезда по банковской карте в Москве составляет 42 рубля. Это на 13 рублей дешевле, чем билет у водителя.

ТАСС; 2019.08.09; ВСЕ МУНИЦИПАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ БАШКИРИИ БУДУТ СВЯЗАНЫ АВТОБУСНЫМ СООБЩЕНИЕМ С УФОЙ

Муниципальные районы Башкирии будут связаны автобусным сообщением с Уфой к 1 сентября этого года. Очередная партия из 110 автобусов передана госперевозчику региона, сообщила в пятницу пресс-служба главы республики.

«Партия из 110 автобусов Ford Transit будет распределена по филиалам «Башавтотранса» в Баймаке, Белебее, Бирске, Дюртюлях, Красноусольском, Мелеузе, Месягутове, Октябрьском, Туймазах, Салавате, Сибее и Учалах. Все автобусы оборудованы ремнями безопасности и терминалами оплаты проезда. Таким образом, к 1 сентября все муниципальные районы республики будут иметь транспортное сообщение с Уфой», - говорится в сообщении.

Для повышения безопасности пассажирских перевозок планируется обучить водителей автобусов Башкирии по международной программе «Академия безопасного вождения Ford», добавили в пресс-службе.

В Башкирии 54 муниципальных района, наиболее удаленный из которых находится от Уфы на расстоянии более 500 км. В «Башавтотранс» входят 20 филиалов, 23 транспортные колонны в городах и селах республики, 20 автовокзалов и автостанций. Ежедневно автобусы предприятия выполняют порядка 9 тыс. рейсов, перевозя более 250 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/obschestvo/6748626>

ТАСС; 2019.08.09; КОНЦЕРН «КАЛАШНИКОВ» СОЗДАЛ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ДЛЯ КАРШЕРИНГА

Группа компаний «Калашников» на проходящей в Москве VII Международном евразийском форуме «Такси» (МЕФТ) представил электромобиль UV-4 для рынка таксомоторных перевозок, сообщается в пятницу на сайте «Калашников media».

«Группа Компаний «Калашников» представила электромобиль UV-4 для рынка таксомоторных перевозок. Образец электромобиля показан в рамках выставочной экспозиции новейших образцов специализированных автомобилей для такси», - говорится в сообщении.

Электромобиль, по информации разработчиков, отличается плавностью хода и низкой пожаро- и взрывоопасностью в случае аварии. «Предназначен для предприятий, по территориям которых нужно передвигаться на значительные расстояния, а также для каршеринговых компаний», - сообщается на сайте.

Мощность машины составляет до 50 кВт. Максимальная скорость, которую способен развить электромобиль - 80 км/ч, при запасе хода до 150 км. Электромобиль весит 650 кг, его длина - 3,4 м, ширина - 1,5 м, высота - 1,7 м.

<https://tass.ru/ekonomika/6748774>

ТАСС; 2019.08.09; АКСЕНОВ ОБРАТИТСЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ЗА ФИНАНСИРОВАНИЕМ РЕМОНТА ТРАССЫ БАХЧИСАРАЙ - ЯЛТА

Глава Крыма Сергей Аксенов обратится в правительство РФ за выделением финансирования на ремонт трассы Бахчисарай - Ялта. Об этом он сообщил на совещании

по актуальным вопросам развития спорта, культуры и туризма Республики Крым под руководством зампреда правительства РФ Ольги Голодец.

«Готовим документы по ремонту дороги Бахчисарай - Ялта через Ай-Петри. Там несколько этапов. Пока еще решение не принято. Готовим пакеты документов на внесение в федеральную целевую программу. Или другой будет источник, сейчас неважно. Будем обращаться к руководству страны», - сказал Аксенов, добавив, что вице-премьер РФ Ольга Голодец, курирующая в правительстве страны культуру, спорт и туризм, поддержала этот проект.

На своей странице в Facebook глава Крыма отметил, что часть проблем транспортной доступности крымских курортов была решена с запуском автомобильного движения по трассе «Таврида». «Однако аналогичные проблемы все еще существуют возле городов Ялты и Саки. Эти вопросы также будут решены в рамках ФЦП: строительство дороги Симферополь - Евпатория - Мирный и реализация проекта реконструкции Ялтинской трассы», - написал Аксенов.

Как сообщил глава республики журналистам, на ремонт дороги Симферополь - Севастополь через Ялту региону требуется более 100 млрд рублей.

По данным **Минтранса** Крыма, протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в республике составляет 6129 км. При этом нормативным требованиям не соответствуют около 4,8 тыс. км региональных и межмуниципальных дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/6749723>

RNS; 2019.08.09; РОССИЯ ОБОГНАЛА США ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ

В России приложения по заказу такси установлены почти у половины населения страны, в то время как в США этот показатель составляет 40%, сообщил генеральный директор сервиса Gett в России Максим Жаворонков на VII Международном евразийском форуме «Такси».

«По степени проникновения приложений такси Россия на 3 месте в мире. Приложения установлены почти у 50% наших сограждан, для сравнения: в США приложениями для вызова такси пользуются 40% населения, в Великобритании — 30%, в Германии — 20%», — сообщил Жаворонков.

Он напомнил, что по данным экспертов HSBC, такси в России теперь обходится дешевле личного автомобиля при пробегах менее 5 тыс. км в год.

Он отметил, что сегодня отрасль такси декриминализована.

«При сохранении позитивной динамики нас ждет, во-первых, полная интеграция такси с городской экосистемой, бизнес-средой, социальными службами, банковским сектором, индустрией развлечений. Во-вторых, тренд на отказ от личного автомобиля: высокая стоимость приобретения и последующего владения, рост цен на бензин, платная парковка в Москве будут склонять потребителя в пользу такси и каршеринга», — добавил Жаворонков.

Выручка крупнейшего в России агрегатора такси — «Яндекс.такси» — по итогам 2018 года выросла почти в четыре раза. По итогам I квартала 2019 года, показатель поднялся еще почти в 2,5 раза — до 7,6 млрд рублей.

<https://rns.online/transport/Rossiya-obognala-SSHa-po-ispolzovaniyu-agregatorov-taksi-2019-08-09/>

RNS; 2019.08.09; ГЛАВА GETT РАСКРИТИКОВАЛ СДЕЛКУ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» С ГК «ВЕЗЕТ»

Покупка сервисом «Яндекс.Такси» активов группы компаний «Везет» может привести к монополизации рынка такси и росту тарифов на перевозки на 20%, заявил гендиректор сервиса Gett в России Максим Жаворонков на VII Международном евразийском форуме «Такси».

«Если консолидация будет поддержана, отсутствие конкурентной среды ограничит доступ на рынок для новых компаний и приведет к уходу с рынка действующих игроков. Рыночный механизм регулирования цен на услуги и поездки на такси для миллионов граждан нашей страны будет утрачен», — заявил Жаворонков.

«Не рынок, а монополия будет диктовать всем нам свои условия: цены для пассажиров могут вырасти до 20%, средняя комиссия для водителей – еще на 5-10%. Чтобы войти на такой рынок и успешно конкурировать, потребуется создать платформу, сопоставимую по возможностям монополисту – второй «Яндекс»», — добавил Жаворонков.

В середине июля «Яндекс.Такси» сообщил о планируемой сделке по приобретению активов – колл-центров и программного обеспечения – группы компаний «Везет». Стороны планируют закрыть сделку до конца года после получения необходимых согласований.

Накануне на форуме были представлены данные департамента транспорта Москвы, согласно которым сейчас доля «Яндекс.Такси» и Uber на рынке онлайн-заказа такси в Москве составляет 68,1%, доля «Ситимобил» — 19,1%, Gett — 5,7%.

<https://rns.online/transport/Glava-Gett-raskritikoval-sdelku-YandeksTaksi--s-GK-Vezet-2019-08-09/>

ИНТЕРФАКС; ТАСС; 2019.08.09; ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ Поездами «АллегРО» ВЫРОСЛИ НА 16,6% В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ

Услугами скоростных поездов «Аллегро» сообщением Санкт-Петербург - Хельсинки в январе-июле 2019 года воспользовались 316,3 тыс. пассажиров, что превышает показатель за аналогичный период прошлого года на 16,6%, следует из сообщения РЖД.

В июле 2019 года перевезено 56,7 тыс. пассажиров (+13,3% к июлю 2018 года).

Всего с момента запуска международного скоростного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки (с 12 декабря 2010 года) поездами «Аллегро» перевезено 3,6 млн человек.

За 12 месяцев прошлого года услугами скоростных поездов «Аллегро» воспользовались 481,8 тыс. пассажиров, что соответствует уровню 2017 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6748948>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; ДИНАМИКА ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ ОСТАЕТСЯ ОТРИЦАТЕЛЬНОЙ - НА 1% НИЖЕ ПРОШЛОГОДНИХ УРОВНЕЙ

Динамика грузовых железнодорожных перевозок в РФ по итогам января-июля 2019 г. продолжала оставаться отрицательной: перевозки снизились на 1% по сравнению с тем же периодом 2018 г. (814,1 млн тонн), следует из материалов ОАО «Российские железные дороги», с которыми ознакомился «Интерфакс».

По итогам I полугодия падение составляло 1,2%, за 5 месяцев - 0,6%. До этого отмечался рост. Правда, если в январе он составлял 1,3%, то по итогам двух месяцев 2019 г. рухнул до 0,7%, оставшись таким же и по результатам I квартала. В январе-апреле динамика была слабо положительной - «+0,2%».

Объемы железнодорожных перевозок грузов внутри страны в январе-июле сократились на 0,6% (в первом месяце года зафиксировано увеличение на 2,5%, в январе-феврале - на 1,2%, в январе-марте - на 1,1%, в январе-апреле - на 0,5%, далее началось падение - по итогам 5 месяцев на 0,3%, I полугодия - на 0,8%), составив 479,5 млн тонн.

Экспорт уменьшился на 1,9% (против +0,1%, +0,2%, +0,1% и -0,4%, -1,1% и -2,2%, соответственно), до 276,1 млн тонн. Транзит вырос на 6,9%, но его доля невелика - 14,3 млн тонн. Импорт в январе-июле сократился на 1,6%, до 44,2 млн тонн.

Рост международных перевозок через порты страны по итогам семи месяцев 2019 г. составил 1,8% (отправлено 188,1 млн тонн). При этом транспортировка грузов через сухопутные пограничные переходы сократилась на 5,6% (до 146,5 млн тонн).

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.12; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМ ВЕРФЯМ ЗАКРОЮТ ДОЛГИ; АМУРСКИЙ И ХАБАРОВСКИЙ ЗАВОДЫ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ 8,6 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ БЮДЖЕТА

Как выяснил “Ъ”, Минпромторг предложил направить 8,6 млрд руб. на финансовое оздоровление Амурского и Хабаровского судостроительных заводов на Дальнем Востоке, входящих в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). Эти средства могут быть заложены в бюджете 2020 года и выделены через докапитализацию ОСК. Оставшийся долг верфей перед самой ОСК в 4,3 млрд руб. предложено покрыть за счет прибыли корпорации.

Как стало известно “Ъ”, по предложению Минпромторга Амурский судостроительный завод (АСЗ) в 2020 году может получить из бюджета 7,1 млрд руб., еще 1,5 млрд руб. предлагается выделить на Хабаровский судостроительный завод (ХСЗ), оба предприятия входят в ОСК. Соответствующее предложение включено в проект закона о бюджете на 2020–2022 годы, говорится в документах министерства (копия есть у “Ъ”). Предполагается, что деньги будут внесены в уставный капитал ОСК и затем направлены на финансовое оздоровление верфей.

Речь идет о погашении всех внешних обязательств верфей, самое крупное из которых выданный АСЗ кредит Сбербанка на 5 млрд руб. (плюс еще 100 млн руб. процентов). Также есть обязательства перед поставщиками (1,2 млрд руб. у АСЗ и 350 млн руб. у ХСЗ), «Рособоронэкспортом» и по уплате налогов в бюджет. В Минфине, который собирает заявки ведомств на бюджет 2020 года, на запрос “Ъ” не ответили.

При этом предложенная Минпромторгом субсидия не покрывает внутрикорпоративную задолженность верфей перед ОСК и структурами корпорации. Она составляет с учетом процентов 3,4 млрд руб. по АСЗ и 1 млрд руб. по ХСЗ. Минпромторг предлагает закрыть эти долги за счет чистой прибыли ОСК. Но в корпорации заявили “Ъ”, что для финансирования внутрикорпоративной задолженности также привлекались внешние кредиты и подобное решение не позволит их погасить, так как «потребуется значительное время, чтобы заработать соответствующую прибыль». В 2018 году ОСК получила только 2,2 млрд руб. чистой прибыли по МСФО при выручке в 336,3 млрд руб.

Тяжелое финансовое положение дальневосточных верфей вызвано накопленными убытками, высокими накладными расходами наряду с низкорентабельной загрузкой, говорится в материалах Минпромторга. Докапитализация АСЗ обсуждается не первый год, а проблема накопленных убытков характерна для многих заводов, которые получили их еще до вхождения в ОСК, отмечают собеседники “Ъ”. При этом в начале августа Ассоциация рыбопромышленников выступила с предложением выделить 20 млрд руб. на модернизацию верфей Дальнего Востока и Приморского края, в том числе АСЗ и ХСЗ (см. “Ъ” от 6 августа).

Сегодня АСЗ выполняет заказ по строительству двух железнодорожно-автомобильных паромов для переправы на Сахалин Ванино—Холмск за 9,8 млрд руб. По контракту суда должны быть сданы в конце 2019 года, но, как сообщал “Ъ”, осенью 2018 года корпорация обратилась к заказчику — Государственной транспортной лизинговой компании — о переносе сроков на 2020 год из-за санкций (см. “Ъ” от 12 сентября 2018 года). В июле глава ОСК Алексей Рахманов говорил, что АСЗ получит отсрочку — первый паром будет сдан в 2020 году, а второй в 2021-м. При этом господин Рахманов добавлял, что ОСК

ожидает, что в постановлении правительства в качестве срока достройки судов будет указан 2022 год. В начале августа корпус первого парома был спущен на воду. Помимо паромов АСЗ достраивает аварийно-спасательное судно и считается претендентом на строительство пяти краболовов, которые будут заказаны по инвестквотам.

По данным "Ъ", готовность построить два краболова выражал и ХСЗ. Сам завод (по данным на ноябрь 2018 года) строил пассажирское судно А45-2, судно на воздушной подушке СВП-50, понтон-батопорт (затворное сооружение для дамбы, защищающей от затопления южный округ Хабаровска), а также морские буксиры для АСЗ. Кроме того, сообщалось, что Минобороны планирует разместить на ХСЗ заказ на строительство десантных кораблей «Мурена».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что целесообразность финансовой поддержки верфей Дальнего Востока очевидна. Но, считает он, выделение прямого бюджетного финансирования не лучший вариант. Более оптимальным было бы предоставление отсрочки по уплате налогов на три года и госгарантий по кредитам, а также проведение оптимизации расходов. Если в итоге будет доказана способность менеджмента предприятий и ОСК обеспечить контроль за расходами и выполнение заказов в срок, государство могло бы оказать верфям содействие в получении дополнительной загрузки, заключает господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4059268>

ТАСС; 2019.08.12; КАМЧАТКА ДО 2021 ГОДА ПОЛУЧИТ ДВА МОРСКИХ ПАРОМА ДЛЯ СВЯЗИ С ПОРТАМИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Росморречфлот по итогам конкурсных процедур определил подрядные организации, которые до 2021 года построят морские паромы для связи Камчатки с портами Дальнего Востока, сообщила в понедельник пресс-служба правительства Камчатского края.

«Суда для связи Камчатки с портами Дальнего Востока, а также Командорскими и Курильскими островами будут построены до конца 2021 года. ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» **Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот)** по итогам конкурсных процедур определило подрядные организации, которые построят паромы», - говорится в сообщении.

По данным краевого Министерства транспорта и дорожного строительства, автопассажирский паром проекта CNF22, который будет курсировать между Камчаткой, Сахалином, Магаданской областью и Приморьем, построит АО «Судостроительный завод имени Б. Е. Бутомы». Верфь, расположенная в Керчи, должна сдать судно стоимостью 3,1 млрд рублей в декабре 2021 года. Такой же срок выполнения работ у АО «Окская судовой верфь». Со стапелей в Нижнем Новгороде должны спустить паром проекта NE-020.2 стоимостью 1,3 млрд рублей, который будет курсировать между Камчаткой, Командорами и Курилами.

Отмечается, что строительство обоих судов будет вестись за счет средств федерального бюджета.

«Суда для связи полуострова с другими портами Дальнего Востока, как и с Командорскими островами, - это необходимость. Сейчас у жителей края нет альтернативного вида транспорта для посещения других субъектов страны, кроме самолетов. Появление этих судов будет существенным подспорьем как для камчатцев, так и для развития туристической отрасли», - приводятся в сообщении слова губернатора Камчатского края Владимира Илюхина.

<https://tass.ru/obschestvo/6754113>

ПРАЙМ; 2019.08.09; СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД В КЕРЧИ ПОСТРОИТ ПАРОМ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ЗА 3 МЛРД РУБ

Росморречфлот определил подрядчиков на строительство судов для сообщения между дальневосточными портами, среди которых - «Судостроительный завод имени Б.Е. Бутомы» в Керчи, следует из материалов на сайте госзакупок.

Структура **Росморречфлота** ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» ранее объявила два открытых конкурса на строительство грузопассажирских судов проекта NE-020.2 и CNF22. На каждый тендер было подано по одной заявке.

Так, контракт стоимостью 3,1 миллиарда рублей на строительство автопассажирского паромы (проект CNF22) для регулярного сообщения между морскими портами Дальнего Востока планируется заключить с АО «Судостроительный завод имени Б.Е. Бутомы» (Керчь).

Другой договор на строительство судна проекта NE-020.2 стоимостью 1,367 миллиарда рублей планируется заключить с АО «Окская судверфь» (Нижегородская область). Судно должно обеспечить сообщение Командорских островов и Северо-Курильска с Петропавловском-Камчатским.

В сентябре 2017 года сообщалось, что **Минтранс** РФ просит правительство поддержать проекты строительства паромы и судна для сообщения Командорских островов с материком. Командорские острова расположены в юго-западной части Берингова моря. Входят в состав Камчатского края.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; КРЫМСКИЕ СУДОСТРОИТЕЛИ ПОЛУЧИЛИ ЗАКАЗ РОСМОРРЕЧФЛОТА НА СУДНО ДЛЯ СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ПОРТАМИ ДФО

ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» («Дирекция госзаказчика», структура Росморречфлота) намерено заключить с АО «Судостроительный завод им. Б.Е.Бутомы» (Керчь) контракт на сумму 3,1 млрд рублей по строительству судна для сообщения между дальневосточными портами.

Из материалов на сайте госзакупок следует, что соответствующий конкурс признан несостоявшимся, так как поступила всего одна заявка на участие в торгах. Договор будет заключен с единственным участником открытого конкурса - АО «Судостроительный завод им.Бутомы». Предложенная цена эквивалентна начальной (максимальной цене) контракта - 3,1 млрд рублей.

Как сообщалось, подрядчику предстоит построить судно проекта CNF22, срок завершения работ - 15 декабря 2021 года. Место поставки судна - у причала морского порта Петропавловск-Камчатский.

Грузопассажирское судно проекта CNF22 предназначено для перевозки 150 пассажиров, легковых и грузовых автомобилей, автобусов, колесной и гусеничной автотехники, 20- и 40-футовых контейнеров. Оно имеет кормовую схему грузообработки. Эскизный проект автопассажирского паромы CNF22 был разработан по итогам совместной работы правительства Камчатского края и ФКУ «Дирекция госзаказчика» Росморречфлота в 2016 году.

ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» реализует федеральные целевые программы в сфере морского транспорта и инфраструктуры.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Судостроительный завод им. Бутомы» зарегистрировано в ноябре 2016 года, занимается строительством кораблей, судов и плавучих конструкций. Уставный капитал составляет 4,5 млрд рублей, 60% принадлежит ООО «Вэста» (Самара), 40% - ООО «Энкор» (Чебоксары). Чистый убыток за 2017 год составил 3,404 млн рублей (данных за 2018 год пока нет).

Руководителем АО значится Игорь Обрубов, который, по данным «СПАРК-Интерфакс», возглавляет в настоящее время также крупный судостроительный завод «Залив» (Керчь). При этом юридические адреса «Залива» и «Завода им. Бутомы» одинаковые: ул.Танкистов, д.4.

«Мы выиграли (тендер - ИФ), контракт еще не подписан», - подтвердил «Интерфаксу» представитель «Завода им.Бутомы». При этом на вопрос, имеет ли отношение эта компания к заводу «Залив», он ответил коротко: «Нет».

«Это два разных юридических лица», - сообщили «Интерфаксу» в юротделе ООО «Судостроительный завод «Залив».

ПРАЙМ; 2019.08.09; РОСМОРРЕЧФЛОТ ЗАЯВИЛ ОБ ОТСУТСТВИИ ОГРАНИЧЕНИЙ В СУДОХОДСТВЕ БЛИЗ АРХАНГЕЛЬСКА

Судоходство в районе морского порта Архангельска осуществляется в нормальном режиме, никаких ограничений нет, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Росморречфлота**.

В четверг на полигоне Минобороны России в Архангельской области при испытании жидкостной реактивной двигательной установки произошел взрыв с возгоранием, погибли два человека, сообщила пресс-служба ведомства. Газета «Коммерсант» в пятницу сообщила, что в связи с происшествием на военном полигоне на месяц закрыт для свободного плавания район Двинского залива Белого моря.

«С точки зрения судоходства в районе (морского порта - ред.) Архангельска у нас никаких закрытий нет, у нас все нормально», - сообщили в пресс-службе **Росморречфлота**.

По данным источников агентства в морской отрасли, район военного полигона в Северодвинске, где нет коммерческого судоходства, был закрыт еще во вторник, 6 августа.

ТАСС; 2019.08.09; НАЛОГОВУЮ СТАВКУ НА ПЛАВУЧИЕ ДОКИ ПРЕДЛАГАЮТ ВДВОЕ СОКРАТИТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ

Проект поправок в закон Санкт-Петербурга «О транспортном налоге», в соответствии с которыми налоговая ставка на плавучие доки может быть снижена в два раза, внесен на рассмотрение законодательного собрания Санкт-Петербурга. Об этом сообщили в пресс-службе депутата Дениса Четырбока.

«Депутат законодательного Собрания Санкт-Петербурга Денис Четырбок внес на рассмотрение городского парламента проект закона, которым предлагается снизить налоговую ставку на плавучие доки в два раза - с 200 до 100 рублей с каждой регистровой тонны валовой вместимости», - приводит пресс-служба слова автора законопроекта Дениса Четырбока.

В 2017 году были повышены налоговые ставки по транспортному налогу на так называемые «роскошные» виды транспорта: катера, яхты, гидроциклы и так далее. Как говорится в пояснительной записке к документу, изменения затронули и такую важную категорию с точки зрения судостроительной и судоремонтной деятельности как плавучие доки. Налоговая ставка в отношении несамоходных (буксируемых) судов была определена в размере 200 рублей вместо 100 рублей с каждой регистровой тонны валовой вместимости. Налоговая нагрузка существенно увеличилась для небольших предприятий, которые занимаются ремонтом судов и на балансе которых содержатся плавучие доки.

Депутат счел такое увеличение налоговой нагрузки несправедливым в городе, который он назвал столицей отечественного судостроения, и предложил вернуть размер налоговой ставки, действовавший до 2017 года в отношении плавучих доков, установив ее в размере 100 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6749692>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.09; ПРОХОД СУДОВ ЧЕРЕЗ ГОРОДЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ ИЗ-ЗА ОБМЕЛЕНИЯ ВОЛГИ

Прохождение крупнотоннажных судов через Городецкий гидроузел в Нижегородской области задерживается в среднем до трех суток из-за снижения уровня воды в Волге, количество ожидающих судов при этом не превышает среднестатистических значений, сообщили РИА Новости в ФБУ «Администрация Волжского бассейна» **Росморречфлота**. «Шлюзы работают круглосуточно для судов с малой осадкой. Для крупнотоннажного транзитного флота шлюзование осуществляется с 11.00 до 16.00 - в часы, когда происходят пропуски воды. Средняя задержка при прохождении большегрузными судами участка Нижний Новгород - Городец составляет до трех суток», - говорится в ответе ведомства на запрос РИА Новости.

По данным ведомства, навигация 2019 года отличается чрезвычайно недостаточной водностью: на 1 августа отметка уровня Рыбинского водохранилища составила 100,63 метра (в 2017 году на эту дату - 101,81 метра, в 2018 году - 101,23 метра), то есть фактические запасы воды не позволяют обеспечить необходимые для судоходства условия.

В результате, согласно информации «Администрации Волжского бассейна», в первую декаду августа в течение трех часов в сутки 2, 4, 6 и 8 августа обеспечивалась глубина 325 сантиметров (проходная осадка 300 сантиметров), предназначенная для пропуска следующих в эти дни по расписанию четырехдневных пассажирских судов, в остальные шесть дней декады в течение четырех часов в сутки обеспечивалась глубина 290 сантиметров (проходная осадка 265 сантиметров) для пропуска трехдневных пассажирских судов.

В ведомстве сообщили, что решение о величине сброса в последующие декады будет принято Росводресурсами на очередном заседании с учетом реальной обстановки с водностью и расписаниями движения пассажирских судов. Отмечается, что с вводом в эксплуатацию камеры №16 Городецкого гидроузла количество судов, ожидающих прохождения гидроузла, пришло в соответствие среднестатистическим значениям за последние 10 лет. Для судов, ожидающих шлюзования через Городецкий гидроузел, предназначены городецкие, балахнинские, нижегородские, кстовские рейды, на которых могут стоять до 134 судов.

Ситуация маловодности для участка не нова. По информации «Администрации Волжского бассейна», за 62 года работы Нижегородской ГЭС произошло падение судоходных глубин в камерах шлюза и на перекатах. Сейчас летом на порогах шлюзов №15-16 Городецкого гидроузла глубина в 3 метра поддерживается всего четыре-пять часов в сутки, то есть большегрузные суда через шлюз могут пройти только в это время.

В качестве варианта решения проблемы предлагается строительство низконапорного гидроузла выше Нижнего Новгорода, который позволит обеспечить в течение всей навигации и в ее маловодный период гарантированные глубины до 4 метров на участке Нижний Новгород - Городец. По данным ведомства, это является важным условием для сохранения сквозного транзитного судоходства, роста грузопотоков и перевозок пассажиров по Волге.

<https://ria.ru/20190809/1557345336.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.12; ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ МОГУТ НАЧАТЬСЯ МАССОВЫЕ СТРОЙКИ; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О РЕЗКОМ СОКРАЩЕНИИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Минтранс разработал законопроект о новом порядке установления приаэродромных территорий (ПАТ), летом его текст был разослан аэропортам. «Ведомости» ознакомились

с ним, его подлинность подтвердили пять участников совещаний на эту тему. ПАТ – территория вокруг аэропорта радиусом 30 км с особым режимом использования, строительство на ней возможно только по согласованию с Росавиацией.

ПАТовая ситуация

Принятый в 2017 г. закон постановил, что каждый аэропорт должен заново разработать проект ПАТ, согласовать его с субъектом Федерации и утвердить в Росавиации. Правило 30 км при этом отменилось. В ПАТ согласно закону могут устанавливаться семь подзон – от самой жесткой первой, где разрешено строить только объекты для обеспечения воздушного движения, до седьмой, самой большой: там можно строить все, кроме жилья, если уровень шумов и загрязняющих веществ не превышает норму.

Строгие нормы, однако, не мешали построить на ПАТ целые микрорайоны. На 2017 г. в зоне негативного воздействия «Внуково» проживало 500 000 человек, «Шереметьево» – 360 000, «Домодедово» – 50 000, по оценкам аэропортов. Частично это самострой, часть – крупные жилые комплексы, на которые девелоперы получали положительное заключение Роспотребнадзора (о допустимости уровня шумов) и разрешение Росавиации на строительство, рассказывали сотрудники двух аэропортов. Такой способ застройки возможен и по закону от 2017 г.

ПАТ по закону должны быть установлены к июлю 2018 г., но даже на январь 2019 г. из 200 аэропортов они были установлены только в 10, писал **министр транспорта Евгений Дитрих** вице-премьеру Виталию Мутко. Ни один московский аэропорт пока не установил ПАТ.

«Аэропорты, в том числе московские, рассчитали ПАТ с учетом санитарных норм по допустимому уровню шумового воздействия. ПАТ благодаря седьмым подзонам получились большими, что не устроило строительную отрасль и региональные власти», – объясняет директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин.

Аэропорты против

Законопроект предлагает устанавливать ПАТ с шестью подзонами, а седьмая может выделяться дополнительно, но не позднее 2025 г. ПАТ у «Шереметьево» и «Внуково» – примерно по 200 000 га, «Домодедово» – около 300 000, говорят три сотрудника московских аэропортов. Седьмая подзона самая большая, без нее ПАТ в несколько раз меньше, добавляют они.

Логика чиновников **Минтранса** такова: поскорее установить для исполнения закона ПАТ без спорной седьмой подзоны и договариваться о ней с региональными властями, объясняет сотрудник крупного аэропорта. Но тогда сотни тысяч гектаров вокруг аэропортов на 5–6 лет выйдут из-под контроля Росавиации и могут быть застроены, продолжает он. Сотрудник другого аэропорта опасается, что власти субъектов будут затягивать принятие седьмой подзоны.

«Принятие законопроекта в такой форме угрожает работе аэропортов даже в нынешней конфигурации, ведь пространства вокруг могут быть застроены с последующими жалобами жителей на шум. И тем более это угрожает их развитию: в «Шереметьево», например, достраивается третья полоса, в стратегии «Домодедово» – строительство шести полос», – говорит Никотин.

«Седьмая подзона обязательна, в противном случае воздушные суда будут оказывать воздействие на здоровье граждан, что может привести к ограничению полетов», – написал в конце июля **замминистра транспорта Александр Юрчик** гендиректор «Внуково» Дмитрий Сапрыкин (копия письма есть у «Ведомостей», подлинность документа подтвердил сотрудник аэропорта). Поправку можно принять, пишет Сапрыкин, но седьмую подзону установить максимум через два года, а до тех пор все равно согласовывать проекты строительства в Росавиации и проводить для каждого замеры шумов. В начале 2010-х «Внуково» уже серьезно ограничило ночные полеты, потому что шум мешал жителям обступившей аэропорт застройки.

Сейчас до установления ПАТ строительство надо согласовывать с Росавиацией. **Минтранс** предлагает строительство индивидуальных и садовых домов высотой до 20 м не согласовывать. О причинах не говорится даже в пояснительной записке к законопроекту. Это приведет к неконтролируемой застройке и нарушению санитарных норм, пишут в отзывах на проект «Домодедово» и «Шереметьево» («Ведомости» ознакомились со всеми отзывами, их подлинность подтвердили сотрудники аэропортов). Также законопроект предлагает оценивать воздействие только по эквивалентному уровню шума (общее воздействие в течение определенного времени), не принимая во внимание максимальный. Жителям мешают прежде всего максимальные шумы, возмущены сотрудники двух аэропортов.

Изменения, предлагаемые **Минтрансом**, прежде всего повлияют на комфорт населения близлежащих территорий, говорит представитель «Домодедово», аэропорт рассчитывает на сбалансированное решение с учетом перспектив развития аэродромной инфраструктуры.

Представители «Внуково», «Шереметьево», **Минтранса**, правительства Мособласти и Роспотребнадзора не ответили на запросы.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/11/808570-vokrug-aeroportov>

ТАСС; 2019.08.11; ПУТИН И МЕДВЕДЕВ ПОЗДРАВИЛИ РАБОТНИКОВ ШЕРЕМЕТЬЕВО С 60-ЛЕТИЕМ АЭРОПОРТА

Президент России **Владимир Путин** и глава правительства **Дмитрий Медведев** поздравили коллектив и ветеранов международного аэропорта Шереметьево с 60-летием со дня его открытия.

«За прошедшие годы аэропорт внес неоценимый вклад в развитие отечественной гражданской авиации, укрепление международного авторитета нашей страны как одного из признанных лидеров в сфере обеспечения пассажирских и грузовых перевозок. Ведущие российские и зарубежные компании выбрали Шереметьево в качестве аэропорта базирования и надежного стратегического партнера», - отметил президент в телеграмме, опубликованной в воскресенье на сайте Кремля.

Глава государства подчеркнул, что коллектив Шереметьево приумножает сложившиеся традиции, уделяет приоритетное внимание модернизации аэропорта и реализует важные для транспортной отрасли проекты.

«И конечно, отмечу вашу значимую работу по организации торжественных встреч участников и гостей Олимпийских и Паралимпийских игр, чемпионата мира по футболу, других масштабных международных мероприятий, которые принимала наша страна», - добавил он.

В свою очередь премьер-министр **Дмитрий Медведев** отметил, что за каждым из достижений Шереметьево стоит труд его профессионального коллектива, «который ответственно относится к своим обязанностям, прикладывает к выполнению важных задач все свои силы, знания, опыт и энергию».

Медведев подчеркнул в поздравительной телеграмме на сайте правительства, что Шереметьево является крупнейшим по объему перевозок аэропортом России и уже шесть лет подряд занимает первую строчку в рейтинге Международного совета аэропортов среди лучших в Европе по качеству обслуживания пассажиров.

«За более чем полвека главная воздушная гавань страны прошла большой путь от военного аэродрома до крупнейшего авиационного хаба в Европе, - добавил премьер. - И уже многие годы Шереметьево является основной отправной точкой для миллионов людей, которые едут на отдых, в командировки, деловые поездки. Только за прошлый год услугами аэропорта воспользовалось свыше 45 млн пассажиров. И это абсолютный рекорд среди российских аэропортов».

Аэропорт Шереметьево был открыт 11 августа 1959 года. По данным Росавиации, пассажиропоток аэропорта по итогам 2018 года составил 45 млн 348 тыс. человек (рост на 14,4% по сравнению с 2017 годом). Объем грузоперевозок - 308 тыс. 684 тонн (рост на 5%).

<https://tass.ru/obschestvo/6753107>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.11; НЕВОЗВРАТНЫЙ АВИАБИЛЕТ МОЖНО ВЕРНУТЬ С ВОЗМЕЩЕНИЕМ ПОЛНОЙ СТОИМОСТИ, ЕСЛИ ОН ПРОДАН С «ОВЕРБУКИНГОМ» - ПРОКУРАТУРА

Пассажир имеет право получить полную стоимость авиабилета, даже если он «невозвратный», в случае его неиспользования из-за «овербукинга» (продажи билетов сверх лимита мест - ИФ), заявили «Интерфаксу» в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре (ММТП).

«Пассажир в случае «овербукинга» также может отказаться от предложенных альтернативных вариантов перелета и сдать авиабилет, вернув при этом полную его стоимость, даже если тариф невозвратный», - пояснили в ведомстве.

Там уточнили, что в случае отказа в вылете из-за отсутствия мест пассажиру необходимо подойти к стойке регистрации и поставить соответствующую отметку в авиабилете.

В ведомстве подчеркивают, что также «необходимо хранить авиабилеты, посадочные талоны, чеки, иные документы, подтверждающие, что перевозка не была осуществлена по вине авиакомпании».

«Следует составить претензию к перевозчику, подписав ее у представителя авиакомпании (если в аэропорту не написали, составьте документ сразу по прибытии домой, отправьте компании-перевозчику и сохраняйте полученные ответы)», - посоветовали в ММТП.

В случае изменения класса обслуживания, например, забронирован авиабилет в бизнес-классе, но места остались лишь в эконом, авиакомпания предложит воспользоваться свободным местом с выплатой компенсации за понижение уровня обслуживания или возмещение стоимости первоначального авиабилета, размер которой высчитывается в зависимости от расстояния перелета, пояснили в прокуратуре.

Если пассажиру отказано в посадке на рейс, авиаперевозчик обязан предложить альтернативный авиабилет, с помощью которого он долетит в нужный аэропорт. Это может быть ближайший рейс или авиабилет на другую дату этой или другой авиакомпании.

«Если вы отдали предпочтение ближайшему рейсу, то авиакомпания обязана предоставить пассажиру аналогичные услуги, как при задержке рейса», - отметили в ММТП.

Там напомнили, что «пассажир может потребовать от перевозчика выплату материальной компенсации за замену авиабилета и предоставленные неудобства, сумма которой также зависит от расстояния перелета и времени прибытия альтернативного рейса в необходимый аэропорт».

Одновременно подчеркивается, что «на всех поднадзорных межрегиональной транспортной прокуратуре объектах транспортной инфраструктуры и на сайтах транспортных организаций, размещена информация о максимально простых и эффективных способах обращения пассажиров в органы прокуратуры».

Кроме того, проведение проверок по указанным вопросам входят в компетенцию управления государственного авиационного надзора и управлений Роспотребнадзора по Москве и Московской области, добавили в ММТП.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; «ПОБЕДА» РАЗРЕШИЛА БРАТЬ В САЛОН САМОЛЕТА НОУТБУКИ СВЕРХ НОРМЫ РУЧНОЙ КЛАДИ

Авиакомпания «Победа» разрешила брать в салон самолета ноутбуки сверх установленной ей нормы ручной клади.

Новое правило вступило в силу в пятницу, сообщила журналистам представитель компании.

Раньше ноутбуки допускались к провозу в салоне только в составе нормы ручной клади перевозчика, которая соответствует габаритам 36x30x27см.

«В 2019 году мы заметили серьезное увеличение доли бизнес-клиентов до 38%, а на некоторых рейсах - до 43%. Это люди, которым важно даже во время полета не прерывать рабочий процесс. И они часто просили нас разрешить провоз больших ноутбуков, размеры которых превышают габариты калибратора», - процитировала представитель «Победы» гендиректора Андрея Калмыкова.

«Победа» - низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT). Выполняет рейсы на самолетах Boeing-737-800 NG в одноклассной компоновке.

ТАСС; 2019.08.09; ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; АСТРАХАНСКИЙ АЭРОПОРТ ВЛОЖИТ 1 МЛРД РУБ. В НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

АО «Аэропорт «Астрахань» (входит в «Новпорт») до 2024 года планирует инвестировать 1 млрд рублей в строительство нового аэровокзального комплекса, сообщил гендиректор аэропорта Сергей Дмитриев журналистам в пятницу.

«В рамках государственно-частного партнерства мы уже проводим самостоятельные работы по реконструкции аэровокзальной инфраструктуры. В этом году и в следующем будет реализован проект - текущий ремонт привокзальной площади и установки телетрапа на 100 млн рублей. К 2024 году будет построен новый аэровокзальный комплекс площадью 5 тыс. кв. метров за 1 млрд рублей», - сказал Дмитриев.

Он добавил, что по итогам 2018 года пассажиропоток аэропорта составил 600 тыс. пассажиров и «продолжает расти».

В соответствии с планом развития маршрутной сети аэропорта и развитием транспортного узла, к 2024 году аэропорт Астрахани будет обслуживать более 1 млн пассажиров в год.

«Основными драйверами роста выступит реализация крупных инфраструктурных проектов в регионе и развитие региональных перевозок. Кроме того, есть потенциал наращивания пассажиропотока по текущим направлениям и расширения географии полетов по международным направлениям - Дубай, Баку, Гоа», - пояснил глава аэропорта. Аэропорт «Астрахань» является одним из основных на юге России, с 1994 года имеет статус международного. ООО «Новпорт» принадлежит на паритетных началах AEON Corporation Романа Троценко и инвесткомпания Meridian Capital.

ТАСС; 2019.08.09; РЕКОНСТРУКЦИЮ САХАЛИНСКОГО АЭРОПОРТА НА ИТУРУПЕ ЗАКОНЧАТ В 2020 ГОДУ

Реконструкцию сахалинского международного аэропорта Ясный на острове Итуруп стоимостью почти 118 млн рублей планируют завершить в 2020 году, сообщили в пресс-службе областного правительства.

«Площадь здания аэровокзала увеличат более чем на 20%. Там расширят зону контроля доступа в аэропорт, залы ожидания и предполетного досмотра. К работам приступят в этом году, а полностью реконструкцию завершат в следующем», - отмечается в сообщении.

Ожидается, что пропускная способность здания аэропорта увеличится до 70 пассажиров в час. Здание воздушной гавани станет больше за счет новой пристройки, которая появится со стороны привокзальной площади. Специалисты заменят инженерные коммуникации, обновят фасад. Проектом предусмотрено обустройство помещения обработки багажа.

Проектно-сметную документацию на реконструкцию аэровокзала одобрили специалисты Хабаровского филиала Главгосэкспертизы России. По данным властей, подрядчик приступит к обновлению здания в течение нескольких месяцев. На реализацию проекта из бюджета области направят почти 118 млн рублей.

Международный аэропорт Ясный построили на Итурупе в 2014 году. Он пришел на смену Буревестнику, который неудобен из-за значительного удаления от населенных пунктов острова. Ясный расположился рядом с поселком Курильск, селами Рейдово и Китовое. К аэровокзалу ведет современное шоссе с асфальтовым покрытием.

<https://tass.ru/ekonomika/6748315>

ТАСС; 2019.08.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО САХАЛИНА ОРГАНИЗУЕТ ТРИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕЙСА МЕЖДУ ОСТРОВИМ И МОСКВОЙ

Дополнительные авиарейсы между Москвой и Южно-Сахалинском будут организованы по поручению губернатора Сахалинской области Валерия Лимаренко по просьбам жителей островного региона, которые могут иначе не успеть вернуться из отпусков. Об этом сообщает пресс-служба правительства области.

Накануне к главе региона обратились депутаты и общественники. По их словам, в авиакассах закончились билеты на прямые рейсы «Южно-Сахалинск - Москва - Южно-Сахалинск», из-за чего жители острова вынуждены летать с пересадками через Хабаровск, Владивосток, Новосибирск или Благовещенск, что дороже и дольше.

«Областное правительство взяло в работу обращения граждан по нехватке билетов на московской линии. Глава региона Валерий Лимаренко считает необходимым срочно организовать три дополнительных авиарейса между Южно-Сахалинском и Москвой. Попасть на них жители области смогут по четвергам 22 и 29 августа, а также 5 сентября», - гласит сообщение пресс-службы.

По словам Лимаренко, важно, чтобы люди успели вернуться из отпусков и не тратили на это большие деньги.

Сейчас полеты между Москвой и Южно-Сахалинском дважды в день выполняет авиакомпания «Россия» на самолете Boeing 777-300. В октябре прошлого года ТАСС сообщал, что выполнение основной части полетов по «плоским тарифам» на Дальний Восток перешло от «Аэрофлота» к этой его дочерней компании. Информация об этом вызвала общественный резонанс в Сахалинской области. По мнению властей региона, двух рейсов в день, особенно летом, не хватает для всех желающих.

Авиакомпания «Аэрофлот» 7 августа объявила об открытии собственного рейса в Южно-Сахалинск с 27 октября. Билеты будут продаваться по коммерческим тарифам, программа «плоских тарифов» (с ценой авиабилета, которая не зависит от даты покупки и сезона) на этот рейс распространяться не будет. Правительство Сахалинской области уже заявило о намерении субсидировать эти рейсы, чтоб уменьшить цену билетов для граждан.

<https://tass.ru/obschestvo/6747977>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; РОССЕТИ ПОДКЛЮЧИЛИ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ «ПЕТРОЗАВОДСК» К СВОИМ СЕТЯМ

ПАО «МРСК Северо-Запада» (МОЕХ: MRKZ) (бренд «Россети Северо-Запад», входит в группу «Россети» (МОЕХ: RSTI)) подключило к своим электрическим сетям международный аэропорт «Петрозаводск» в Республике Карелия, сообщает пресс-служба предприятия.

Энергетики обеспечили аэропорт региона 2,2 МВт мощности. «Россети Северо-Запад» направили на реализацию проекта более 50 млн рублей.

Для технологического присоединения аэропорта компания модернизировала подстанцию «Шуя 2» и построила две воздушно-кабельные линии 6 кВ протяженностью 12 км.

Отмечается, что мощность, обеспеченная «Россети Северо-Запад», позволит модернизировать аэропорт «Петрозаводск» к 100-летию Республики Карелия (отмечается в 2020 году).

Ранее электроснабжение аэропорта занималась одна из карельских территориальных сетевых компаний, мощностей которой было не достаточно для проведения модернизации.

В рамках реконструкции аэропорта, которая осуществляется на средства федеральной целевой программы развития Карелии до 2020 года, предполагалось, в частности, построить новый пассажирский терминал. В марте власти Карелии объявили аукцион на строительство нового здания. Начальная цена контракта была установлена в размере 817,9 млн рублей. Все строительные работы должны быть завершены до 4 мая 2020 года.

По информации пресс-службы «Россети Северо-Запад», благодаря строительству нового здания аэровокзала, в будущем «Петрозаводск» сможет обслуживать более 300 пассажиров в час.

Международный аэропорт «Петрозаводск» является аэропортом совместного базирования: помимо гражданского сектора, откуда выполняются регулярные пассажирские рейсы по шести направлениям (Череповец, Архангельск, Москва, Сочи, Симферополь и Анапа), есть сектор, где дислоцируются силы ВВС России.

«Петрозаводск» - единственный аэропорт Карелии, обслуживающий как внутренние, так и международные воздушные линии. Аэродром расположен в 17 км от столицы республики, возле поселка Бесовец.

«Россети Северо-Запад» обслуживает территорию семи регионов Северо-Западного федерального округа общей площадью 1,586 млн кв. км с населением 6,3 млн человек. В состав компании входят семь филиалов: «Архэнерго», «Вологдаэнерго», «Карелэнерго», «Колэнерго», «Комиэнерго», «Новгородэнерго» и «Псковэнерго». Основной акционер - ПАО «Россети» (55,38% акций).

ТАСС; 2019.08.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА В ВЕЛИКОМ УСТЮГЕ ЗАВЕРШИТСЯ В АВГУСТЕ 2020 ГОДА

Реконструкция аэропорта в Великом Устюге близ «родины» Деда Мороза завершится 20 августа 2020 года. Об этом на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным доложил губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

«По вашему поручению мы заканчиваем строительство, удлинение взлетно-посадочной полосы [в Великом Устюге] с 1,5 тыс. м до 1,8 тыс. м, что позволит нам принимать среднемагистральные самолеты, Sukhoi Superjet 100 из Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов. 20 августа следующего года мы открываем новую полосу, новый аэродромный комплекс с возможностью сделать этот аэропорт со временем и международным, если мы увидим, что увеличится туристический поток, из-за рубежа в том числе», - сказал губернатор. По его словам, стоимость проекта составляет 1,1 млрд рублей.

Он сообщил также о планах по удлинению взлетно-посадочной полосы в аэропорту Вологды с 1,3 тыс. м до 1,8 тыс. м. «Сейчас проектируем, с 2021 года начнем ее строительство», - сказал губернатор.

Говоря о развитии туристического кластера, связанного с вотчиной Деда Мороза в Вологодской области, Кувшинников также отметил, что в 2017 году здесь был построен ледовый дворец «Мороза Арена», в 2018 году - физкультурно-оздоровительный комплекс. «Заканчиваем проектирование нового дворца Деда Мороза, в три раза увеличим его площадь, потому что количество туристов превысило уже 300 тыс. в год, и поэтому, конечно, очень важно, чтобы этот проект стал не региональным, а именно всероссийским. Поэтому мы сейчас придаем ему федеральное звучание», - сказал губернатор.

Постоянное «жилье» Дед Мороз получил в Великом Устюге в 1999 году. В вотчине, которая расположена в деревне Морозовица, действуют двухэтажный терем, Тропа сказок, зимний сад, зоосад - филиал Московского зоопарка, лечебно-оздоровительный комплекс, гостиница, торговые ряды, коттеджный поселок, кафе, каскад прудов, пасека Деда Мороза, его ледник и кузница. В Великом Устюге успешно функционируют городская резиденция Деда Мороза, его почта и Дом моды.

Мост в Череповце

Губернатор также рассказал о строительстве второго моста через реку Шексна в главном промышленном центре региона - городе Череповец. Его длина составит более 1,1 км, объем инвестиций в проект - 16 млрд рублей. По словам Кувшинникова, 20 августа начнется забивка свай. «Ваше поручение [по строительству моста] выполняется в полном объеме, замечаний и вопросов нет», - сказал глава региона, отметив, что работы ведет тот же «Мостострой-11», который, в том числе, строил Крымский мост.

Что касается социально-экономической ситуации в Вологодской области, то она, по словам губернатора, стабильная: фиксируется рост промышленного производства и денежных поступлений в бюджет. В начале июля регион погасил свой последний коммерческий кредит, кроме того, в два раза сокращен государственный долг и в настоящее время бюджет Вологодской области является сбалансированным, сказал Кувшинников.

<https://tass.ru/ekonomika/6749263>

ИНТЕРФАКС; ТАСС; 2019.08.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ БЕСПОСАДОЧНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Авиакомпания «Уральские авиалинии» запустит беспосадочные рейсы из Екатеринбурга во Владивосток и Хабаровск. Такие возможности открылись перед перевозчиком благодаря приобретению пяти новых самолетов Airbus, которые он получит до конца 2019 года, сообщил в пятницу на презентации первого поступившего в компанию судна Airbus A320neo генеральный директор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов.

«В этом году будет пять таких самолетов - три Airbus A320 и два Airbus A321. Это последнее слово в самолетостроении. Эти самолеты обладают уникальными возможностями, они почти семь часов могут находиться в воздухе с полной загрузкой. Мы расширяем себе рынок, мы сможем летать практически в весь Китай без посадок, будут беспосадочные перелеты Екатеринбург - Владивосток и Екатеринбург - Хабаровск, вероятнее всего, откроем рейсы в Токио из этих городов. То есть в столицу Японии будем долетать с одной промежуточной посадкой. Расширяются возможности авиакомпании и на европейском направлении», - сказал гендиректор авиакомпании.

Скуратов добавил, что экономия топлива на новых самолетах составит 18%.

«Экономия топлива в сравнении с существующими самолетами Airbus составит 18%. Это не 1,8%, это 18%! <...> Так что экономика авиакомпании, экономика самолетов этих и соответственно разумные тарифы, все идет одно из другого», - пояснил он.

В пятницу в аэропорту Кольцово (Екатеринбург) был презентован Airbus A320neo «Уральских авиалиний». Новый самолет будет эксплуатироваться на самых популярных направлениях авиакомпании, в том числе - европейских.

«Уральские авиалинии» на условиях операционного лизинга эксплуатируют 45 самолетов Airbus (24 самолета A320, 16 лайнеров A321 и пять - A319). Перевозчик является одной из крупнейших российских авиакомпаний. По итогам 2018 года компания перевезла более 9 млн пассажиров, что на 13% больше показателя 2017 года.

<https://tass.ru/ural-news/6747914>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С ПОЛУЧЕНИЕМ AIRBUS NEO НАМЕРЕНЫ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ В ТОКИО ИЗ ХАБАРОВСКА И ВЛАДИВОСТОКА

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) рассматривает возможность открытия рейсов из Хабаровска и Владивостока в Токио, сообщил генеральный директор и крупнейший акционер компании Сергей Скуратов на презентации поступившего в парк Airbus A320neo в пятницу в Екатеринбурге.

«Эти самолеты (поколения neo - ИФ) обладают уникальными возможностями, они почти семь часов могут «висеть» в воздухе с полной загрузкой. Мы расширяем себе рынок. Сможем летать практически в весь Китай без посадки. Беспосадочные перелеты будут Екатеринбург-Владивосток и Екатеринбург-Хабаровск. Кстати, вероятнее всего, открываем рейсы на Токио из Хабаровска и Владивостока», - отметил Скуратов.

Он добавил, что после получения новых самолетов возможности авиакомпании расширятся и в отношении европейских направлений.

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» получили напрямую с конвейера Airbus в Тулузе новый A320neo, который будет эксплуатироваться по соглашению об операционном лизинге с компанией CDB Aviation. В ночь на 8 августа самолет приземлился в екатеринбургском аэропорту «Кольцово».

«Уральские авиалинии» стали первой российской авиакомпанией, в парке которой появился A320neo с двигателями LEAP-1A от CFM International. В пресс-службе авиакомпании сообщили, что первый рейс A320neo совершит в пятницу в Симферополь.

«Уральские авиалинии» уже эксплуатируют 45 самолетов производства Airbus (двадцать четыре A320, шестнадцать A321 и пять A319). Теперь парк увеличился до 46 единиц. Также сообщалось, до конца года компания намерена приобрести в лизинг четыре воздушных судна Airbus. Их поставки должны были начаться раньше, но, как заявлял «Интерфаксу» гендиректор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов, задержка была вызвана проблемами с двигателями CFM International (СП французской Snecma и американской GE Aviation).

Также авиакомпания планирует пополнять парк самолетами Boeing и весной 2018 года заключила с американской корпорацией договор на приобретение в лизинг 14 Boeing-737 MAX8.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково».

ТАСС; 2019.08.09; САМАРСКИЙ «АВИАКОР» ПЕРВЫМ В РОССИИ НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО АВИАЦИОННЫХ КОНТЕЙНЕРОВ

Самарский авиационный завод «Авиакор» первым в России начнет производство авиационных контейнеров для перевозки багажа, сообщили ТАСС в пресс-службе предприятия.

«В России на сегодняшний день ни авиаконтейнеры, ни паллеты для перевозки авиационного багажа не производятся. Проанализировав рынок, «Авиакор» первой из российских компаний принял решение о расширении собственной линейки выпускаемой продукции гражданского назначения и запуске производства авиационных контейнеров на своих мощностях», - сообщили в пресс-службе.

Сейчас определяется кооперация поставщиков алюминиевых изделий по проекту, после чего будут изготовлены прототипы для испытаний. Как сообщили ТАСС на предприятии, разработана документация, изготовлены макеты продукции, подготовлена производственная площадка. Персонал прошел необходимое обучение для производства нового для завода вида продукции.

В дальнейшем на заводе планируют пройти процедуру сертификации по нормам Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Это необходимо, поскольку в российской гражданской авиации используются преимущественно самолеты иностранного производства. Визит экспертов EASA ожидается до конца текущего года.

<https://tass.ru/ekonomika/6748062>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; ОДК РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ 36 МЛРД РУБ. ДО 2030Г НА ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ МС-21

АО «ОДК-Пермские моторы» (МОЕХ: PMOZ) (входит в АО «ОДК» госкорпорации «Ростех») запросило у Минпромторга РФ порядка 36 млрд руб. на послепродажное обслуживание двигателей ПД-14, которыми будут оснащаться самолеты МС-21, сообщил журналистам управляющий директор компании Сергей Попов.

«Мы сейчас ведем большую работу с Минпромторгом по получению финансирования на реализацию проекта послепродажного обслуживания ПД-14 (...) Поданы соответствующие заявки в Минпромторг (...) Суммы большие, идет разговор о 36 млрд рублей до 2030 года», - сказал Попов. Он отметил, что предприятие ожидает поступления этих средств поэтапно, начиная с 2020 года.

В первую очередь, пояснил Попов, предполагается создание пула подменных двигателей, а также создание и наполнение складов запчастей. В дальнейшем завод намерен создать отдельное ремонтное производство, а также точки модульного ремонта в основных местах эксплуатации этого двигателя, в том числе в Московском авиационном узле (объединяет аэропорты «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»).

«Чтобы всем этим сервисом управлять, нужна современная информационная система управления послепродажным обслуживанием, которая будет позволять вести каждого заказчика, отслеживать каждый двигатель, более эффективно распределять запасные части», - добавил топ-менеджер.

МС-21 - среднемагистральный гражданский самолет, который в настоящее время проходит испытания, серийное производство намечено на 2021 год. Лайнеры планируется оснащать двигателями PW1400G американской компании Pratt&Whitney, а также российскими ПД-14, разработанными ОДК.

Твердые контракты на поставку 175 МС-21 на данный момент подписаны с «дочкой» госкорпорации «Ростех» «Авиакапитал-Сервисом» (85 штук, 50 из которых для «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT), подконтрольной ОАК «Ильюшин финанс ко» (50, 16 из них для Red Wings), «ВЭБ-лизингом» (30) и авиакомпанией «ИрАэро» (10).

ИНТЕРФАКС; 2019.08.09; НА СОЗДАНИЕ АВИАДВИГАТЕЛЯ ПД-35 ГОСУДАРСТВО ВЫДЕЛИЛО \$3 МЛРД - РАЗРАБОТЧИК

Государство выделяет \$3 млрд на создание авиадвигателя большой тяги ПД-35 для проектируемого широкофюзеляжного самолета, сообщили на предприятии-разработчике.

«На создание этого двигателя выделено 3 миллиарда долларов, на создание, на постройку и так далее», - сообщил управляющий директор, генеральный конструктор АО «ОДК-Авиадвигатель» Александр Иноземцев журналистам в пятницу

ПД-35 - проект «тяжелого» двигателя тягой на 35 тонн, которым планируется оснащать китайско-российский широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет, разрабатываемый ПАО «ОАК» и китайской СОМАС.

В дальнейшем на базе ПД-35 планируется создать семейство авиадвигателей различной тяги вплоть до 50 тонн, сообщила ранее ОДК. Общая стоимость программы ПД-35 компания оценивала в 180 млрд рублей, поясняя, что для нее нужно построить новое производство и испытательную базу. Сертификация первого российского авиадвигателя большой тяги запланирована на 2025 год.