



Ежедневный мониторинг СМИ

19 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

НЕВСКИЕ НОВОСТИ; 2019.08.16; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ОТКРОЕТ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ШЕКШУ В ЧЕРЕПОВЦЕ	4
ОНФ.РУ; 2019.08.16; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ ПОПРОСИЛ ОНФ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ АКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В КОНТРОЛЕ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГ В РЕГИОНЕ	4
ТАСС; 2019.08.18; ПЕРВЫЙ РЕЙС ПРИЗЕМЛИЛСЯ В НОВОМ АЭРОПОРТУ САРАТОВА.....	5
ТАСС; 2019.08.16; ГЛАВА КАМЧАТКИ ПОПРОСИЛ РОСАВИАЦИЮ ПРОВЕРИТЬ КОМПАНИЮ, ЧЕЙ МИ-8 СОВЕРШИЛ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ	5
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.19; ОРЕШКИН ПРЕДЛОЖИЛ СЭКОНОМИТЬ НА ТРАССЕ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ; ДОРОГИ ДО ВЛАДИМИРА ПОКА ДОСТАТОЧНО, СЧИТАЕТ ОН	6
ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.08.19; МОСТУ ПОДБЕРУТ ИНВЕСТИТОРОВ; ПЕРЕХОД НА САХАЛИН РАЗГРУЗИТ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ПОРТЫ И ОКУПИТ ПЕРЕШИВКУ КОЛЕИ	8
ЛЕНТА.РУ; 2019.08.16; РУССКУЮ АРКТИКУ ПРИЗНАЛИ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ МЕСТ ДЛЯ КРУИЗА	12
ТАСС; 2019.08.18; ДОРОГУ ИЗ СТАВРОПОЛЯ В МИНВОДЫ ОТРЕМОНТИРУЮТ К СЕНТЯБРЮ.....	12
ТАСС; 2019.08.18; ПЕРВАЯ В СИБИРИ СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ОТКРЫТА В КУЗБАССЕ ПОСЛЕ 14 ЛЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА	13
ТАСС; 2019.08.16; БОЛЕЕ 80% ДОРОГ ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ НОРМАМ К 2024 ГОДУ	14
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.08.19; ДЕНЬГИ НА ВСЕ, КРОМЕ РЕК И ДОРОГ; ВОПРЕКИ ОПАСЕНИЯМ, БЮДЖЕТ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ПОТРАТИЛ ПОЧТИ ВСЕ ОБЕЩАННОЕ.....	14
РАДИО SPUTNIK; 2019.08.16; ГЛАВА ТАТАРСТАНА ПОПРОСИЛ У МУТКО ДЕНЕГ НА БКК И НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.08.18; ДОРОЖНИКИ ВОССТАНОВИЛИ ПРЕРВАННЫЙ ТАЙФУНОМ ПРОЕЗД К ВОСЬМИ СЕЛАМ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ВЭБ РАССМАТРИВАЕТ ПРОЕКТЫ ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА НА СУММУ СВЫШЕ 300 МЛРД РУБ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; МИНПРОМТОРГ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ КОНЦЕПЦИИ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ-БЕСПИЛОТНИКОВ ПО ДОРОГАМ РФ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЯТИ РАЗВЯЗОК НА МКАД НАЧНЕТСЯ К 2022 ГОДУ	18
ИНТЕРФАКС; ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; НОВАЯ ТВ-РЕКЛАМА ГАЗПРОМА БУДЕТ ПРОПАГАНДИРОВАТЬ ГАЗ В МОТОРАХ	19
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.19; ВАГОНЫ РАЗГРУЗИЛИ НА СПОТЕ; СТАВКИ ИХ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СНИЗИЛИСЬ НА 16%	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЦЫГАНКОВА СВЕТЛАНА, ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2019.08.19; ЛЕТНИЙ МАРШРУТ; МЕЖДУ МОСКВОЙ И ТУРИСТИЧЕСКИМ	

ЦЕНТРОМ КАРЕЛИИ СОРТАВАЛОЙ НАЧАЛ КУРСИРОВАТЬ ПРЯМОЙ ПОЕЗД	20
ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ АЛЕКСЕЙ РАММ; 2019.08.19; ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ СКОРЫЙ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА УСИЛИВАЮТ ДЛЯ БОРЬБЫ С ЧП; НОВЫЕ АРМЕЙСКИЕ БАТАЛЬОНЫ НАЗЫВАЮТ «ВОЕННЫМ МЧС»	21
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ГОСПОДДЕРЖКУ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА ИЗ ОТДАЛЕННЫХ РЕГИОНОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОДЛИТЬ МИНИМУМ ДО КОНЦА ГОДА - СИЛУАНОВ	23
ТАСС; 2019.08.16; РЖД РАЗРАБАТЫВАЮТ МАРШРУТ ИЗ МОСКВЫ В КАРЕЛИЮ ЧЕРЕЗ ПЕТЕРБУРГ	23
ТАСС; 2019.08.16; «ЛАСТОЧКА» МОЖЕТ СВЯЗАТЬ КУРГАН С ЕКАТЕРИНБУРГОМ	24
ТАСС; 2019.08.16; «РЖД ЛОГИСТИКА» ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ СЕРВИС НА МАРШРУТЕ ЯНЬТАЙ - ДУЙСБУРГ	24
ТАСС; 2019.08.16; НОВЫЕ ПОЕЗДА «ИВОЛГА» ВЫЙДУТ НА МАРШРУТЫ МЦД В КОНЦЕ 2019 ГОДА	25
ТАСС; 2019.08.16; ТМХ ПРЕДСТАВИЛ ПОЕЗД «ИВОЛГА» В НОВОМ ДИЗАЙНЕ ДЛЯ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ	25
ТАСС; 2019.08.16; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ДНЕВНЫМ ЭКСПРЕССОМ ИРКУТСК - УЛАН-УДЭ ВЫРОСЛИ НА 15,2%	26
РИА НОВОСТИ; 2019.08.18; В ПРОФСОЮЗЕ МОРЯКОВ НАЗВАЛИ ПРОБЛЕМЫ НА РАБОТЕ ИЗ-ЗА ПЛОХОГО АНГЛИЙСКОГО	26
РИА НОВОСТИ; 2019.08.16; ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ НАЗВАЛ ТЕРРИТОРИИ С САМЫМ ВЫСОКИМ РИСКОМ НАПАДЕНИЯ ПИРАТОВ	27
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.19; ГИДРОУЗЕЛ ДЕРЖАТ НА КОРОТКОМ ПАВОДКЕ; ЗАТЯГИВАНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ГРОЗИТ СМЫВОМ ОКСКИМ ОБЪЕКТАМ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; НАВИГАЦИЯ НА КАНАЛЕ ИМЕНИ МОСКВЫ ВОЗОБНОВИЛАСЬ ПОСЛЕ ЯНВАРСКОЙ АВАРИИ НАД ТУШИНСКИМ ТОННЕЛЕМ	29
ТАСС; 2019.08.16; В ХАНТЫ-МАНСИЙСКЕ ОТКРЫЛИ ПЕРВЫЙ РЕЧНОЙ СКОРОСТНОЙ МАРШРУТ	30
РИА НОВОСТИ; 2019.08.16; ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПЯТЬ РАЗ ЗАЙДЕТ В СУХУМ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; РАЗРУШЕННЫЕ НАВОДНЕНИЕМ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ ВОССТАНОВИЛИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ	31
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.19; В ДОМОДЕДОВО НАПРАВИЛИ РЕЗЕРВЫ; ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО НОВОЙ ВПП ПЕРЕНЕСЕНЫ НА 2020 ГОД	31
ВЕДОМОСТИ; АНТОН ФИЛАТОВ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.19; ДЕВЕЛОПЕР «ИНГРАД» МОЖЕТ ОСТАНОВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПРОЕКТОВ; РОСАВИАЦИЯ ОТОЗВАЛА СОГЛАСОВАНИЕ НА ВОЗВЕДЕНИЕ КРУПНОГО ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА «ФИЛАТОВ ЛУГ» РЯДОМ С «ВНУКОВО»	32
RNS; 2019.08.18; ВЭБ ПРОФИНАНСИРОВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В САРАТОВЕ НА 5,4 МЛРД РУБ.	34
ТАСС; 2019.08.17; ЯКУШЕВ НАЗВАЛ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОБЛЕМУ ЗАСТРОЙКИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ПЛОЩАДОК И ПАВОДКОВЫХ ЗОН	34
ТАСС; 2019.08.16; ЭКСПЕРТ ЗАЯВИЛ, ЧТО «КРАСНОЙ КНОПКИ» ДЛЯ ЗАЩИТЫ АЭРОДРОМОВ ОТ ПТИЦ НЕ СУЩЕСТВУЕТ	35

ПРАЙМ; 2019.08.16; РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ УСТАРЕЛИ НА 30 ЛЕТ - ЭКСПЕРТ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; «ПОБЕДА» ПРОДОЛЖИТ ПОЛЕТЫ В АРМЯНСКИЙ ГЮМРИ, ГДЕ ЕЙ НЕДОЛИВАЛИ ТОПЛИВО	36
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 20 АВГУСТА ВЫРОВНЯЮТ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ - АВИАКОМПАНИЯ	37
ТАСС; 2019.08.16; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫВАЮТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В МОСКВУ.....	37
ТАСС; 2019.08.16; ВРИО ГЛАВЫ ЗАУРАЛЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ НОВЫЕ РЕЙСЫ В АЭРОПОРТУ КУРГАНА	37
ТАСС; 2019.08.16; КИПРСКАЯ КОМПАНИЯ ПРОВЕДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП АЭРОПОРТА ПЕВЕКА НА ЧУКОТКЕ.....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО В 2019Г ВЫДЕЛИТ 620 МЛН РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА В «ДОМОДЕДОВО».....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ВТОРУЮ ВПП В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА БУДЕТ СТРОИТЬ МЕСТНЫЙ ГИДРОЭЛЕКТРОМОНТАЖ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» ВЫРОС ЗА 7 МЕСЯЦЕВ НА 9%.....	40
ТАСС; 2019.08.16; ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИИ ОТКАЗАЛ В РАССМОТРЕНИИ ЧЕТЫРЕХ ЖАЛОБ ПО БАНКРОТСТВУ «ТРАНСАЭРО».....	40

ПУБЛИКАЦИИ

НЕВСКИЕ НОВОСТИ; 2019.08.16; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ОТКРОЕТ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ШЕКСНУ В ЧЕРЕПОВЦЕ

Вологодскую область посетит с деловым визитом министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

В посещение главы ведомства входит торжественное открытие шестиполосного моста через Шексну в створе улицы Архангельской в Череповце, поэтапные работы по которому начались в 2017 году, а окончание их намечено на 2025 год. Общая стоимость проекта оценена в 551,4 миллиона рублей.

О визите гостя сообщает ФКУ Упрдор «Холмогоры».

Кроме того, министр проведет ряд рабочих совещаний по реализации в Вологодской области программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

К главе ведомства присоединится губернатор области Олег Кувшинников.

<https://nevnov.ru/region/Vologda/707435-ministr-transporta-evgenii-ditrikh-otkroet-novyi-most-cherез-sheksnu-v-cherepovce>

ОНФ.РУ; 2019.08.16; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ ПОПРОСИЛ ОНФ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ АКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В КОНТРОЛЕ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГ В РЕГИОНЕ

Для успешной работы национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) нужны жесткий общественный контроль и активное участие граждан. Это и другие предложения астраханские активисты ОНФ изложили главе Министерства транспорта России Евгению Дитриху, который побывал с рабочим визитом в Астраханской области.

Участники встречи обсудили вопросы общественного контроля за реализацией нацпроекта и очередной повестки заседания общественного совета Минтранса.

«Важными направлениями считаем участие общественных институтов в новых механизмах контроля за ремонтом дорог, как в регионе, так и во всей стране. В частности, необходимо участие экспертов ОНФ в тестировании системы «СКДФ» (общедоступной информационной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней) и программы «Организация общественного участия граждан в реализации нацпроекта БКАД», которые вместе должны составить качественно новую цифровую модель общественного контроля», – отметил член регионального штаба ОНФ в Астраханской области, эксперт тематической площадки Общероссийского народного фронта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», член общественного совета Минтранса РФ Игорь Сухов в обсуждении с Евгением Дитрихом.

В ответ глава Минтранса высказал просьбу о необходимости активного участия общественности и ОНФ в реализации намеченных планов.

Эксперты ОНФ также рассказали, что сейчас в Астраханской области в аварийном и предаварийном состоянии находятся 160 из 283 мостов. Глава региона и федеральный министр посмотрели, как идет ремонт одной из самых оживленных транспортных артерий областного центра – моста через Волгу в створе улицы Анри Барбюса, который горожане занесли на карту убитых дорог ОНФ. Всего в 2020 г. в формирующуюся федеральную программу по ремонту и реконструкции мостов планируется включить капитальный ремонт 19 аварийных региональных мостов. «Этого крайне мало. Регион готов стать пилотным по реализации программы реконструкции мостовых сооружений, и при запуске этой программы Народному фронту также необходимо подключиться к контролю за ее реализацией», – добавил Сухов.

Эксперты ОНФ приняли также участие в общественном обсуждении приоритетов социально-экономического развития региона, предложенных врио губернатора Астраханской области Игорем Бабушкиным. Участники встречи – представители общественных организаций, в том числе Народного фронта – озвучили наиболее важные вопросы, которые, по их мнению, необходимо решить для развития региона.

<https://onf.ru/2019/08/16/glava-mintransa-rf-poprosil-onf-v-astrahanskoy-oblasti-aktivno-uchastvovat-v-kontrole-za/>

ТАСС; 2019.08.18; ПЕРВЫЙ РЕЙС ПРИЗЕМЛИЛСЯ В НОВОМ АЭРОПОРТУ САРАТОВА

Первый тестовый рейс приземлился в воскресенье в новом аэропорту Саратова - Гагарине, передает корр. ТАСС.

Самолетом авиакомпании «Победа» в Саратов прибыли спикер Госдумы Вячеслав Володин, **замминистра** транспорта РФ Александр **Юрчик**, курирующий авиационную отрасль, руководитель Росавиации Александр **Нерадько**, а также владелец холдинга «Аэропорты регионов», который управляет новым саратовским аэропортом, Виктор Вексельберг.

Планируется, что принимать рейсы в регулярном режиме Гагарин начнет 20 августа. В этот день в новый аэропорт переведут все рейсы из Саратова-Центрального.

Гагарин - второй в современной истории России аэропорт, построенный с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Его построили в 20 км от Саратова на основе государственно-частного партнерства в рамках программы «Развитие транспортной системы России». Из федерального бюджета на строительство выделили 7,22 млрд рублей, а частные инвесторы вложили 8,2 млрд.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/879643>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pervii-samolet-prizemlilsya-v-novom-aeroportu-Saratova-2019-08-18/>

ТАСС; 2019.08.16; ГЛАВА КАМЧАТКИ ПОПРОСИЛ РОСАВИАЦИЮ ПРОВЕРИТЬ КОМПАНИЮ, ЧЕЙ МИ-8 СОВЕРШИЛ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ

Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин попросил Росавиацию проверить авиакомпанию «Вертикаль-Т», чей вертолет во вторник совершил жесткую посадку в районе горы Дзэндзур на Камчатке. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба регионального правительства.

«Губернатор Камчатского края Владимир Илюхин направил телеграмму руководителю Федерального агентства воздушного транспорта... **Александру Нерадько**, в которой сообщил об инциденте с вертолетом Ми-8 и попросил провести проверку в отношении авиаперевозчика с целью предотвращения подобных происшествий», - говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что ситуация на рынке авиаперевозок настораживает власти региона. «Мы намерены подготовить обращение от имени правительства Камчатского края о восстановлении действия ряда федеральных авиационных правил, которые позволяют контролировать воздушные суда, работающие на территории края, местным органам Росавиации. Так как сегодня, например, вертолет может прилететь из любого субъекта России и работать на Камчатке абсолютно бесконтрольно. Кроме того, мы подготовим предложения о проведении контролирующими органами ряда встреч с туроператорами, для того чтобы дать рекомендации по грамотному выбору перевозчиков», - приводятся в сообщении слова заместителя председателя правительства края Юрия Зубаря.

Вертолет компании «Вертикаль-Т» во вторник совершил жесткую посадку в районе вулкана в 100 км от Петропавловска-Камчатского. На борту находились 22 туриста и три члена экипажа, травмы получили пять человек. Вертолет, по предварительным данным, восстановлению не подлежит. Проверку в связи с инцидентом начали прокуратура, СК и Росавиация.

<https://tass.ru/obschestvo/6768710>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.19; ОРЕШКИН ПРЕДЛОЖИЛ СЭКОНОМИТЬ НА ТРАССЕ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ; ДОРОГИ ДО ВЛАДИМИРА ПОКА ДОСТАТОЧНО, СЧИТАЕТ ОН

Целый год правительство откладывало одобрение новой автодороги из Москвы в Казань стоимостью 539 млрд руб. Эта дорога – часть международного транспортного коридора Европа – Западный Китай, достроить ее поручил президент **Владимир Путин**.

В **комплексный план** модернизации и развития инфраструктуры новую трассу правительство включило прошлой осенью. Теперь счет пошел на дни: решение нужно принять в течение месяца, иначе гигантскую стройку не завершить до конца 2024 г., признают три федеральных чиновника и два человека, близких к госкомпаниям «Автодор». В 2024 г. заканчивается нынешний президентский срок **Путина**.

Дискуссия в правительстве обострилась. Как стало известно «Ведомостям», вместо новой трассы до Казани Минэкономразвития предлагает строить ее до Владимира, а дальше точно реконструировать автодорогу М7 Москва – Уфа: расширить ее до трех полос там, где их сейчас две, и достроить объезды четырех городов: Владимира, Гороховца, Нижнего Новгорода и Чебоксар. Все это позволит в 2 раза сократить расходы на проект – до 279 млрд руб., из них 121 млрд приходится на новую дорогу, считают два чиновника, два участника совещаний в правительстве и подтверждает министр экономического развития Максим Орешкин. Предложения Минэкономразвития позволят «максимально эффективно использовать бюджетный ресурс», добавил он. Минфин, основываясь на оценке АИКОМ, намеревался сэкономить еще больше – потратить 120 млрд руб. на реконструкцию М7 до категории 1Б (трасса скоростная и минимум четырехполосная, нет одноуровневых пересечений с дорогами и пешеходными переходами), сообщил «Интерфакс». Представитель Минфина подтвердил: оценка актуальна. **Минтранс** и «Автодор» настаивают на новой дороге до Казани. По поручению премьера Дмитрия **Медведева** Минстрой также анализировал проект. «Мы за строительство новой трассы», – заявил представитель Минстроя.

Вариант с реконструкцией М7 – отступление от изначальной цели, говорит партнер «НЭО центра» Алексей Ефанов: после реконструкции не образуется новый экономически значимый транспортный коридор, глобальных изменений люди не почувствуют. Новая трасса до Владимира, конечно, очень нужна в локальном масштабе, но это не будет решать практически никаких проблем, связанных с трансграничным сообщением, а это и есть основная цель коридора Европа – Западный Китай.

В действительности потребуется гораздо больше денег на реконструкцию М7 до категории 1Б, которую предлагает Минфин, – 400 млрд и 449 млрд руб., приводят оценки представители Минэкономразвития и **Минтранса**. Придется сносить дома на первой линии, километраж будет больше, нужно построить много эстакад, объясняет Орешкин. При экспресс-оценке учитывались лишь минимальные требования, а использование трассы в качестве международного транспортного коридора потребует дополнительных инвестиций из-за необходимости спрямлять ось трассы, предупреждает руководитель проекта АИКОМ Роман Викторов.

Реконструкция перекроет движение на М7 на продолжительный срок, говорит представитель **Минтранса**, потоки перейдут на М5 «Урал», где движение будет

дополнительно затруднено. Автомобилисты больше всего жалуются на М7 в сезон ремонтных работ, судя по постам на сайте «Автострада», много жалоб и на избыток грузовиков и фур.

А дополнительно расширять М7 не следует, считает представитель **Минтранса**, потому что после перетока автомобилей на новую трассу, капитального ремонта и строительства развязок существующая трасса будет свободнее и безопаснее. На М7 появится новая разделительная полоса.

Основной вопрос в дискуссии **Минтранса** и Минэкономразвития – что лучше сократит смертность на дорогах, о которой говорил **Путин**.

Минтранс предлагает строить новую дорогу южнее, а это не решит проблему аварийности М7 там, где сейчас всего две полосы и нет полосы для обгона, продолжает Орешкин: из Казани в Нижний Новгород люди поедут по существующей трассе, не захотят делать крюк. Появление платного дублера у действующей трассы резко сокращает количество аварий и человеческих жертв, возражает представитель **Минтранса**, такое уже произошло на М10 (Москва – Санкт-Петербург), после того как было открыто движение даже на первых участках дороги М11. Именно для снижения аварийности **Минтранс** и «Автодор» настаивают, что строить трассу от Москвы до Казани нужно полностью и в нынешний президентский срок **Путина**. По статистике системы «Платон», на трассах М5 и М7, которые соединяют Москву с Уралом, больше всего грузовиков, говорит представитель **Минтранса**, и огромное количество жертв.

В 2018 г., по данным ГИБДД, на М7 произошло 1255 дорожно-транспортных происшествий, в них погибло 270 человек, а на М5 – 1188 ДТП с 377 погибшими. Комплексно решить проблему можно, если построить новую трассу, где легковые автомобили смогут ездить со скоростью до 130 км/ч. «Как инженеры и специалисты, мы видим, что строить новую трассу эффективнее, чем реконструировать существующую: снизится нагрузка и на трассу М5», – уверяет представитель «Автодора».

М7 крайне перегружена на участке от Москвы до Владимира, рассказывает Орешкин, людей, которые захотят быстро выехать из Москвы, заплатив за проезд, будет очень много: эту трассу нужно строить в первую очередь, будет эффективно. На участке от Владимира до Нижнего Новгорода уже хорошая четырехполосная дорога, а на участке от Нижнего Новгорода до Казани дорога проблемная: местами всего две полосы, отсутствие полосы для обгона создает высокую аварийность, а строительство новой трассы проблему не решит. Новая трасса должна быть трассой не только до Казани, а от Москвы до Екатеринбурга, говорит Орешкин, основные расходы на нее перенесены на время после 2024 г.: дорога должна постепенно строиться вплоть до 2030 г.

Вопреки ожиданиям рынка, правительственный магистральный план пока не стал эффективным инструментом для реализации инфраструктурных проектов, сетует руководитель практики государственно-частного партнерства юридической компании Herbert Smith Ольга Ревзина. Отсутствие четкой стратегии при выборе проектов ведет к нежеланию региональных и федеральных властей принимать какие-либо решения по новым инфраструктурным идеям, ситуация демотивирует частный рынок, поскольку перенос сроков проектов дальше 2024 г. означает и крайнюю неопределенность в их судьбе: все понимают, что решения по ним будет принимать уже другое правительство, полагает Ревзина.

В Италии отказ принять закон о строительстве магистрали привел к правительственному кризису, что может закончиться отставкой правительства – ее ожидают на следующей неделе. Там люди понимают связь между магистралью, туризмом и собственным благосостоянием, а в России к обещаниям политиков относятся скептически, говорит политолог Алексей Макаркин.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/18/809052-maksim-oreshkin-predlagaet>

ГУДОК; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ; 2019.08.19; МОСТУ ПОДБЕРУТ ИНВЕСТИТОРОВ; ПЕРЕХОД НА САХАЛИН РАЗГРУЗИТ КОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ПОРТЫ И ОКУПИТ ПЕРЕШИВКУ КОЛЕИ

АО «Институт экономики и РАЗВИТИЯ транспорта» (ИЭРТ, дочернее предприятие ОАО «РЖД») в настоящее время готовит ряд крупных проектных работ, которые определяют развитие железнодорожной отрасли как в России, так и за рубежом, к примеру в странах «пространства 1520». Об этих проектах, а также о конкуренции с иностранными коллегами «Гудку» рассказал генеральный директор ИЭРТа Юрий Федоров.

- Юрий Николаевич, в 2017 году ИЭРТ разработал проект строительства моста на Сахалин. Какова дальнейшая судьба проекта?

- Действительно, институт по заданию ОАО «РЖД» актуализировал технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта строительства железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского. Разработанная концепция проекта строительства новой железной дороги на остров предусматривает создание крупного глубоководного морского порта, который позволит загрузить новую железную дорогу.

Появление третьего выхода Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей к океану на Сахалине является логичным и необходимым этапом развития всей транспортной системы Дальнего Востока, у которой появляются новые возможности развития, прежде всего за счет перераспределения и оптимизации грузопотоков. Учитывая, что расстояние по Транссибу и БАМу до сахалинских портов короче, чем до приморских, конкурентоспособность рассматриваемого проекта выше.

С учетом этого проект рассматривается как естественное дополнение к проекту модернизации Восточного полигона. Предварительные расчеты свидетельствуют об инвестиционной привлекательности этого проекта с точки зрения коммерческой эффективности. Проект обладает бюджетной и социальной эффективностью. С учетом полученных результатов проект был включен в стратегические документы развития железнодорожного транспорта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года» (Магистральный план) и Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2025 года (ДПР).

Однако ввиду высокой капиталоемкости и дефицита инвестиционных средств РЖД проект отнесен к направлениям деятельности холдинга, реализуемым с привлечением средств сторонних инвесторов. Для его дальнейшего продвижения госкомпания продолжает адресное взаимодействие с ключевыми грузовладельцами и инвесторами в части определения оптимальных условий реализации. В настоящее время по заказу РЖД АО «Дальгипротранс» уже разрабатывает основные проектные решения по строительству новой линии, по результатам которых будет уточнена стоимость проекта.

Заинтересованность РЖД в строительстве новой железнодорожной линии, объединяющей Дальневосточную железную дорогу, заключается не только в получении дополнительных доходов, позволяющих вывести Сахалинское территориальное управление из дотационного в безубыточное, но и в окупаемости средств, вложенных в переустройство колеи с ширины 1067 мм на общесетевые 1520 мм, а также создании условий для переключения части грузопотоков с портов Приморского края.

Проект строительства железнодорожной линии Селихин - Ныш с мостовым переходом пролива Невельского является восточной частью грандиозного проекта создания бесперегрузочного железнодорожного сообщения Центральная Европа - Россия, Япония, Китай, страны АТР. В связи с этим институт также принимает участие в разработке проекта строительства железной дороги Кошице - Братислава - Вена с шириной колеи 1520 мм, которая является западной частью евразийского маршрута.

- Какие крупные проекты ИЭРТ готовит в настоящее время? Какие выгоды они должны принести холдингу «РЖД» и отрасли в целом?

- Одним из крупных проектов, которым в настоящее время занимается наш институт, является «Концепция по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях организации пригородных и внутригородских пассажирских перевозок на Санкт-Петербургском железнодорожном узле». Цель «Концепции» - определение перспективной организации пассажирских и грузовых перевозок, формирование этапов и перечня комплексных мероприятий развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Этот проект позволит обеспечить максимальную интеграцию железнодорожной инфраструктуры с сетью городского и смежного межрегионального пассажирского транспорта и эффективное использование потенциала Октябрьской железной дороги для транспортного обслуживания экономики и населения Санкт-Петербургской агломерации, а также развитие транспортно-пересадочных узлов, вокзалов, остановочных пунктов и обеспечение условий для развития прилегающих территорий.

К другим наиболее значимым относятся проекты, связанные с выполнением поручений президента и Правительства России, которые в целом направлены на увеличение объемов перевозок грузов и привлечение дополнительной грузовой базы. Их реализация предусматривается в рамках ДПР. В частности, это «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», которая позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн тонн к 2024 году, в том числе обеспечит к 2020 году вывоз каменного угля и различных руд с основных действующих и перспективных месторождений полигона в объеме от 113,2 до 124,9 млн тонн (прирост к уровню 2012 года составит от 55,5 до 66,8 млн тонн).

Два других важнейших проекта - развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского (АЧБ) и Северо-Западного бассейнов. Мероприятия, предусмотренные ДПР, позволят к 2025 году обеспечить освоение перевозок грузов в сообщении с портами АЧБ в объеме 131,1 млн тонн (+56% к уровню 2018 года), а в сообщении с портами Северо-Запада - 192 млн тонн (+31% к уровню 2018 года).

- К технической экспертизе проекта строительства Северного широтного хода привлекались иностранные компании (к примеру, китайская CRCC). Что необходимо сделать, чтобы выигрывать конкуренцию у зарубежных коллег на отечественном рынке?

- Во-первых, необходимо отметить, что ИЭРТ активно сотрудничает с крупными зарубежными компаниями, если того требует ситуация. В разные периоды осуществлялось взаимодействие с такими компаниями, как DB International (дочернее предприятие немецкого железнодорожного концерна Deutsche Bahn. - Ред.) и Ernst & Young (одна из крупнейших в мире аудиторских компаний, входит в так называемую большую четверку аудиторов. - Ред.). Во-вторых, участие ИЭРТа в исследовательских проектах за рубежом обусловило необходимость развития сотрудничества с иностранными консалтинговыми и проектными компаниями. Такое сотрудничество обеспечивает учет организационно-юридических особенностей инвестиционного проектирования и экологических ограничений, решение задач по совмещению норм и правил проектирования для колеи как российского (1520 мм), так и европейского стандарта (1435 мм).

Институт готов к соперничеству, и упомянутое взаимодействие с зарубежными компаниями на внешних рынках подтвердило наличие необходимых компетенций у коллектива института, чтобы составить достойную конкуренцию зарубежным компаниям на отечественном рынке.

- В целом насколько активен ИЭРТ за рубежом, в частности на «пространстве 1520»? Участвует ли институт в каких-то проектах? Какие тендеры и в каких странах выигрывал ИЭРТ в 2018-2019 годах?

- Начиная с середины 1950-х годов Гипротранстэи (старое название института до 2011 года. - Ред.), как институт всесоюзного значения (до 1991 года), был задействован в исследованиях перспективного развития железнодорожной инфраструктуры практически во всех странах бывшего социалистического блока. Институт накопил значительный опыт разработки генеральных схем развития национальных железнодорожных систем, ТЭО масштабных инфраструктурных проектов, формирования методической базы по ценообразованию, сметному нормированию.

В течение последнего десятилетия результаты работ института нашли отражение в инвестиционных программах таких зарубежных стран, как Монголия, Армения, Куба. Кроме того, институт совместно с железнодорожными администрациями «пространства 1520» разрабатывает Концепцию стратегического развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Документ позволит системно и последовательно обеспечить повышение уровня и качества обслуживания, дальнейший рост объемов перевозок пассажиров и грузов, рост доходов транспортных компаний, а также способствовать органичной интеграции железных дорог в евро-азиатскую транспортную систему.

Также в настоящее время ИЭРТ разрабатывает ТЭО поэтапного развития железнодорожной сети на территории Киргизии. Проект будет иметь важнейшее значение для социально-экономического развития региона. Ключевым результатом станет преобразование Киргизии в транзитную страну, имеющую безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров и грузов.

На основе многовариантного анализа и прогноза развития транспортных связей Киргизии на первом этапе предполагается строительство «транзитной» линии Китай - Киргизия - Узбекистан по маршруту Торугарт (граница с КНР) - Казарман - Джалал-Абад (граница с Узбекистаном) протяженностью около 433 км.

В рамках варианта развития «транзитной» линии суммарные объемы перевозок грузов по новым железнодорожным линиям могут составить до 13,3 млн тонн на перспективу 2045 года. В рамках варианта «максимальный» дополнительно к «транзитной» линии предполагается одновременное строительство линии Балыкчы - Баш-Кууганды - Казарман (общая протяженность линий 733 км), суммарные объемы перевозок грузов по новым железнодорожным линиям могут составить к 2045 году до 24 млн тонн.

ИЭРТ стремится сохранить и усилить свои позиции на международном рынке научных исследований. Обеспечение качества исследовательских услуг базируется на соблюдении требований международных и национальных стандартов Системы менеджмента качества ISO и ГОСТ Р, включая требования экологии и охраны окружающей среды.

- По итогам 1-го полугодия погрузка на сети рЖД оказалась ниже ожиданий, заложенных в Долгосрочной программе развития компании до 2025 года. Есть ли надежда выхода на целевые параметры и какие факторы этому поспособствуют? Или же может понадобится корректировка ДПР?

- Действительно, по итогам января - июня 2019 года погрузка составила 633,6 млн тонн, что на 9,8 млн тонн (-1,5%) ниже уровня 1-го полугодия 2018 года. Это обусловлено ухудшением факторов макроокружения в части замедления экономического роста в России и в мире в целом в результате «торговых войн». Основное влияние на снижение показателей погрузки оказало снижение погрузки по хлебным грузам, в частности по зерну, минерально-строительным грузам, нефтяным грузам, черным металлам и лесным грузам. При этом положительная динамика в 1-м полугодии 2019 года отмечалась в погрузке рудных грузов, а также химических и минеральных удобрений.

Однако перспективные параметры программы в целом подтверждаются прогнозами развития грузообразующих отраслей промышленности, перспективными тенденциями развития международных торгово-экономических связей, а также долгосрочными планами грузовладельцев и стивидорных организаций по изменению объемов и направлений перевозок грузов по железной дороге и прогнозами ведущих мировых

организаций, специализирующихся на разработке прогнозов развития экономики. Ежегодно в соответствии с решениями и поручениями органов государственной власти РФ и правления ОАО «РЖД» проводится актуализация существующей и перспективной грузовой базы перевозок по сети РЖД. С начала 2019 года проведены опросы более 150 крупнейших компаний-грузоотправителей и стивидорных организаций. Анализ полученных ответов показывает, что большинство компаний в среднесрочной и долгосрочной перспективе планируют существенное увеличение выпускаемой продукции, что в значительной мере окажет влияние на увеличение перспективной грузовой базы железнодорожных перевозок.

Результаты взаимодействия и обмена информацией с грузообразующими компаниями ложатся в основу проводимой актуализации планов развития ОАО «РЖД» на перспективу.

- В отрасли есть отдельные прецеденты строительства крупных участков железнодорожной инфраструктуры частными компаниями, но пока что это единичные случаи. Что нужно сделать, чтобы привлечь больше частных инвестиций в расширение пропускных и провозных способностей сети?

- Наиболее знаковыми проектами частных компаний за последние 10 лет стали: строительство железнодорожных линий Обская - Бованенково - Карская протяженностью 572 км, Улак - Эльга (321 км) и Борзя (Нарын) - Газимурский Завод (223 км). Вместе с тем по своему характеру данные линии являются грузообразующими или технологическими. Новая инфраструктура относится к путям необщего пользования и эксплуатируется специализированными подразделениями крупнейших российских компаний (соответственно ООО «Газпромтранс», ООО «Мечел Транс Восток» и Быстринским транспортным филиалом ПАО «ГМК «Норильский никель»).

Возможности привлечения частных инвестиций в проекты развития пропускных и провозных способностей магистральной инфраструктуры на сети ОАО «РЖД» могут быть связаны с развитием таких механизмов, как выпуск инфраструктурных облигаций, реализация механизмов ГЧП - концессионных соглашений (с учетом внесения изменений в действующее законодательство), и других инструментов. Сейчас институт разрабатывает оптимальные условия взаимодействия владельцев инфраструктуры, инвесторов и грузоотправителей.

- Вы возглавляете институт с прошлого декабря. С вашей точки зрения, нуждается ли ИЭРТ в каких-либо системных преобразованиях? Что необходимо поменять или усовершенствовать в работе института?

- Существующие компетенции ИЭРТа на сегодняшний день позволяют квалифицированно выполнять исследования в области экономики и стратегического развития железнодорожного транспорта как в России, так и на территории других стран. При этом мы понимаем, что без приобретения новых и развития имеющихся компетенций (с дальнейшей диверсификацией на этой основе научно-исследовательской деятельности) в будущем неизбежно возникнут ограничения по достижению целевых параметров развития института.

По итогам встречи генерального директора - председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова с руководством ИЭРТа в январе 2019 года и с учетом решений Совета директоров института в 2018-2019 годах в нашей организации созданы и развиваются новые отраслевые центры компетенций - Центр мониторинга инвестиционных программ и финансового моделирования, отделение макроэкономики и методологии прогнозирования (включающее развитие компетенций в сфере аналитического сопровождения международной деятельности ОАО «РЖД»), Центр проектов развития железнодорожной инфраструктуры, Центр по разработке генеральных схем транспортных узлов. Институт принимает активное участие в процессе цифровизации и автоматизации отраслевого производственного процесса холдинга «РЖД». В настоящее время ИЭРТ разрабатывает

программное обеспечение расчета сетевого плана формирования грузовых поездов, а также предиктивную бизнес-модель ОАО «РЖД». Методическое обеспечение предиктивной модели строится на принципе интеграции методик технического нормирования эксплуатационной работы, управления тяговыми ресурсами, расчета пропускных способностей участков, перерабатывающих способностей станций и проведения ремонтно-путевых работ. Данные программные продукты направлены на выработку решений по совершенствованию деятельности холдинга с учетом в первую очередь экономических критериев эффективности. В результате предполагаются формирование ожиданий относительно себестоимости перевозок в заданных условиях, определение конкретных областей неэффективности компании и своевременная разработка комплекса мер по оптимизации работы холдинга «РЖД», что находит отражение в отраслевых планах развития.

Кроме того, развивается аппарат имитационного моделирования при оценке вариантов и определении показателей комплексных проектов развития железнодорожной инфраструктуры. Предполагается создание моделей производственного баланса, учитывающих мощность производств, портов и железнодорожной инфраструктуры. Институт совершенствует научно-методическую и исследовательскую базу. Например, при разработке новой Генеральной схемы развития сети железных дорог на период до 2035 года и перспективной топологии на перспективу до 2050 года с текущего года будут моделироваться варианты возможности тиражирования инновационных технологий, прежде всего в части прогрессивных решений в перевозочном процессе (специализация линий, интервальное регулирование, беспилотное вождение).

ЛЕНТА.РУ; 2019.08.16; РУССКУЮ АРКТИКУ ПРИЗНАЛИ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ МЕСТ ДЛЯ КРУИЗА

Северный морской путь попал в топ-20 самых интересных круизных маршрутов мира по версии британского издания Wanderlust. Русская Арктика оказалась на 18-м месте перечня, опубликованного на сайте портала.

По мнению авторов, отправиться в путешествие по северной части России лучше всего стоит в период с июля по сентябрь и выделить на него от 25 до 28 дней.

В качестве стартовой точки предлагается город Анадырь (Чукотский автономный округ) или Ном (американский штат Аляска), а далее маршрут стоит проложить через Чукотское море, где туристы смогут увидеть эскимосские села, места обитания белых медведей и лежбища моржей.

Отмечается, что до 2014 года только российские ледоколы имели право проходить этот арктический маршрут. Теперь он доступен и для коммерческих рейсов.

Также в список Wanderlust вошла Индонезия, Кабо-Верде (Африка), архипелаг в Андаманском море, Кимберли (Австралия), Гебридские острова (Шотландия), архипелаг Шпицберген (Норвегия).

Расширение транспортной сети, внутренние водные пути, развитие региональных аэропортов и маршрутов, морские порты России, Северный морской путь - ряд задач **«Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**. План включен в национальные проекты и рассчитан до 2024 года.

<https://lenta.ru/news/2019/08/16/sevmorput/>

ТАСС; 2019.08.18; ДОРОГУ ИЗ СТАВРОПОЛЯ В МИНВОДЫ ОТРЕМОНТИРУЮТ К СЕНТЯБРЮ

Автодорогу Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды отремонтируют в рамках **нацпроекта** к началу осени, сообщила в пятницу пресс-служба министерства дорожного хозяйства и транспорта региона.

«Дорожные работы на участке автодороги Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды идут полным ходом. Их выполнение проходит в рамках реализации на Ставрополье национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Общая протяженность ремонта составляет более пяти километров. Завершить его планируется уже в сентябре», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, в настоящее время ремонтники обновляют дорожное полотно. После этого здесь нанесут разметку, обновят дорожные знаки и барьерное ограждение. На эти цели выделено более 77 млн рублей.

Отмечается, что ремонтные работы по обновлению дорожного полотна также начались и на участке дороги Новоселицкое - Саблинское, которая примыкает к автомобильной дороге Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/872837>

ТАСС; 2019.08.18; ПЕРВАЯ В СИБИРИ СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ОТКРЫТА В КУЗБАССЕ ПОСЛЕ 14 ЛЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА

Автомобильное движение запущено на первой в Сибири скоростной магистрали, которая связывает прямым путем северные и южные города Кузбасса - от Кемерово до Новокузнецка. Она проложена в обход мелких населенных пунктов и позволяет значительно сократить время в пути, сообщил журналистам в субботу губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев на церемонии открытия автобана.

«Мы проверили первую часть - скоростную магистраль, она на оценку «отлично». Теперь мы проверим вторую часть - дорогу первой категории, мы делаем ее капитальный ремонт. Две трети сделаем в этом году, и останется еще одна часть на следующий год<...> Эта дорога сократит существенно расстояние, уменьшит расходы на перевозку, серьезно повлияет на экологию, но это только первый шаг, потому что в такое состояние мы должны привести все дороги Кузбасса», - сказал Цивилев.

Строительство автобана с разрешенной скоростью движения до 130 км/час между Кемерово и Новокузнецком началось в 2005 году. Сначала в эксплуатацию был введен участок в 50 км, сегодня дорожники в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** открыли движение по последнему отрезку от села Чусовитино до поселка Демьяновка протяженностью 17,6 км, на что в июле прошлого года из резервного фонда правительства РФ для Кемеровской области было выделено дополнительное финансирование в 1 млрд рублей.

Открытие движения по скоростной магистрали позволило сократить время в пути от Кемерово до Ленинск-Кузнецкого до 30 минут. По старой дороге время в пути составляло около 1,5 часов.

Дорога Кузбасса

Кузбасский автобан является основной частью главной транспортной артерии региона, проходящей через всю Кемеровскую область с севера на юг до города Междуреченска. Как сообщили ТАСС в региональном департаменте жилищно-коммунального и дорожного комплекса, общая протяженность трассы составляет 510 километров.

«В зоне ее влияния находятся 85% населения и основной промышленный потенциал Кемеровской области. Здесь аккумулируются и распределяются основные транспортные потоки не только Кузбасса, но и всей Западной Сибири. Эта дорога является одним из основных связующих звеньев в сети региональных транспортных коридоров, способствует пропуску транспортных потоков в Новосибирскую область, Алтайский край, республику Алтай, Казахстан, Монголию, Китай с нового автодорожного направления «Алтай-Кузбасс» и обеспечивает выход на федеральную трассу М-53 «Байкал» с южных территорий области», - сказали ТАСС в департаменте.

На юге Кемеровской области также находится и популярный сибирский горнолыжный курорт Шерегеш, добраться до которого по скоростной магистрали будет быстрее и

безопаснее. «Для экономики региона открытие дороги имеет большое значение. Транспортная доступность позволит увеличить скорость доставки товаров и уменьшить расходы на топливо. Эксперты подчеркивают, сокращение трафика движения на час позволит сэкономить порядка 10% себестоимости товаров и услуг», - пояснила пресс-служба регионального правительства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/877465>

ТАСС; 2019.08.16; БОЛЕЕ 80% ДОРОГ ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ НОРМАМ К 2024 ГОДУ

Ремонт свыше 300 участков дорог в Великом Новгороде (Новгородская область), который проведут по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги» до 2024 года, позволит привести к соответствию всем действующим нормам более 80% городских дорог. Об этом в пятницу в Челябинске на форуме лучших муниципальных практик сообщил представитель администрации города.

«Всего у нас 344 автомобильные дороги. В 2019 году запланирован ремонт 63 участков дорог. На текущий момент заключены все контракты, подрядчики активно работают. Сумма работ составляет 460 млн рублей. <...> В период 2020-2023 годов запланирован ремонт [еще] 250 участков автомобильных дорог. Таким образом, на конец 2023 года объем дорог, находящихся в нормативном состоянии в Великом Новгороде, составит более 80%», - сказал чиновник, отметив, что ремонт идет в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги».

Шестой международный форум лучших муниципальных практик проводится в Челябинске Союзом российских городов при поддержке врио губернатора Челябинской области Алексея Текслера и Челябинской городской думы. Мероприятие посвящено вопросам реализации национальных проектов.

<https://tass.ru/ekonomika/6769600>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.08.19; ДЕНЬГИ НА ВСЕ, КРОМЕ РЕК И ДОРОГ; ВОПРЕКИ ОПАСЕНИЯМ, БЮДЖЕТ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ПОТРАТИЛ ПОЧТИ ВСЕ ОБЕЩАННОЕ

Подробный анализ Счетной палаты (СП) итогов работы бюджетной системы в первом полугодии 2019 года неожиданно показал, что принципиального отклонения финансирования госинвестиций, кроме дорожного строительства и, возможно, закрытой части расходов на оборону, в этот период не было. Большая часть заблокированных федеральных расходов не имела отношения к **нацпроектам**. Исходя из этого, снижение темпов роста ВВП и инвестиций должно относиться к состоянию формально негосударственного сектора экономики — госсектор, исходя из данных СП, находился в почти хорошем состоянии, которое, впрочем, не в состоянии обеспечить уверенный рост.

В распоряжении “Ъ” оказались материалы первого в новом формате мониторинга СП по исполнению бюджета и расходам всей бюджетной системы в первом полугодии 2019 года. Материалы готовились в первую очередь для правительства, СП анализировала ситуацию с исполнением расходов всей бюджетной системой, включая социальные фонды, в том числе в разрезах **нацпроектов**. Напомним, именно в течение первого полугодия низкий уровень госрасходов считался фактором, обеспечивающим снижение темпов роста инвестиций, промпроизводства и динамики ВВП в первом-втором кварталах — это было бы рациональным объяснением, если бы эти расходы (предположительно, заблокированные в долго обсуждаемых Белым домом **нацпроектах**, технически являющихся такими же расходами преимущественно федерального бюджета, как и все прочие) приходились в большей части на капитальные инвестиции. Впрочем, «ВТБ Капитал» отмечает, что в июле 2019 года некоторое отставание федеральных расходов

было преодолено, а лимиты годовых федеральных расходов даже немного увеличены (с 18 трлн до 18,3 трлн руб.)

Как показывают документы СП, как минимум федеральный вклад в снижение темпов инвестиций не может быть слишком значительным и вряд ли оказывал сильное влияние на ВВП и инвестиции вообще.

Нерадикальные (на уровне 2–3%) отклонения от графика исполнения расходов наблюдались лишь во втором квартале. В первом полугодии наблюдался некоторый рост заблокированных лимитов бюджетных обязательств: с около 700 млрд руб. на 1 июля 2018 года до 912,9 млрд руб. на 1 июля 2019 года. Впрочем, средств **нацпроектов** (НП) в них почти нет: в них из-за невыполнения условий предоставления средств заблокировано лишь 73,1 млрд руб., более половины из них (40 млрд руб.) — средства НП «Цифровая экономика» (37% его расходов на весь 2019 год), 12 млрд и 11 млрд руб. заблокированы в НАП «Экология» и «Поддержка экспорта», 10 млрд руб. — во всех остальных НП, причем сумма средств, которые там пока невозможно тратить, составляет всего 0,7% от их общих расходов.

Как следует из приложений к отчету СП, фактическое отставание кассовых расходов на капвложения от прогнозов составляло за полугодие 24,1%, по госзакупкам — 5,1%, однако в реальности суммы невелики: около 35 млрд руб. по капвложениям и 16 млрд руб. по госзакупкам. В открытой части бюджета проблемы наблюдаются в финансировании госпрограмм по Крыму, по развитию электронной промышленности, развитию Северного Кавказа и оборонным программам. Отметим, сильнейшая нестабильность финансирования ОПК в открытой части бюджета наблюдалась в марте—мае 2019 года, нельзя исключать того, что какие-то проблемы с финансированием госинвестиций были в засекреченной части (что, впрочем, противоречит консолидированным данным, хотя отчасти может подтверждаться относительно низким уровнем исполнения «открытых» расходов на оборону). Некоторый уровень инвестспада мог наблюдаться в региональных госинвестициях — тем не менее данные СП показывают, что большинство (59) регионов РФ имели в первом полугодии сильный профицит (вместе — 731 млрд руб., в 26 регионах имелся слабый дефицит — 35,3 млрд руб.). Наконец, проблем в бюджетах соцфондов также не было.

Среди **нацпроектов** за первое полугодие, кроме НП «Цифровая экономика», есть два внесших вклад в спад инвестиций.

Вопреки ожиданиям, это не НП «Жилье», а автодорожный и экологический НП. Проблемы с финансами в дорожной сфере наблюдались не только с финансами на федеральную инфраструктуру, но и с «дорожными» составляющими других НП, например аграрного. Судя по всему, более важным предметом торга по НП между федеральным центром и регионами за их софинансирование в апреле—мае 2019 года были именно дорожные расходы. По факту среди НП за первое полугодие регионы получили относительно мало трансфертов на НП «Жилье» и **нацпроект** по экологии, исполняющийся особенно проблемно, — там в первом полугодии половина составляющих НП федеральных проектов вообще не потратила ни копейки бюджетных средств, т. е. не работала.

В целом «административный характер наблюдаемых проблем в основном виден именно в не финансируемых полностью в первом полугодии программах. Так, практически не тратила бюджетная система на многие проекты в СКФО, не наблюдалось никаких расходов Минэнерго по ФЦП «Крым», в госпрограмме научно-технологического развития субсидии бюджетным, автономным и некоммерческим структурам не выделялись, а 32 региона РФ не использовали субсидии на закупку техники по охране лесов. Но все эти отклонения от планов трат Белого дома и региональных бюджетов не могли сильно влиять на макропоказатели.

Таким образом, если не предполагать главной причиной замедления госинвестиций вложения в закрытой части бюджета, то не остается ничего, кроме объяснения наблюдаемому торможению ВВП и инвестиций во втором и начале третьего квартала в виде отложенного эффекта от стагнации госрасходов на дороги и жилье и снижения частных вложений, последние должны показывать сильно негативную динамику. С точки зрения доходов и большей части расходов государство в первом полугодии работало бесппроблемно. Отметим, впрочем, что относить проблему к «частному капиталу» тоже невозможно: при высокой степени огосударствления экономики и учета инвестиций государственных АО и госкорпораций в частных инвестициях снижение вложений, оказывающее воздействие на экономику в целом, имеет смысл в первую очередь в государственной части сектора обработки. При этом, впрочем, чисто частные инвестиции в экономике РФ уже вряд ли способны обеспечить (в силу конкуренции с государственными за все виды ресурсов) полноценное ускорение ВВП — а развитие бюджетного сектора и смежных с ним секторов по крайней мере в первом полугодии само по себе сильную экономическую динамику обеспечить было не в состоянии. Кроме того, учитывая зафиксированное СП отсутствие радикального снижения госинвестрасходов в первом полугодии, преувеличивать потенциальный разгон экономического роста во втором полугодии также нет оснований — тогда как причины, обеспечивающие депрессию в частных инвестициях, предположительно, никуда не исчезли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4065792>

РАДИО SPUTNIK; 2019.08.16; ГЛАВА ТАТАРСТАНА ПОПРОСИЛ У МУТКО ДЕНЕГ НА БКК И НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов обратился к вице-премьеру России Виталию Мутко с предложением включить в федеральный план по подготовке к проведению 100-летия ТАССР строительство Большого казанского кольца и нового моста через Волгу, сообщает «Бизнес Online».

Как отмечает издание, речь об этом зашла в пятницу на заседании оргкомитета с участием Мутко и представителей федеральных министерств в Казанской ратуше.

«Если можно, есть тема, которая для нас очень важна. Это Большое казанское кольцо. Мы получаем федеральную поддержку, но... И второе - тоже в Минстрой (по этому поводу - ред.) предложение вносили - мост через Волгу. Когда по М7 едем, огибаем Казань. Если бы мы эту трассу провели до аэропорта, сократили ее на 50 километров и построили еще мост через Волгу - это вопрос национальной безопасности», - сказал Минниханов.

Вице-премьер, в свою очередь, сообщил, что план мероприятий был уже ранее утвержден. «Паспорт утвержден, объемы ресурсов там определены. Трасса обсуждается. Давайте мы поручим **министерству транспорта** и министерству экономики этот вопрос рассмотреть еще раз», - отметил вице-премьер.

<https://radiosputnik.ria.ru/20190816/1557582984.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.18; ДОРОЖНИКИ ВОССТАНОВИЛИ ПРЕРВАННЫЙ ТАЙФУНОМ ПРОЕЗД К ВОСЬМИ СЕЛАМ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

Проезд к восьми селам Приморья, прерванный из-за перемытых ливнями дорог, восстановлен, сообщает в воскресенье пресс-служба администрации края.

«Проезд к селам Саровка, Новокрещенка и Покровка в Красноармейском районе восстановлен. Техника Примавтодора продолжает работы по восстановлению проезда на 185-м километре автодороги Раздольное - Хасан», - говорится в сообщении.

Трудности с проездом автомобильной техники остаются в Хасанском районе. Там нет проезда на четырех километрах дороги Хасан - Гвоздево. Также ограничен проезд на дороге Барабаш - Приморский.

Проезда также нет в села Яконовка, Корсаковка, Кроуновка, Богатырка, Монакино, Кугуки, Линевици, Утесное Уссурийского городского округа.

В Ханкайском районе нет проезда к селу Дворянка и Мельгуновка из-за размывов дороги. «Восстановлен проезд к населенным пунктам Михайловка, Троицкое, Пархоменко, Алексеевка, Турий Рог. Продолжает работать техника», - отмечается в сообщении.

Как сообщалось, в регионе несколько дней подряд бушевал тайфун «Кроса». В семи муниципальных образованиях введен режим ЧС. Остаются подтопленными около 300 домов и почти полторы тысячи придомовых территорий.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ВЭБ РАССМАТРИВАЕТ ПРОЕКТЫ ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА НА СУММУ СВЫШЕ 300 МЛРД РУБ

ВЭБ рассматривает проекты по обновлению городского транспорта на общую сумму свыше 300 млрд рублей, сообщила госкорпорация.

«Модернизация транспортных систем, обновление городского пассажирского транспорта - одно из приоритетных направлений деятельности ВЭБа. На сегодняшний день более 50% заявок от регионов по улучшению городской среды, поступивших в госкорпорацию, относятся именно к этой сфере», - говорится в сообщении.

Сейчас в ВЭБе находятся в проработке проекты на общую сумму более 300 млрд рублей, охватывающие крупные города страны: Екатеринбург, Челябинск, Нижний Новгород, Курск, Кемерово, Ижевск, Тверь и другие.

Работа ведется с крупнейшими российскими производителями подвижного состава, отмечается в сообщении.

«Мы исходим из системного подхода, включающего в себя создание единых операторов городского транспорта в крупных городах. Сейчас у нас есть все необходимые инструменты поддержки: кредитование, концессии, лизинговые продукты», - сказал заместитель председателя ВЭБа Артём Довлатов, слова которого приводятся в сообщении. Ранее на этой неделе председатель ВЭБа Игорь Шувалов на встрече с премьером Дмитрием Медведевым предложил рассмотреть возможность задействовать средства Фонда национального благосостояния (ФНБ) в проектах по благоустройству городов, в частности, при формировании современных систем городского транспорта.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6770795>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; МИНПРОМТОРГ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ КОНЦЕПЦИИ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ-БЕСПИЛОТНИКОВ ПО ДОРОГАМ РФ

Минпромторг РФ подготовил проект концепции обеспечения безопасности дорожного движения с учетом появления на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей, следует из материалов портала нормативно-правовых актов.

«Настоящая концепция предназначена для содействия развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающей внедрение беспилотного дорожного движения, и выработки политики органов государственной власти в данной сфере», - отмечается в проекте документа.

Планируется, что предлагаемые меры будут способствовать снижению количества погибших в ДТП, уменьшению числа аварийно-опасных участков на дорогах общего пользования, разгрузку дорог и позволят выработать регламент по движению беспилотников в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД).

«Необходима смена подхода организации, планирования и построения дорожной сети. Технология роботизированных транспортных коридоров открывает принципиально новые экономические горизонты не только для российского автопрома, но и для всей экономики

Российской Федерации, исходя из возможностей организации масштабных транзитных перевозок с использованием беспилотного транспорта», - отмечается в тексте проекта.

Основными требованиями к дорожно-транспортной инфраструктуре для обеспечения движения беспилотников называются наличие интеллектуальной транспортной системы, платформы по сбору генерируемых автомобилем данных, функционирование системы точного позиционирования на основе спутниковых технологий, наличие цифровой модели дороги на основе высокоточных цифровых динамических дорожных карт и устойчивое покрытие дороги высокоскоростными каналами связи.

Беспилотники должны быть подключены к государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» и иметь бортовое устройство записи данных («черный ящик»).

«Основной акцент в сфере развития технологий автоматизированного вождения сосредоточен на нескольких ключевых направлениях, в число которых входят пассажирские перевозки в городах и грузовые перевозки по автомагистралям. В ближайшей и среднесрочной перспективе ожидается активное внедрение в практику перевозок беспилотного такси, сопровождаемое расширением применения бизнес-моделей совместного использования транспортных средств в крупных мегаполисах (каршеринг, райдшеринг). Высокоавтоматизированное, подключенное, совместно используемое и, с высокой степенью вероятности, электрическое - это наиболее перспективный вид транспортного средства в крупных городах с развитой интеллектуальной инфраструктурой», - отмечается в тексте проекта.

В нем также указывается, что внедрение беспилотников в будущем позволит транспортным компаниям снизить затраты на перевозки, но повлечет «один значимый недостаток - это потерю рабочих мест людьми, чья работа связана с управлением транспортными средствами».

«Для автопроизводителей в перспективе возможны существенные выгоды, например, окончательное устранение функций водителя сделает возможным отказаться от кабины в грузовиках, составляющей до 30% от цены транспортного средства», - отмечается в проекте концепции.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЯТИ РАЗВЯЗОК НА МКАД НАЧНЕТСЯ К 2022 ГОДУ

Реконструкцию пяти развязок на МКАД планируется начать в конце 2021 - начале 2022 года, сообщили в пятницу в пресс-службе департамента строительства Москвы.

«Планируем в конце 2021-начале 2022 года приступить к реконструкции еще пяти развязок на пересечении с МКАД», - цитирует пресс-служба главу департамента Андрея Бочкарева.

По его словам, в Москве будут реконструированы развязки на пересечении с Алтуфьевским и Осташковским шоссе, улицами Липецкая, Верхние Поля и Капотня.

«В настоящее время по этим объектам идут проектно-изыскательские работы», - добавил Бочкарев.

В ходе работ на развязке МКАД с Алтуфьевским шоссе будет построено и реконструировано 2,8 км дорог. В частности, на участке появится новый путепровод протяженностью более 400 метров. Специалисты также реконструируют путепровод по основному ходу Алтуфьевского шоссе.

На развязке с Осташковским шоссе предстоит построить и реконструировать более 5,3 км дорог, в том числе два путепровода.

На пересечении с Липецкой улицей будут построены и реконструированы почти 8,5 км дорог, шесть искусственных сооружений и четыре перехода.

В ходе работ по развязкам на пересечении с улицами Верхние Поля и Капотня предстоит построить и реконструировать 12,4 км дорог, в том числе семь искусственных сооружений и три пешеходных перехода.

Ранее заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин сообщал, что в ближайшие годы планируется реконструкция еще восьми транспортных развязок на пересечении городских магистралей с МКАД. В ближайшие 6-8 лет в дальнейшее развитие МКАД будет вложено 90 млрд рублей, при этом стоимость всего проекта реконструкции трассы составит до 190 млрд рублей.

За прошедшие семь лет реконструировано 14 крупных транспортных развязок на пересечении МКАД с вылетными магистралями.

ИНТЕРФАКС; ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; НОВАЯ ТВ-РЕКЛАМА ГАЗПРОМА БУДЕТ ПРОПАГАНДИРОВАТЬ ГАЗ В МОТОРАХ

Новая рекламная кампания «Газпрома» на телевидении будет посвящена популяризации природного газа (метана) в качестве моторного топлива, сообщила компания.

В августе концерн проводит открытое маркетинговое исследование по определению разработчика будущей рекламной кампании.

«Разработка рекламной кампании общества в рамках популяризации природного газа (метана) в качестве моторного топлива, направленной на укрепление имиджа ПАО «Газпром» (МОЕХ: GAZP) как лидера в развитии рынка газомоторного топлива», - пишет компания в техническом задании будущему подрядчику.

Ролики призваны продемонстрировать заказчика как современную динамично развивающуюся компанию мирового уровня, принимающую активное участие в крупнейших мировых проектах, в том числе спортивных, также сообщается в ТЗ.

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.19; ВАГОНЫ РАЗГРУЗИЛИ НА СПОТЕ; СТАВКИ ИХ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СНИЗИЛИСЬ НА 16%

На спотовом рынке предоставления грузовых вагонов наблюдается резкое падение цен. По данным электронной торговой площадки ОАО РЖД, с января по июль ставки на полувагоны снизились на 16%. Операторы подтверждают тренд, уточняя, что ставки предоставления вагонов по долгосрочным контрактам, основному сегменту бизнеса, меняются медленнее, чем на споте.

Электронная торговая площадка «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП, в управлении у ООО «Цифровая логистика», подконтрольного ОАО РЖД и частному ООО «Интеллекс») 16 августа объявила, что величина средней ставки предложения на ЭТП ГП на основной род грузового подвижного состава — полувагоны — с января по июль снизилась на 16%.

Крупнейшие операторы также отмечают снижение стоимости предоставления вагонов. В Федеральной грузовой компании (ФГК, входит в ОАО РЖД) тенденцию подтвердили, уточнив, что она наблюдается не только в рамках ЭТП ГП. «Так, в среднем снижение стоимости услуг предоставления полувагона ФГК в июле—августе 2019 года к первому полугодью 2019 года составило около 11%,— сообщают в компании.— При этом стоит отметить, что в сегменте строительных грузов снижение составило от 10% до 25% в зависимости от региона погрузки». Что касается работы по долгосрочным контрактам, то ставка зависит от записанных условий, добавляют в ФГК.

В Первой грузовой компании (ПГК, входит в UCL Holding Владимира Лисина) «Ъ» также сообщили, что ставки аренды полувагонов снижаются прежде всего на спотовом рынке. «Этому способствуют падение стоимости угля, сокращение объемов грузовой базы, рост профицита парка на сети,— поясняют в ПГК.— В рамках же долгосрочных контрактов ставки меняются медленнее из-за фиксированных условий. Но это нормальная тенденция.

При обратной ситуации, когда растет рынок и, соответственно, ставки оперирования, спотовый сегмент тоже реагирует первым».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что, учитывая сравнительно низкую долю ЭТП и их вынужденную ориентированность на спотовые перевозки и парк, не задействованный в работе по долгосрочным контрактам, динамика и уровень арендных ставок, как правило, отличаются от среднерыночных, причем точки начала или завершения тренда не всегда совпадают. Так, поясняет эксперт, на крупнейшей из работающих в России площадке RailCommerсе индекс суточной ставки предоставления с апреля по июль находился на уровне декабря 2018 года в диапазоне 2052–2065 руб. без НДС в сутки и только в августе показал снижение на 3,8%, до 1975 руб., хотя снижение арендных ставок началось уже в июне, а во втором—третьем кварталах появились предложения полувагонов на технический рейс по ставке 1,4–1,5 тыс. руб. в сутки.

По данным мониторинга «Infoline-Аналитики», ставки предложения на рынке аренды полувагонов снизились с 2,1–2,2 тыс. руб. в первом квартале до 1,75–1,8 тыс. руб. в июне и 1,6–1,7 тыс. руб. в июле и августе, а ставки спроса — с 1,9–2 тыс. руб. до 1,6 тыс. и 1,5 тыс. руб. соответственно.

Ставки по долгосрочным контрактам, добавляет господин Бурмистров, также скорректировались: по сравнению с 2 тыс. руб. в начале года к июлю они составили 1,7–1,8 тыс. руб. и продолжают снижаться, несмотря на восстановление погрузки в июле—августе.

В сентябре, ожидает эксперт, снижение арендных ставок на полувагоны замедлится в связи с сохранением проблем со скоростью оборота вагона из-за нехватки локомотивов и локомотивных бригад, роста количества «брошенных» поездов, в которых аккумулируется в том числе профицитный парк, и конвенций в начале августа из-за последствий наводнения в Иркутской области, а также высоких расходов на содержание парка из-за дефицита колес и сохранения высоких цен на литые и колеса.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что с начала года по март—апрель спотовые ставки росли, после чего началось крутое падение и с учетом этого пика спад составил более 16%. По его мнению, ставки продолжат падение: 2019 год, отмечает он, станет пиковым по объему поступления новых вагонов на сеть (свыше 72 тыс. вагонов, см. “Ъ” от 14 августа), и это будет давить на ставку вниз.

<https://www.kommersant.ru/doc/4065751>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЦЫГАНКОВА СВЕТЛАНА, ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2019.08.19; ЛЕТНИЙ МАРШРУТ; МЕЖДУ МОСКВОЙ И ТУРИСТИЧЕСКИМ ЦЕНТРОМ КАРЕЛИИ СОРТАВАЛОЙ НАЧАЛ КУРСИРОВАТЬ ПРЯМОЙ ПОЕЗД

По железной дороге теперь можно добраться из Москвы в туристический центр Карелии - Сортавалу. РЖД запустили прямое сообщение между городами.

Фирменный поезд «Карелия» Москва - Петрозаводск укомплектовали двумя плацкартными и одним купейным вагоном до Сортавалы. Из столицы состав отправляется в 21.05, а в Сортавалу прибывает в 14.35 следующего дня. Обратный - в 15.29 и в Москве - в 8.53. Стоимость билетов вполне приемлемая: плацкарт от 1841 рубля, купе - от 2830 рублей.

Новым беспересадочным маршрутом некоторые отпускники уже успели воспользоваться. Вагоны пустили в разгар туристического сезона. Затем вместе с Ростуризмом планируется обсудить, как дальше развивать это туристическое направление, рассказал замглавы РЖД Дмитрий Пегов.

«Мы в Карелию ездим более 10 лет. Природа, тишина. Прямой путь из Москвы до Сортавалы удобный и билеты доступные. Место в купе стоит чуть больше трех тысяч. Билеты взяли свободно, за три дня до поездки», - рассказывает «РГ» Валентина. «В Карелию ездим раз в год-два, у нас там родственники. Раньше добирались до Петербурга,

а оттуда на маршрутке в Сортавалу. Теперь прямой маршрут, удобно», - делится Владимир.

«Сегодня мы рассматриваем возможность организации маршрута из Москвы через Санкт-Петербург в Сортавалу и Петрозаводск. И ускорить его в пути», - поделился Пегов. Он уточнил, что первые поезда по новому направлению могут быть запущены уже в новогодние праздники, если турпоток будет расти. А пока действие маршрута Москва - Сортавала решено продлить до декабря.

«В Карелию ездит очень много туристов, россиян, иностранцев из разных мест. Сейчас даже появились китайцы, раньше их не было», - рассказывает Валентина. Кстати, от Сортавалы до горного парка «Рускеала» летом этого года также запустили ежедневный ретропоезд на паровозной тяге «Рускеальский экспресс». «Сначала ходили три вагона, а сейчас уже пять, и еще собираются добавить», - сообщил «РГ» гендиректор компании «РЖД-Тур» Олег Каверин.

Город Сортавала расположен на берегу Ладожского озера. Его прежнее название - Сердоболь. Более ста лет он находился под властью Швеции, потом был частью Финляндии, а после стал частью СССР.

Сегодня в Сортавале активно развивают туристический бизнес. Цена номера или комнаты в гостевом доме для путешественников обойдется в 1,5 - 5 тысяч рублей за сутки.

«Собирались в Сортавалу несколько лет, - рассказала «РГ» москвичка Ирина Степанова. - Нас всегда привлекала не только ее природа, но и достопримечательности. Ведь в Сортавале жил когда-то Николай Рерих, даже сохранился этот дом. Здесь музей известного художника Кронида Гоголева, который вырезал по дереву уникальные картины. А еще проводятся певческие фестивали». Из Сортавалы можно отплыть на остров Валаам на скоростном судне или отправиться в горный парк «Рускеала». Здесь уже несколько лет проходят международные фестивали классической музыки, приезжают знаменитые исполнители, чтобы выступить под открытым небом.

<https://rg.ru/2019/08/18/reg-szfo/v-rf-zapustili-priamoi-poezd-mezhdu-moskvoj-i-karelskim-gorodom-sortavala.html>

ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ АЛЕКСЕЙ РАММ; 2019.08.19; ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ СКОРЫЙ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА УСИЛИВАЮТ ДЛЯ БОРЬБЫ С ЧП; НОВЫЕ АРМЕЙСКИЕ БАТАЛЬОНЫ НАЗЫВАЮТ «ВОЕННЫМ МЧС»

Железнодорожные войска, которые с этого года начали привлекать к ликвидации последствий стихийных бедствий, усилят и оснастят современной инженерной техникой. Новые батальоны будут развернуты в каждом военном округе. В результате железнодорожники, которых в армии уже называют «военным МЧС», смогут оперативно прибывать в любой регион в случае чрезвычайной ситуации.

Батальоны помощи

В Западном военном округе уже созданы два новых батальона железнодорожных войск, сообщили источники «Известий» в военном ведомстве. В ближайшие годы такие подразделения появятся во всех округах. Железнодорожники получают на вооружение современные тягачи, бульдозеры, вездеходы, болотоходы, амфибии, автомобили, инженерную технику и специальные средства.

Наращивание численности и оснащение современными средствами военных железнодорожников происходит на фоне их активного привлечения к восстановлению инфраструктуры пострадавших от стихии регионов. Сегодня две бригады железнодорожных войск устраняют последствия паводков в Иркутской области. Бойцы чинят железные и автомобильные дороги, жилые дома и социальные объекты, расчищают местность. Во время паводков в Приамурье железнодорожники Восточного военного округа за несколько дней построили несколько дамб возле реки Зея, защитив от

наводнения город Свободный. Железнодорожные подразделения были направлены также на ликвидацию последствий взрывов на арсенале в Ачинске.

В интересах национальной безопасности

Основу железнодорожных войск на сегодняшний день составляют 10 отдельных бригад, в каждой из которых от двух до пяти батальонов.

Войска имеют батальоны нескольких типов: понтонно-мостовые, ремонтно-восстановительные, путевые, мостовые, батальоны механизации. Кроме того, в подчинении 8-го территориального командования (зона ответственности — юг России) есть несколько бронепоездов.

Речь идет в целом о пересмотре военной политики и роли вооруженных сил в системе обеспечения национальной безопасности, считает член экспертного совета «Офицеров России», доцент РЭУ имени Плеханова Александр Перенджиев.

— Не военной, подчеркиваю, а именно национальной, — отметил он. — Как показала практика, гражданские структуры не всегда справляются с вызовами в последние годы. Сейчас прорабатывается вопрос о том, чтобы военные всё больше участвовали в противодействии чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

Концепция развития железнодорожных войск предусматривает не только численное увеличение данной военной структуры, но и повышение престижа службы в них, отметил эксперт.

— Железнодорожные войска с советских времен считались чуть ли не «исправительными», офицеров-строителей зачастую переводили туда в качестве наказания, — рассказал Александр Перенджиев. — Теперь, когда им доверят новые ответственные задачи и увеличат численность (появятся новые офицерские должности и карьерные перспективы), это положительно скажется на качестве кадрового состава войск.

Хорошо забытое старое

— Железнодорожные войска не раз в истории страны привлекали на помощь в экстренных ситуациях, — рассказал «Известиям» военный эксперт Олег Желтоножко. — Например, они сыграли важную роль в восстановлении народного хозяйства после Великой Отечественной войны. Но после 1990-х годов при модернизации армии увлеклись возможностью отдать всевозможные услуги на аутсорсинг. Видимо, сегодня пришли к выводу, что не так уж это выгодно и эффективно. Военные отличаются хорошим качеством работы. Железнодорожные войска — это те силы, которые могут наиболее оперативно реагировать на разрушения инфраструктуры.

Концепцию реформирования железнодорожных войск, в соответствии с которой они превращаются в «военное МЧС», начали реализовывать в нынешнем году. До этого в течение последних десятилетий военное руководство долго не могло определиться, что с ними делать. В 1990-е годы их передали в специально созданное ведомство — Федеральную службу железнодорожных войск, находящуюся в прямом подчинении президента. В 2002 году железнодорожники вновь вернулись в состав вооруженных сил как отдельный род войск. В конце 2000-х в ходе реформ Анатолия Сердюкова предлагали передать войска с баланса Минобороны в другое ведомство либо вовсе ликвидировать. Новый взгляд на возможности военных железнодорожников сформировался после 2014 года: в связи с событиями на Украине возникла необходимость построить железнодорожную ветку в обход ее территории. Задача была возложена на военных железнодорожников, которые возвели участок пути Журавка–Миллерово с опережением графика.

<https://iz.ru/911063/roman-kretcul-aleksei-ramm/chrezvychainyi-skoryi-zheleznodorozhnye-voiska-usilivaiut-dlia-borby-s-chp>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ГОСПОДДЕРЖКУ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА ИЗ ОТДАЛЕННЫХ РЕГИОНОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОДЛИТЬ МИНИМУМ ДО КОНЦА ГОДА - СИЛУАНОВ

Субсидирование перевозок зерна по железной дороге из удаленных от портов регионов, которое пока действует по 31 августа 2019 года, планируется продлить как минимум до конца года.

«Мы очень заинтересованы в экспорте. Экспорт (продукции) сельского хозяйства у нас обгоняет (экспорт) вооружения. Поэтому мы будем предпринимать необходимые меры по его стимулированию. Давайте себе запишем в качестве поручения министерству подготовить предложение о пролонгации постановления N 406 как минимум до конца года», - сказал первый вице-премьер, глава Минфина Антон Силуанов на совещании по нацпроектам в Кургане.

Как сообщалось, 6 апреля правительство приняло постановление о субсидировании перевозок зерна из ряда отдаленных регионов (N 406 «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на возмещение потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна»).

Субсидии будут предоставляться РЖД на возмещение потерь в доходах, возникающих при перевозке зерна из Алтайского и Красноярского краёв, Кемеровской, Курганской, Новосибирской, Омской, Оренбургской и Тюменской областей в отдельные регионы Центрального, Северо-Западного, Сибирского, Северо-Кавказского, Дальневосточного и Южного федеральных округов.

Документом предусмотрено, что в этом году субсидия будет предоставляться со дня вступления в силу утвержденных правил по 31 августа.

Постановление подготовлено Минсельхозом во исполнение поручения президента РФ о продлении действия льготных тарифов на перевозку зерна железнодорожным транспортом.

По прогнозу Минсельхоза, сбор зерна в этом году может составить 118 млн тонн против 113,3 млн тонн в прошлом году.

Практика субсидирования вывоза зерна из отдаленных регионов была введена в конце 2017 года. Тогда в связи с резким снижением цен было принято решение о вывозе зерна из удаленных от портов регионов. Эта мера действовала до 31 июля 2018 года. За 2017/2018 сельхозгод было дополнительно перевезено 1 млн 782,6 тыс. тонн зерна, субсидии составили 1 млрд 721,6 млн рублей. Это позволило стабилизировать ценовую ситуацию в регионах, участвовавших в программе. Эта мера касалась станций, расположенных в границах Воронежской, Курской, Липецкой, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ульяновской, Курганской, Новосибирской, Омской областей.

ТАСС; 2019.08.16; РЖД РАЗРАБАТЫВАЮТ МАРШРУТ ИЗ МОСКВЫ В КАРЕЛИЮ ЧЕРЕЗ ПЕТЕРБУРГ

«Российские железные дороги» рассматривают возможность организации пассажирского маршрута из Москвы в Карелию через Санкт-Петербург. Об этом журналистам рассказал заместитель генерального директора компании Дмитрий Пегов.

«Открою такую тайну. Сегодня ФПК (Федеральная пассажирская компания, «дочка» РЖД) у меня были, для того чтобы рассмотреть, может быть, маршрут из Москвы через Санкт-Петербург в Сортавалу, Петрозаводск», - сказал он.

По его словам, РЖД также планируют максимально сократить время в пути.

«Мы смотрим уже даже с той точки зрения, что если туристический поток будет возрастать, то, может быть, и пробовать это сделать на новогодние праздники», - добавил топ-менеджер.

<https://tass.ru/ekonomika/6771356>

ТАСС; 2019.08.16; «ЛАСТОЧКА» МОЖЕТ СВЯЗАТЬ КУРГАН С ЕКАТЕРИНБУРГОМ

Проект скоростного поезда «Ласточка», который будет ходить между Курганом и Екатеринбургом, получил предварительную поддержку **министерства транспорта** и РЖД. Об этом в пятницу сообщил врио губернатора Курганской области Вадим Шумков во время доклада на совещании с первым вице-премьером, министром финансов Антоном Силуановым.

«Ласточка» Курган - Екатеринбург... Нас предварительно поддержал **Минтранс**, есть подтверждение от РЖД при определенных условиях. Мы считаем, что это сильно поможет, потому что Екатеринбург - это развивающийся мегаполис, мы ездим к ним на работу и полагаем, что при наведении порядка и повышении комфортности города Кургана они будут приезжать к нам», - сказал Шумков.

Силуанов проводит в Кургане совещание по реализации трех нацпроектов: «Производительность труда и поддержка занятости», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» и «Международная кооперация и экспорт». На совещании он также обсудит с руководством Курганской области план ускоренного социально-экономического развития региона.

<https://tass.ru/ural-news/6770378>

ТАСС; 2019.08.16; «РЖД ЛОГИСТИКА» ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ СЕРВИС НА МАРШРУТЕ ЯНЬТАЙ - ДУЙСБУРГ

АО «РЖД Логистика» (дочерняя компания ОАО «РЖД») сообщило о том, что запустило новый транзитный сервис из города Яньтай (провинция Шаньдун, Китай) в Дуйсбург (Германия).

Первый поезд с готовой бытовой техникой, автокомпонентами и комплектующими для производств электроники вышел со станции 26 июля и прибыл в пункт назначения 14 августа.

Маршрут Яньтай-Дуйсбург проходит через территорию Монголии. Сервис не является моноклиентским и доступен широкому кругу грузоотправителей. Планируется, что в конце третьего - начале четвертого квартала отправки поездов выйдут на регулярную основу по расписанию.

«Наше сотрудничество со станцией Яньтай развивается довольно стремительно - буквально месяц назад мы запустили сервис в Москву, а сегодня презентуем транзитный маршрут в Германию и уверены в его дальнейшем успешном развитии. Шаньдун занимает третье место в рейтинге ВВП различных провинций Китая, это промышленно развитый регион с высоким уровнем как производства, так и потребления, что дает нам неплохой шанс на проработку вопроса обратной загрузки транзитных поездов», - отметил Вячеслав Валентик, генеральный директор АО «РЖД Логистика».

В настоящее время «РЖД Логистика» организует контейнерные поезда из различных городов провинции Шаньдун в Москву, Санкт-Петербург, Пермь, Минск и Дуйсбург. Также в августе будет запущен сервис по новому маршруту из города Цзинань (провинция Шаньдун) в Будапешт.

АО «РЖД Логистика» создано 19 ноября 2010 года в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга «РЖД». Компания представлена в России 33 филиалами и обособленными подразделениями, пятью дочерними обществами и совместными предприятиями за рубежом. В 2018 году компания обработала 63,2 млн т грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/6769893>

ТАСС; 2019.08.16; НОВЫЕ ПОЕЗДА «ИВОЛГА» ВЫЙДУТ НА МАРШРУТЫ МЦД В КОНЦЕ 2019 ГОДА

Поезда «Иволга» второй серии, спроектированные специально для Московских центральных диаметров (МЦД), выйдут на первые два маршрута в конце 2019 года, с запуском первого этапа проекта. В новой версии поезда появились столики между сидениями, USB-зарядки в каждом кресле и прислонные сиденья, сообщил журналистам в пятницу начальник управления развития рельсовых видов транспорта Департамента транспорта Москвы Андрей Акимов.

«Новый поезд собран на Тверском вагоностроительном заводе и практически полностью состоит из отечественных комплектующих. Мы учли пожелания пассажиров и увеличили количество USB-портов для зарядки гаджетов, сделали столики возле сидений и прислонные кресла. Уже в конце 2019 года, в рамках первого этапа проекта МЦД поезд выйдет на первые два маршрута диаметров», - сказал Акимов.

В новой модификации поезда увеличено количество USB-розеток - теперь они будут располагаться не только на стенках вагона, но и в каждом пассажирском кресле (около 500 разъемов на один семивагонный состав). Новая «Иволга» может одновременно перевозить более 2 тыс. человек. От предыдущей серии поезд также отличается маской кабины головного вагона округлой формы, добавил Акимов.

Кроме того, в вагонах стало удобнее и светлее за счет увеличенного количества поручней и площади остекления дверей. В поездах установили информационные экраны, аналогичные тем, что работают в поездах метро. На них будут транслироваться важные сведения об изменениях в работе транспорта, справочная информация о МЦД и других видах транспорта. В поездах также предусмотрена возможность размещения вендинговых аппаратов.

Акимов напомнил, что поезда «Иволга 2.0» производятся по второму контракту, заключенному между оператором МЦД-1 и МЦД-2 (компанией АО «Центральная пригородная пассажирская компания») и Тверским вагоностроительным заводом. Всего к запуску МЦД перевозчику будет передано 15 семивагонных поездов «Иволга» во второй модификации.

Перевозить пассажиров по первым двум маршрутам диаметров будут 39 поездов «Иволга» обеих серий. На первом этапе они будут ходить в смешанном режиме с обычными электричками на первом этапе запуска. На втором этапе к 2021 году планируется полностью обновить парк поездов на первых двух диаметрах.

<https://tass.ru/ekonomika/6769028>

ТАСС; 2019.08.16; ТМХ ПРЕДСТАВИЛ ПОЕЗД «ИВОЛГА» В НОВОМ ДИЗАЙНЕ ДЛЯ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ

Тверской вагоностроительный завод (дочернее предприятие «Трансмашхолдинга») представил новую модификацию поезда «Иволга», которая отличается внешним дизайном и наличием столиков, сообщает корреспондент ТАСС с презентации. Новые «Иволги» будут курсировать по Московским центральным диаметрам (МЦД).

По контракту, заключенному с Центральной пригородной пассажирской компанией, ТВЗ произведет 15 поездов по семь вагонов в каждом. Сумма договора составила 10,9 млрд рублей.

Как изменился дизайн

Дизайн передней части головного вагона новой «Иволги» - «маска» поезда - стал более плавным. ТВЗ также изменил двери - в них теперь на 40% больше стекла.

Внутри установлены дополнительные вертикальные поручни и накладки для пассажиров, которые путешествуют стоя. Между креслами в «Иволге» появились столики. В каждом вагоне установлены четыре розетки на 220В каждая, а также исполненные в цветном варианте маршрутные табло.

Зоны входа в вагон оборудованы урнами для мусора, а индикаторы на дверях обновлены. Ранее в сообщении «Трансмашхолдинга» отмечалось, что возможности ТВЗ позволяют производить поезда с зонами для пассажиров с детьми, розетками, интерактивными маршрутными экранами и беспроводными зарядками.

ТМХ ранее сообщал, что доля отечественных элементов и комплектующих в конструкции поезда составляет около 90%.

Предыдущая модификация «Иволги» также поставлялась для перевозок по МЦД. Сумма контракта с Центральной пригородной пассажирской компанией на производство 23 поездов по пять вагонов в каждом составила 11,7 млрд рублей.

По словам заместителя генерального директора «Российских железных дорог» Олега Тони, движение по первым двум МЦД - между Одинцово и Лобней и Нахабино и Подольском - начнется в ноябре 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6769298>

ТАСС; 2019.08.16; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ДНЕВНЫМ ЭКСПРЕССОМ ИРКУТСК - УЛАН-УДЭ ВЫРОСЛИ НА 15,2%

Перевозки пассажиров дневным экспрессом №150/149 Иркутск - Улан-Удэ в январе-июле 2019 года увеличились на 15,2% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, до 76,4 тыс., следует из сообщения ОАО «РЖД».

В купейных вагонах было перевезено 11,9 тыс. пассажиров, в плацкартных вагонах - 20,2 тыс. пассажиров, в вагонах с местами для сидения - 44,3 тыс. пассажиров.

Поезд №150/149 включает в себя пять вагонов, из которых два купейных, один плацкартный и два вагона с местами для сидения.

Перевозки пассажиров дневным экспрессом №150/149 Иркутск - Улан-Удэ в первом полугодии 2019 года увеличились на 19,2% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, до 62 тыс.

<https://tass.ru/ekonomika/6769065>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.18; В ПРОФСОЮЗЕ МОРЯКОВ НАЗВАЛИ ПРОБЛЕМЫ НА РАБОТЕ ИЗ-ЗА ПЛОХОГО АНГЛИЙСКОГО

Россия является одной из основных стран-поставщиков кадров на мировой флот, однако востребованы специалисты командного состава судов, а матросы и мотористы - нет, что обусловлено, прежде всего, низким знанием английского языка, рассказал РИА Новости замглавы Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Игорь Ковальчук.

По его словам, лидируют по количеству работающих на международном морском трудовом рынке моряки из Филиппин, второе и третье место делят между собой Россия и Украина.

«Наши рядовые не востребованы. Главный фактор - это незнание английского языка», - сказал замглавы РПСМ.

Он уточнил, что, по оценкам профсоюза, на мировом флоте работают порядка 40-50 тысяч российских моряков, на внутренних перевозках заняты еще около 15 тысяч человек.

Ковальчук отмечает, что на флоте не существует такой проблемы, о которой говорят авиакомпании - переманивании пилотов азиатскими перевозчиками. СМИ в 2017 году сообщали, что российские авиакомпании обеспокоены утечкой кадров в Азию. Одной из причин называлась разница в зарплатах пилотов российских и азиатских компаний. Ряд авиакомпаний, в частности «Аэрофлот» и «Россия», ввели меры материального поощрения пилотов.

По мнению Ковальчука, судоходство - международный рынок, и переток российских моряков в иностранные компании - результат не их агрессивной политики, а неграмотного управления российских судовладельцев, низких зарплат и неудовлетворительного

состояния флота у ряда перевозчиков. Существует и обратный процесс, когда моряки из-под иностранного флага переходят на российские суда с достойными условиями труда.

Отвечая на вопрос, много ли в РФ судоходных компаний, которые можно включить в «черный список» судовладельцев, он сказал, что их «довольно много».

«Это компании, которые не обладают особо многочисленным флотом - одно-два старых судна, которые они эксплуатируют по максимуму, пока не становится опасным на них работать. Низкие фрахтовые ставки, низкие зарплаты и ограниченная квалификация персонала», - отметил Ковальчук. Сведения о таких компаниях публикуются на сайте профсоюза.

<https://ria.ru/20190818/1557604860.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.16; ПРОФСОЮЗ МОРЯКОВ НАЗВАЛ ТЕРРИТОРИИ С САМЫМ ВЫСОКИМ РИСКОМ НАПАДЕНИЯ ПИРАТОВ

Пиратская активность на сегодняшний день наиболее высока в водах Нигерии, в районе Латинской Америки, Малаккском проливе и близ Сомали, рассказал РИА Новости замглавы Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Игорь Ковальчук.

Пираты в ночь на 2 января похитили шесть членов экипажа контейнеровоза MSC Mandy в Гвинейском заливе. В материалах **Росморречфлота** говорилось, что на борту MSC Mandy под флагом Панама находились 24 члена экипажа, в том числе 23 гражданина России и один украинец. Шестерых моряков освободили спустя почти месяц. Позднее вблизи Нигерии произошло еще несколько пиратских нападений на суда, в том числе, с похищением людей.

«Основные зоны, где суда сталкиваются с пиратством - Нигерия, Сомали, Малаккский пролив, Латинская Америка. Наибольшее количество случаев сегодня - это Нигерия, несмотря на все усилия местных военных и правоохранительных органов. В других метях пиратская активность ниже и в основном это грабежи, там не берут людей в заложники и не воруют суда, как это бывает в Нигерии», - рассказал Ковальчук.

Пираты в 2018 году совершили 201 нападение на морские суда - на 21 больше, чем в предыдущем году, по активности морских пиратов среди всех акваторий лидирует Гвинейский залив, сообщало ранее Международное морское бюро (ИМВ).

Кардинально снизить уровень пиратства можно силовыми методами, но избавиться от него полностью вряд ли получится, поскольку корни пиратства лежат на берегу - в отсутствии возможностей заработать на достойную жизнь, уверен Ковальчук.

«К сожалению, Нигерия не обеспечивает безопасность судов и их экипажей в своих водах. Но при этом невозможно нанимать вооруженную охрану не из их страны, так как судно, имеющее на борту оружие, рассматривается как военное, с другим режимом входа в территориальные воды. Та охрана, которую можно привлечь в Нигерии, зачастую неэффективна, фактически не оказывает сопротивления бандитам. В большинстве случаев на судах, на которых брали заложников, охрана была», - отмечает собеседник агентства.

<https://ria.ru/20190816/1557557128.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.19; ГИДРОУЗЕЛ ДЕРЖАТ НА КОРОТКОМ ПАВОДКЕ; ЗАТЯГИВАНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ГРОЗИТ СМЫВОМ ОКСКИМ ОБЪЕКТАМ

Канал имени Москвы объявил конкурс на завершение реконструкции Белоомутского гидроузла на Оке, работы по которому заморожены в апреле из-за банкротства подрядчика. Уже возведенные объекты может уничтожить паводок, новый подрядчик за оставшиеся четыре месяца должен успеть провести работы, которые позволят их сохранить. На этом участке перевозится порядка 1 млн тонн грузов и 3 тыс. пассажиров. В судоходном сообществе опасаются, что из-за завершения контракта под конец года и

необходимости закончить работы еще раньше, дабы избежать предновогодних проблем с казначейством, строители не захотят участвовать в конкурсе.

ФГБУ «Канал имени Москвы» 15 августа объявил конкурс на завершение реконструкции гидроузла Белоомут в Луховицком районе. Максимальная цена контракта — 477,6 млн руб. Новый генподрядчик должен завершить строительно-монтажные работы до 25 декабря. Ему предстоит возвести основные сооружения плотины, проложить кабели энергоснабжения, а также завершить монтаж автоматизированной системы управления технологическим процессом и системы наружного освещения, пояснили в ФГБУ. Также строители должны закончить работы на новом шлюзе и в административно-хозяйственном комплексе.

Как пояснил “Ъ” глава ФГБУ Герман Елянюшкин, работы необходимы, чтобы не потерять уже построенные объекты во время осеннего и весеннего паводка.

После этого можно будет завершить строительство гидроузла, что планируется сделать до конца 2020 года, пояснил топ-менеджер. Фактически сейчас река проходит через два водосбросных устройства, что увеличило скорость потока в шесть раз, отметил он. После окончания работ их число увеличится до четырех и скорость потока снизится. Уже достроены 89% дамбы с водопропускными и сбросными сооружениями, шлюз. Завершающий контракт на ввод гидроузла в эксплуатацию намечен на четвертый квартал 2020 года.

Гидроузел Белоомут построен на Оке в 1911–1915 годах. В 2015 году началась его комплексная реконструкция, которая должна решить проблему мелководья на реке. Госконтракт на работы стоимостью 5,54 млрд руб. был заключен с ФГУП «Атэкс». Их планировали завершить к началу 2019 года, позже сроки были перенесены. Работы продолжались до конца марта, остановились в ожидании весеннего паводка, но возобновить стройку уже не удалось из-за банкротства компании. В мае администрация канала сообщила «Прайму», что ввод гидроузла сдвинут на 2020 год, бюджет не понесет потерь, поскольку при банкротстве «Атэкса» получил 326,8 млн руб.

По данным “Ъ”, проблема гидроузла поднималась 8 июля на встрече Российской палаты судоходства с заместителем министра транспорта, главой **Росморречфлота** Юрием **Цветковым**, он пообещал разобраться. По словам собеседников “Ъ”, компании выражали озабоченность условиями контракта и, в частности, сроками его завершения: с учетом большого объема работ и закрытием казначейства подрядчику придется действовать очень быстро. Герман Елянюшкин подчеркнул, что если не провести данные работы сейчас, построенные объекты могут быть потеряны.

Глава «Порта Коломна» Владимир Алексеев также полагает, что стройку нельзя замораживать. В 2019 году наблюдался минусовой паводок, пояснил господин Алексеев, но «никто не знает, что будет дальше»: если работы не завершить, есть большая вероятность, что в весенний паводок все недостроенные сооружения будут снесены, большую нагрузку несет и старая плотина.

Основные работы нужно завершить до середины марта 2020 года, пояснил топ-менеджер.

Новая плотина, по его словам, должна на метр поднять уровень воды в реке на участке между гидроузлом Северка на Москве-реке и до города Озеры на Оке.

Здесь перевозится до 1 млн тонн грузов — щебень, песок, обогащенная песчано-гравийная смесь. Пока суда идут с недогрузом в 5%, что влечет за собой потери судоходных компаний, отмечает господин Алексеев.

Проректор **Российского университета транспорта**, вице-президент Российской палаты судоходства Константин Анисимов уточняет, что на участке работают и пять-шесть пассажирских компаний. Чаще всего круизы по Оке ходят до 1 июля, когда еще достаточно воды, это семь-восемь из оставшихся десяти теплоходов на маршрутах между Москвой и Нижним Новгородом, а также Москвой и Муромом. По оценкам господина Анисимова, речь идет о не более чем 3 тыс. туристов.

Между тем управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский полагает, что новый подрядчик может столкнуться с трудностями по исправлению нарушений (если такие есть) по уже построенным объектам. Столь долгий простой объектов незавершенного строительства, добавляет он, также может сказаться на выполнении госзаказа в сжатые сроки и вызвать дополнительные затраты на их восстановление.

<https://www.kommersant.ru/doc/4065752>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; НАВИГАЦИЯ НА КАНАЛЕ ИМЕНИ МОСКВЫ ВОЗОБНОВИЛАСЬ ПОСЛЕ ЯНВАРСКОЙ АВАРИИ НАД ТУШИНСКИМ ТОННЕЛЕМ

На участке Канала имени Москвы над Тушинским тоннелем, где 10 января произошла авария, после восстановительных работ в пятницу возобновилась навигация, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе канала.

«16 августа утром возобновилось движение судов на Канале имени Москвы между шлюзами №7 и №8. Таким образом, завершены первоочередные аварийно-восстановительные работы после январского техногенного ЧП, причиной которого стал некачественно построенный в 2000 году Тушинский тоннель третьей очереди», - сказал собеседник агентства.

По его словам, первым по этому участку прошел пассажирский теплоход «Баттерфляй» «Флотилии Рэдиссон Ройал», который следовал со стороны Северного речного вокзала до гостиницы «Украина».

«При подготовке к запуску навигации две недели назад начались испытания отремонтированного участка водных путей в Тушино. 2 августа специалисты ФГБУ «Канал имени Москвы» приступили к наполнению искусственного русла водой из Химкинского водохранилища. А накануне технические суда выполнили здесь необходимые путевые работы. В настоящее время глубина на этом участке достигла проектных значений», - отметили в пресс-службе.

При этом эксплуатация участка над Тушинским тоннелем осуществляется под постоянным наблюдением специалистов. Гидротехники несколько раз в день снимают показания контрольно-измерительной аппаратуры, совершают визуальный осмотр дамб, дренажной системы тоннеля и других гидротехнических сооружений во избежание нештатных ситуаций. Кроме того, на участке дежурят представители подрядных и смежных организаций.

До ноября еще предстоит восстановить проектное положение оптоволоконной линии для обеспечения связи диспетчерских служб, а также провести испытания автоматической системы мониторинга уровня воды и состояния дамб.

Изначально планировалось запустить судоходство на поврежденном участке в первой половине июня. Однако 21 июня при наполнении его водой была обнаружена новая утечка воды.

10 января 2019 года в результате размыва дамбы канала над Тушинским тоннелем разрушился ее низовой откос, произошел провал грунта, и, как следствие, была нарушена целостность напорной дамбы канала. В итоге из ее тела было вымыто около 3 тыс. куб. м грунта, что сопоставимо с объемом 200 самосвалов.

На участок канала, где произошла авария, приходится 2,6% от всего объема судопропуска Центральной России. Так, в 2018 году здесь прошло 2,9 тыс. судов, а по всему Московскому бассейну - более 112 тыс. судов. При этом водная магистраль над Волоколамским шоссе используется в основном грузовым флотом, который идет транзитом через Москву с юга на север и наоборот. На этом участке транспортируется около 2 млн тонн грузов в год.

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2918649>

<https://ria.ru/20190818/1557609550.html>

ТАСС; 2019.08.16; В ХАНТЫ-МАНСИЙСКЕ ОТКРЫЛИ ПЕРВЫЙ РЕЧНОЙ СКОРОСТНОЙ МАРШРУТ

Первое скоростное судно на подводных крыльях (СПК) «Валдай 45Р» вышло на маршрут в Ханты-Мансийске. Об этом ТАСС в пятницу сообщили в пресс-службе компании-разработчика судна АО «Центральное конструкторское бюро (ЦКБ) по судам на подводных крыльях имени Р. Е. Алексеева».

«Сегодня серийное скоростное пассажирское речное судно на подводных крыльях «Валдай 45Р» вышло на регулярный маршрут Ханты-Мансийск - Сургут - Банный. Данный маршрут существует с 1998 года и ранее обслуживался теплоходами проекта 14200 «Линда», - сообщили в пресс-службе.

Протяженность маршрута составляет 422 км, время в пути от Ханты-Мансийска до Банного составит около 9 часов. «Судно «Линда» преодолевало то же расстояние более чем за 11 часов», - подчеркнули в пресс-службе.

Стоимость поездки по маршруту варьируется от 164 до 1412 рублей в зависимости от пункта назначения. «Данный маршрут востребован пассажирами, так как по пути его следования есть населенные пункты, куда можно добраться исключительно по воде. В среднем за навигационный период с 15 мая по 15 октября маршрутом пользуются около 4500 пассажиров», - отметили в компании.

Судно на подводных крыльях

СПК «Валдай 45Р» вмещает 45 пассажиров. Его разработчиком является АО «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева» совместно с АО «НПП «Радар ммс». «Валдай 45Р» был создан в рамках реализации государственной программы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы». Головное судно было представлено в 2018 году.

Теперь в России курсирует два СПК «Валдай 45Р» - первое в начале августа вышло на популярный туристический маршрут Нижний Новгород - Городец. Третье судно выйдет на маршрут Ханты-Мансийск - Нялино, а четвертый «Валдай 45Р» будет обслуживать маршрут Нижний Новгород — Макарьево.

<https://tass.ru/ural-news/6769130>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.16; ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПЯТЬ РАЗ ЗАЙДЕТ В СУХУМ

Российский лайнер «Князь Владимир» в следующем году пять раз зайдет в порт Сухума, сообщил в пятницу заместитель руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта России (Росморречфлот)** Захарий Джиоев.

Круизную линию лайнера «Князь Владимир», маршрут которого проходит через курорты Крыма и Краснодарского края, в следующем году решено продлить до Сухума, столицы Абхазии.

«В октябре планируем тестовый заход, чтобы убедиться в том, что акватория и сам порт готов. Это нам даст возможность со следующего года уже порядка пяти судозаходов осуществлять в сухумский порт», - сказал Джиоев журналистам по итогам совещания в абхазском кабмине по организации регулярного круизного сообщения на Черном море между портами республики и РФ.

По его словам, если желающих посетить Абхазию на лайнере будет больше, то и количество заходов судна в Сухумскую бухту увеличат.

«Средняя загрузка каждого судозахода - это порядка 600-700 человек», - пояснил Джиоев. Также на этом совещании обсуждались вопросы упрощения пограничного контроля прибывающих на лайнере туристов. «Это один из наиболее сложных вопросов. Удобство пассажиров в данном случае должно быть главным. Мы нашли определенные решения, и

надеемся, что они позволят упростить оформление пассажиров, особенно иностранных граждан», - сказал Джиоев.

Соглашение о круизном сообщении на Черном море в 2020 году между портами Абхазии и Россией подписано между госкомпанией «Абхазское морское пароходство» и ООО «Черноморские круизы» в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи.

Регулярное морское сообщение между Краснодарским краем и Крымом было возобновлено по поручению президента России Владимира Путина. Первым круизом стало недельное путешествие лайнера «Князь Владимир», стартовавшее 11 июня 2017 года.

<https://ria.ru/20190816/1557583537.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; РАЗРУШЕННЫЕ НАВОДНЕНИЕМ ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ ВОССТАНОВИЛИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Две паромные переправы, которые были разрушены во время июньского наводнения в Иркутской области, полностью восстановлены, сообщила в пятницу пресс-служба областного правительства со ссылкой на губернатора Сергея Левченко.

«Восстановлены переправы «Бельск» через реку Большая Белая в Черемховском районе и «Казачья Бадарановка» через реку Уда в Нижнеудинском районе», - говорится в сообщении.

Всего во время первого наводнения в июне пострадали 49 участков автодорог регионального значения и 22 моста, в том числе девять мостов и две паромные переправы были полностью разрушены. Требуют восстановления также 36 км автодорог местного значения и 17 мостовых переходов на них.

«Общая стоимость работ, необходимых для восстановления региональных и местных дорог, поврежденных в результате июньского паводка, оценивается в 1 млрд 653 млн рублей, в том числе 1 млрд 90,9 млн рублей - на региональных дорогах, 562,4 млн рублей - на местных дорогах», - отмечается в сообщении.

Проезд обеспечен на 47 участках региональных дорог.

Во время второго наводнения в июле было подтоплено 26 участков автодорог регионального значения, из которых 20 - повторно.

В настоящее время, по данным облправительства, Федеральным дорожным агентством (Росавтодор) сформирована рабочая группа для повторного обследования дорог, попавших в зону подтопления. По его результатам перечень пострадавших участков будет откорректирован и утвержден.

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.19; В ДОМОДЕДОВО НАПРАВИЛИ РЕЗЕРВЫ; ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО НОВОЙ ВПП ПЕРЕНЕСЕНЫ НА 2020 ГОД

Белый дом выделил на аэродромную инфраструктуру аэропорта Домодедово в 2019 году только 4,5% от необходимых на завершение работ средств. Заказчик строительства Росавиация получит деньги из Резервного фонда правительства. Строительство новой взлетно-посадочной полосы аэропорта (ВПП) должно было завершиться еще несколько лет назад, сроки ввода перенесены на 2020 год, но они опять могут быть сорваны. В следующем году подрядчику, еще не выбранному Росавиацией, придется выполнить работы на 11,35 млрд руб.

Правительство России выделило на реконструкцию инфраструктуры Домодедово 620 млн руб. из Резервного фонда, соответствующее распоряжение подписано премьером Дмитрием Медведевым и опубликовано 16 августа. 300 млн руб. из этой суммы пойдут на завершение строительства искусственных покрытий новой ВПП, 250 млн руб. будут направлены на завершение строительства мест стоянки воздушных судов МС 25 и МС 26

у нового пассажирского терминала аэропорта, еще 70 млн руб.— на завершение строительства очистных сооружений.

Оператор аэропорта ООО «Домодедово Эрфилд» инвестировал в строительство второго терминала аэропорта, по данным Счетной палаты (СП), его стоимость составила 38 млрд руб.

Но аэродромная инфраструктура находится в государственной собственности, ее строительство ведется за счет бюджета. Сейчас в Домодедово две ВПП. Предполагалось, что после запуска новой действующую вторую полосу будут использовать как рулежную дорожку.

Контракты на строительство новой ВПП и перронов рядом с новым терминалом ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» (подконтрольно Росавиации, отвечающей за создание объектов) заключила с подрядчиком ЗАО «СУ-1» 11 июля 2014 года. Сумма первого составила 13 млрд руб., второго — 2 млрд руб. Согласно госконтракту, подрядчик должен был завершить новую ВПП к ноябрю 2016 года, а территорию для стоянки судов возле нового терминала — к ноябрю 2015-го. «СУ-1» не справилась с работами, в 2018 году признана банкротом, после чего Росавиация расторгла с компанией оба контракта.

Согласно опубликованному в июле отчету СП, в марте 2019 года ВПП была готова на 43%, территория возле терминала — на 41%.

Для запуска ВПП новый подрядчик, который пока не выбран, должен выполнить работы на 7,45 млрд руб., которые не освоила «СУ-1».

Объекту также дополнительно требуется 4,2 млрд руб. из-за переноса сроков сдачи. Для завершения перронов требуется 1,7 млрд руб., из которых 1,2 млрд руб. не освоены предыдущим подрядчиком. Оставшиеся 500 млн руб.— сумма, дополнительно требуемая из бюджета из-за переноса сроков. «СУ-1» также не справилась с контрактом на реконструкцию первой ВПП, существующих рулежных дорожек и мест стоянки воздушных судов. Он заключен 17 декабря 2012 года, компания должна была закрыть его в декабре 2013-го. Но к концу 2016 года выполнены только три четверти предусмотренных работ, не выполнены работы на 500 млн руб.

Таким образом, общая стоимость работ, необходимых для завершения реконструкции аэропорта, по данным СП, составляет 13,85 млрд руб., тогда как Белый дом выделил только 4,5% от этой суммы. В Росавиации пояснили, что предоставленные из Резервного фонда 620 млн руб. должны быть освоены до конца 2019 года. Тендер по выбору подрядчика будет объявлен в соответствии с законодательством, добавили в ведомстве.

Адвокат Forward Legal Людмила Лукьянова отмечает, что указать, когда Росавиация подготовит закупочную документацию, невозможно: агентство еще не обновило план-график закупок на год. «Однако учитывая, что вопрос с окончанием реконструкции Домодедово стоит очень остро, можно быть уверенными, что Росавиация подготовит конкурсную документацию и скорректирует план-график закупок в ближайшее время»,— считает юрист.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что смещение сроков введения новой ВПП не прекратит работу аэропорта, но тормозит его развитие в части наращивания пропускной способности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4065756>

ВЕДОМОСТИ; АНТОН ФИЛАТОВ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.19; ДЕВЕЛОПЕР «ИНГРАД» МОЖЕТ ОСТАНОВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПРОЕКТОВ; РОСАВИАЦИЯ ОТОЗВАЛА СОГЛАСОВАНИЕ НА ВОЗВЕДЕНИЕ КРУПНОГО ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА «ФИЛАТОВ ЛУГ» РЯДОМ С «ВНУКОВО»

Компания «Молин групп» подала иск в Арбитражный суд Московской области с требованием признать недействительным решение межрегионального территориального

управления Росавиации об аннулировании согласования многоэтажной застройки в новой Москве. Об этом говорится в определении суда о начале производства по делу, опубликованном в базе данных арбитражных судов. Иск был подан в мае. Компания оспаривает аннулирование согласования на застройку в д. Картмазово на Киевском шоссе в нескольких километрах от аэропорта «Внуково».

Судя по указанному в определении кадастровому номеру участка, девелоперская группа «Инград» строит на этой территории жилой комплекс «Филатов луг». Разрешение на застройку было выдано в 2017 г. В решении столичной градостроительно-земельной комиссии сказано, что в Картмазово «Молин групп» владеет 35,4 га. Еще в 2016 г. она передала участок в аренду ООО «Бизнес групп», которое входит в «Инград». В Картмазово можно построить микрорайон на 520 000 кв. м, из которых 364 000 кв. м – жилье.

«Инград» – один из крупнейших застройщиков Московского региона. Общий портфель компании – 2,2 млн кв. м, сказано на ее сайте, а «Филатов луг» – один из самых масштабных проектов. Основной владелец «Инграда» – концерн «Россиум» владельца Московского кредитного банка Романа Авдеева. Около 18% девелопера принадлежит структуре ГК «Регион».

6 млн кв. м

такова площадь крупнейшего проекта, спор о судьбе которого ведут аэропорт и застройщик. В 2016 г. «Домодедово» потребовало в Арбитражном суде Московской области признать незаконным согласование крупного проекта группы «Самолет». Градостроительный совет области разрешил компании разработать проект планировки территории на 915 га в Ленинском районе для строительства 6 млн кв. м недвижимости. «Домодедово» считало, что строить там нельзя из-за повышенного уровня шума. Проблема возникла из-за отсутствия законодательства, а также желания «Домодедово» ограничить использование всех территорий в 30-километровом радиусе от аэропорта, говорил гендиректор «Самолета» Игорь Евтушевский. Разбирательства идут до сих пор. Заключение Росавиации было выдано без оценки возможного влияния объекта на работу средств радиотехнического обеспечения полетов аэропорта «Внуково», сказано в письме руководителя агентства Александра **Нерадько** в «Инград». Кроме того, строительство не согласовывалось с «Внуково». **Нерадько** попросил «Инград» остановить стройку на время проведения проверки на безопасность полетов. Часть этого письма без указания даты выложена в Telegram-канале ЖК «Филатов луг». Близкий к «Инграду» человек подтверждает, что такое письмо получено.

Компания получила все необходимые согласования на строительство комплекса в Картмазово сроком на 10 лет, сейчас он находится в высокой стадии готовности, первые корпуса планируется ввести уже в конце этого года, говорит представитель «Инграда». По его словам, до 2019 г. никаких претензий от Росавиации не было.

Согласно Воздушному кодексу никаких согласований со стороны «Внуково» не требуется, достаточно разрешения Росавиации, отмечает представитель крупного девелопера, строящего жилье в районе аэропорта. Представитель Росавиации от комментариев отказался, запрос во «Внуково» остался без ответа. Связаться с представителем «Молин групп» не удалось.

К наиболее вероятным причинам аннулирования согласований со стороны Росавиации относятся нарушение застройщиком параметров проекта: чаще всего это касается этажности и высоты сооружений, отмечает партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. Строительство комплекса следует остановить, советует руководитель практики имущественных и обязательственных отношений «Амударья» Галина Гамбург. По ее словам, если даже компания продолжит работы, то без согласований его будет невозможно ввести в эксплуатацию и, соответственно, заселить. Есть риск признания комплекса самостроем, добавляет Горбунов. А это уже чревато сносом объекта. Такая

ситуация несет колоссальный риск для покупателей квартир, отмечает Гамбург. Если договор о приобретении жилья уже заключен, а согласование так и не будет получено, то, по ее словам, его придется расторгать в связи с существенно изменившимися условиями. Впрочем, застройщик может устранить нарушения либо добиться восстановления разрешения на строительство через суд, добавляет Горбунов.

<https://www.vedomosti.ru/realty/articles/2019/08/18/809062-developer-ingrad>

RNS; 2019.08.18; ВЭБ ПРОФИНАНСИРОВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В САРАТОВЕ НА 5,4 МЛРД РУБ.

Строительство нового аэропорта в Саратове профинансировано из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на 5,4 млрд руб., сообщает ВЭБ.

«ВЭБ профинансировал на 5,4 млрд рублей из средств ФНБ строительство нового аэропорта в Саратове», - говорится в сообщении.

Отмечается, что проект строительства нового аэровокзального комплекса реализован с нуля.

«Привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты, в том числе на модернизацию крупных международных узловых аэропортов, строительство и реконструкцию терминалов, является одним из стратегических приоритетов ВЭБа», - добавили в ВЭБе.

Сегодня в Саратове состоялся тестовый рейс в международный аэропорт Гагарин. На борту самолета, в частности, находились председатель Госдумы Вячеслав Володин, глава «Росавиации» Александр **Нерадько**, замминистра транспорта Александр **Юрчик**.

Аэропорт Гагарин был построен в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)». Ожидается, что пропускная способность аэропорта составит 1 млн пассажиров в год.

<https://rns.online/economy/VEB-profinansiroval-stroitelstvo-aeroporta-v-Saratove-na-54-mlrd-rub-2019-08-18/>

ТАСС; 2019.08.17; ЯКУШЕВ НАЗВАЛ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОБЛЕМУ ЗАСТРОЙКИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ПЛОЩАДОК И ПАВОДКОВЫХ ЗОН

Работу по проблеме застройки аэропортовых, паводковых, санитарных и иных зон с особыми условиями нужно вести с применением единого комплексного подхода. Об этом заявил в субботу журналистам министр строительства и ЖКХ Владимир Якушев.

«В рамках поручений эту работу принято отложить до 2021 года, потому что надо провести серьезный анализ приаэродромных территорий. В целом же речь идет о более чем 20 зонах, в частности санитарных и зонах подтопления. Проблема масштабная, комплексная, и работу эту вести необходимо с применением комплексного подхода», - сказал он.

Глава Минстроя напомнил, что поручение по итогам заседания Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения приостанавливает до 1 января 2022 года новые обязательные требования к установлению зон с особыми условиями использования территорий при условии соблюдения требований законодательства в области охраны окружающей среды, объектов культурного наследия и охраняемых природных территорий.

Как ранее сообщал ТАСС, Госдума в 2017 году приняла закон о правилах строительства в приаэропортовых зонах (ПАТ). Он подразумевает, что каждый аэропорт должен заново разработать проект ПАТ, согласовать его с региональными властями и утвердить в **Росавиации**. Документом предусматривается создание семи подзон, в которых устанавливаются ограничения на использование объектов недвижимости - от полного запрета до разрешения на любое строительство, кроме жилья. Порядок введения этих подзон утверждается кабмином.

В августе 2019 года газета «Ведомости» сообщила, что Министерство транспорта России разработало законопроект, предусматривающий новый порядок установления приаэродромных территорий (ПАТ). Издание сообщило, что новый документ предполагает устанавливать ПАТ с шестью подзонами, а седьмая может быть выделена дополнительно, но не позднее 2025 года. Эксперты, опрошенные газетой, предположили, что таким образом к 2025 году спорная седьмая зона может быть застроена жильем, что отразится на развитии аэропортов и безопасности полетов.

Якушев, в свою очередь, заявил, что законопроект администрирует Минтранс, а Минстрой, как и другие ведомства, согласовывают нормы в своей части.

<https://tass.ru/nedvizhimost/6772136>

ТАСС; 2019.08.16; ЭКСПЕРТ ЗАЯВИЛ, ЧТО «КРАСНОЙ КНОПКИ» ДЛЯ ЗАЩИТЫ АЭРОДРОМОВ ОТ ПТИЦ НЕ СУЩЕСТВУЕТ

Существующие системы защиты аэродромов от птиц не обладают стопроцентной эффективностью, она во многом зависит от мастерства орнитологов. Об этом ТАСС в пятницу заявил ведущий электроник лаборатории экологии и управления поведением птиц Института проблем эволюции и экологии имени А.Н. Северцова РАН Сергей Золотарев.

«Красной кнопки» для защиты аэродромов от птиц от не существует. Это комплекс мер, в том числе биоакустическое оборудование. Должно быть организовано круглосуточное дежурство орнитологов на поле, они имеют на вооружении пиропатроны и биоакустическую установку. Это позволяет управлять поведением птиц, и здесь многое зависит от опыта орнитологов», - сказал Золотарев.

По его словам, существуют стационарные и мобильные биоакустические установки, которые отпугивают пернатых криками бедствия птиц, звуками выстрелов охотничьего ружья. В том числе такие установки работают в автоматическом режиме. При этом эксперт затруднился оценить эффективность существующих технических систем.

«Все зависит от объекта, от видов птиц, которые там находятся. Иногда эффективность достигает 100%, иногда и они малоэффективны. Также важен опыт применения, понимания ситуации и поведения птиц. Самое опасное - это когда чайки стаями садятся на взлетно-посадочную полосу», - заключил ученый.

15 августа самолет Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», летевший из Москвы в Симферополь, совершил аварийную посадку возле аэропорта Жуковский в Подмосковье. По данным авиаперевозчика и **Росавиации**, в оба двигателя взлетающего лайнера попали птицы, в результате чего произошел отказ, а потом и возгорание силовых установок. Командир экипажа Дамир Юсупов и второй пилот Георгий Мурзин посадили воздушное судно на ближайшем поле, после чего все пассажиры были эвакуированы. Эвакуацией руководили бортпроводники «Уральских авиалиний»: Дмитрий Ивлицкий, Алия Слякаева, Дмитрий Гончаренко и Яна Ягодина.

Всего на борту самолета находились более 230 человек, в том числе 226 пассажиров, среди которых - 41 ребенок. По последним данным, в результате происшествия пострадали 76 человек, 19 из которых - дети. Одна женщина была госпитализирована.

<https://tass.ru/obschestvo/6769531>

ПРАЙМ; 2019.08.16; РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ УСТАРЕЛИ НА 30 ЛЕТ - ЭКСПЕРТ

Документ, который описывает основные мероприятия по орнитологической безопасности полетов, был принят в 1989 году и требует обновления, рассказал РИА Новости руководитель отраслевой группы авиационной орнитологии Сергей Рыжов.

Самолет авиакомпании «Уральские авиалинии» в четверг выполнял рейс по маршруту Жуковский - Симферополь. По данным **Росавиации**, на борту воздушного судна

находились 226 пассажиров и семь членов экипажа. На взлете после отрыва от взлетно-посадочной полосы самолет столкнулся со стаей чаек, попадание которых в двигатели привело к значительным перебоям в их работе. Лайнер совершил жесткую посадку в поле в Раменском районе Московской области. За медпомощью обратились 76 человек, госпитализирована только одна женщина, остальным помощь была оказана амбулаторно.

«Основной документ, содержащий полный перечень требований по противодействию птицам на аэродромах - «Руководство по орнитологическому обеспечению безопасности полетов», было разработано в 1988 году, введено в 1989 году и с тех пор не менялось. До сих пор отрасль работает по этому документу. Он, наверное, самый устаревший из всех в авиационной отрасли. Для своего времени он был прогрессивным, а теперь он морально устарел. Изменились хозяйственные отношения, наука и практика. А проверка состояния самолета проводится по этому устаревшему документу», - отметил Рыжов.

Эксперт уточнил, что 20-30 лет назад необходимо было ввести хотя бы какие-то меры по орнитологической безопасности для аэропортов, потому что не было ничего. Нормы были, но ничего не делалось.

«Отголоски этого мы, можно сказать, видим в сегодняшнем увеличении числа столкновений», - считает Рыжов.

Как уточнил эксперт, систему требований надо не поменять полностью, а обновить: ввести новые формулировки и требования.

По данным **Росавиации**, число инцидентов на 100 тысяч полетов, связанных со столкновениями самолетов с животными в РФ, растет с 2010 года в России. В 2017 году этот показатель достиг максимума - 3,71 случаев на 100 тысяч полетов, в абсолютном выражении в 2017 году было зафиксировано 110 случаев, в 2018 - 78.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; «ПОБЕДА» ПРОДОЛЖИТ ПОЛЕТЫ В АРМЯНСКИЙ ГЮМРИ, ГДЕ ЕЙ НЕДОЛИВАЛИ ТОПЛИВО

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) продолжит выполнять рейсы в армянский город Гюмри, в аэропорту которого ранее, как заявляла компания, ей недоливали топливо.

«Сегодня мы возобновляем продажу рейсов в Гюмри: аэропорт пообещал принять все необходимые меры по контролю качества топливозаправочного процесса», - сказали «Интерфаксу» в пресс-службе «Победы».

В пятницу о разрешении данной проблемы сообщил и ереванский международный аэропорт «Звартноц» (вместе с гюмринским аэропортом находится в концессионном управлении ЗАО «Армения - Международные аэропорты»). «Все проблемы решены. Процесс продаж авиабилетов возобновлен», - говорится в сообщении «Звартноца» в Facebook.

Сейчас, по летнему расписанию, «Победа» летает в Гюмри с частотой 10 раз в неделю. Но ранее в компании сообщили, что на зимний сезон продажи билетов в Армению закрыты. С чем это связано, не уточнялось.

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

Два существующих в Армении международных аэропорта - в Ереване («Звартноц») и Гюмри («Ширак») - находятся в концессионном управлении ЗАО «Армения - Международные аэропорты». Компания принадлежит аргентинскому предпринимателю армянского происхождения Эдуардо Эрнекяну.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 20 АВГУСТА ВЫРОВНЯЮТ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ - АВИАКОМПАНИЯ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), самолет которой совершил накануне экстренную посадку в Подмосковье, со вторника начнет выполнять рейсы без задержек и только собственными воздушными суднами, сообщил коммерческий директор авиакомпании Кирилл Скуратов журналистам в Екатеринбурге в пятницу.

«Мы перестроили расписание, взяли самолет «ИрАэро» на несколько дней. Он уже летал сегодня ночью в Новосибирск. Со вторника (20 августа - ИФ) мы полностью выравниваем расписание и будем использовать только свои судна», - отметил он.

Скуратов добавил, что не ожидает дополнительного внимания со стороны пассажиров к авиакомпании - ни позитивного, ни негативного.

«Никакого внимания не ожидаем. Мы работаем в штатном режиме. Только небольшие задержки (авиарейсов - ИФ) будут до вторника, со вторника все выравниваем», - сказал он.

Как сообщал представитель «Уральских авиалиний» агентству «Интерфакс-Сибирь», регулярные рейсы авиакомпании из «Домодедово» (Москва) в «Толмачево» (Новосибирск) и обратно были отменены вечером в четверг и утром в пятницу из-за нехватки бортов после произошедшей накануне аварийной посадки в Московской области. Пассажиров отправляют к месту назначения рейсами авиакомпании «ИрАэро».

Скуратов сообщал «Интерфаку», что остальные рейсы авиакомпания выполняет в соответствии с расписанием.

Пассажирский Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявший утром 15 августа рейс из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Симферополь, совершил аварийную посадку на кукурузном поле в районе деревни Рыбаки неподалеку от аэродрома вылета. На борту лайнера было 226 пассажиров и семь членов экипажа. Причиной происшествия называют попадание птиц в оба двигателя самолета.

ТАСС; 2019.08.16; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКРЫВАЮТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В МОСКВУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» запускает прямые ежедневные авиарейсы сообщением Благовещенск - Москва в связи с увеличением пассажиропотока в этом направлении в два раза. Об этом сообщается на официальном сайте правительства Амурской области.

«Перевозчик приступил к выполнению программы полетов из аэропорта Благовещенска в московский аэропорт Домодедово и предлагает пассажирам прямой беспересадочный полет <...>. По итогам семи месяцев текущего года на московском направлении выполнено 487 рейсов, перевезено 127,3 тыс. пассажиров - это в 2 раза больше, чем за аналогичный период в 2018 году», - говорится в сообщении.

Как отмечается, пассажиров будет перевозить новый самолет Airbus A320 neo, который сможет перевозить 176 пассажиров. В аэропорт Благовещенска самолет по расписанию прибывает в 07:25 по местному времени, вылет в Москву - в 08:40.

В настоящее время на маршруте Москва - Благовещенск - Москва прямые рейсы выполняют авиакомпании «Северный ветер»/«Икар» и «Сибирь», а также «Уральские авиалинии» с промежуточной посадкой в Екатеринбурге.

<https://tass.ru/obschestvo/6768518>

ТАСС; 2019.08.16; ВРИО ГЛАВЫ ЗАУРАЛЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ НОВЫЕ РЕЙСЫ В АЭРОПОРТУ КУРГАНА

Врио губернатора Курганской области Вадим Шумков предложил ввести новые рейсы в местном аэропорту, который на данный момент обслуживает только один - Курган - Москва. Для этого необходима поддержка федерального правительства, сообщил он на

совещании с первым вице-премьером - министром финансов Антоном Силуановым в Кургане.

«Сегодняшний аэропорт находится в «спящем» состоянии, единственный рейс в день только в Москву. Мы с коллегами из аэропорта переговорили, здесь тоже просим вашей поддержки, хотя бы два рейса [до Москвы], потому что [единственный] рейс уходит битком, как автобус. Мы говорим с авиакомпаниями, чтобы организовать второй рейс в Москву, есть понятные слоты, есть понятные аэропорты», - сказал Шумков.

Врио главы региона также предложил ввести в летний период по одному рейсу в неделю до Симферополя и Санкт-Петербурга. «И с учетом того, что почти 50 тыс. жителей Курганской области работают на севере Тюменской области, в том числе вахтовым методом, востребован сквозной рейс Тюмень - Сургут - Новый Уренгой на маломерном самолете. <...> Если будет поддержка со стороны федерального правительства, я полагаю, что все будет в разы быстрее», - добавил Шумков.

Согласно данным сайта аэропорта Кургана, в 2018 году он увеличил пассажиропоток на 38%, за год здесь приняли более 87 тыс. человек, в 2017 году - более 63 тыс. человек.

<https://tass.ru/ural-news/6770274>

ТАСС; 2019.08.16; КИПРСКАЯ КОМПАНИЯ ПРОВЕДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП АЭРОПОРТА ПЕВЕКА НА ЧУКОТКЕ

Компания «Планум» с Кипра победила в конкурсе на реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта города Певека на Чукотке. Об этом сообщил на своей странице в Instagram губернатор Чукотского автономного округа Роман Копин.

«Определился победитель конкурса на реконструкцию ВПП аэропорта Певека. Компания «Планум» (Кипр) Ltd. Заключаем контракт. До 2022 года Певек получит новую полосу и новые возможности», - написал Копин.

Он отметил, что с началом реконструкции полосы в Певеке будут введены ограничения по типам принимаемых воздушных судов. «Здесь у нас есть несколько решений. Ведем переговоры с авиакомпаниями S7, UTair, «Якутия» и «Алроса». Планируем с 1 июня будущего года запустить регулярный рейс Певек - Магадан, рассматриваем возможность перевозок певекчан через Анадырь», - сообщил губернатор округа.

На четырехлетнюю реконструкцию аэропорта Певека будет направлено больше 3,6 млрд рублей в рамках федеральной госпрограммы «Развитие транспортной системы». Средства на мероприятия по реконструкции аэропортового комплекса выделены из федерального бюджета. Основные работы запланированы на 2020-2021 годы.

Аэропорт Певека был построен в 1939 году. Долгое время там не производился капитальный ремонт. Сейчас необходимость в реконструкции стала особенно актуальной в связи с планами установки в Певеке первой в России плавучей атомной теплоэлектростанции и необходимостью перевозки грузов для разработки одного из крупнейших в мире золото-медного месторождения - Баимского. Певек также выступает в качестве запасного аэродрома на трансконтинентальном направлении из Северной Америки в Азию.

Материнская компания - сербская «Планум» - работает в России с 1993 года, занимаясь строительством и реконструкцией аэродромов. Это объекты в аэропортах Читы, Братска, Кемерово, Челябинска, Магнитогорска, Усть-Илимска, Якутска, Магадана, Благовещенска, Анадыря, Москвы (Шереметьево).

<https://tass.ru/v-strane/6768301>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО В 2019Г ВЫДЕЛИТ 620 МЛН РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА В «ДОМОДЕДОВО»

Правительство РФ распорядилось выделить в этом году 620 млн руб. из резервного фонда на реконструкцию аэродромной инфраструктуры «Домодедово».

Соответствующее распоряжение за подписью премьер-министра Дмитрия Медведева опубликовано на портале правовой информации в пятницу.

Получателем денег будет Росавиация.

Согласно документу, 300 млн руб. должно быть направлено на завершение строительства искусственных покрытий новой взлетно- посадочной полосы (ВПП-2) «Домодедово», 250 млн руб. - на достройку мест стоянки самолетов у нового сегмента аэровокзала Т2, еще 70 млн руб. - на строительство очистных сооружений.

До февраля 2020 года Росавиация должна будет представить доклад об использовании средств.

Ранее Счетная палата РФ опубликовала отчет, в котором высказала ряд претензий к Росавиации, в частности, что та до сих пор не обеспечила ремонт действующей и строительство новой ВПП в «Домодедово». Также не построены перроны к новому терминалу аэропорта, который возвел инвестор (структуры бизнесмена Дмитрия Каменщика), в результате здание до сих пор простаивает. Перенос сроков привел и к увеличению стоимости работ, отмечала Счетпалата.

Замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик ранее заявлял, что ведомство запрашивало у правительства порядка 12 млрд руб. на завершение реконструкции аэродрома «Домодедово».

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ВТОРУЮ ВПП В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА БУДЕТ СТРОИТЬ МЕСТНЫЙ ГИДРОЭЛЕКТРОМОНТАЖ

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (АГА, подконтрольно Росавиации) заключило контракт с АО «Гидроэлектромонтаж» (Благовещенск) на строительство второй взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Благовещенск Амурской области после шести неудачных конкурсов по поиску подрядчика.

Пресс-служба регионального правительства сообщает, что подписание контракта согласовано с федеральной антимонопольной службой (ФАС).

«По результатам проведенных конкурсных процедур, которые были признаны несостоявшимися, ФГУП АГА обратилось в ФАС России. (. . .) На основании положительного решения ФАС заказчик заключил контракт с подрядчиком», - приводятся в сообщении слова глава регионального Минтранса Александра Зеленина.

«Строительство новой полосы, отвечающей современным требованиям, решит проблему доступности и качества авиаперевозок в регионе (. . .) У аэропорта появится возможность круглосуточного приема и выпуска современных воздушных судов, без ограничений по взлетной массе и интенсивности полетов», - цитирует пресс-служба губернатора области Василия Орлова, который контролирует строительство.

Глава Приамурья отметил, что подрядчику нужно приступить к основным работам уже в 2020 году.

Сумма контракта не указывается. На последний конкурс по поиску подрядчика, объявленный в конце июня, не было подано ни одной заявки. С конца прошлого года это был уже шестой тендер, включая предквалификационный отбор потенциальных подрядчиков. Начальная (максимальная) цена контракта составляла 4 млрд 336,2 рублей (включая НДС). Срок, до которого должны быть выполнены работы, - 30 ноября 2021 года.

Как сообщалось, действующая ВПП и перрон аэропорта Благовещенска имеют высокую степень дефектности, система светосигнального оборудования аэродрома физически и морально устарела. ВПП аэропорта Благовещенска была построена в 1962 году для нужд Минобороны, ее длина составляет 2,8 км, что создает ограничения для посадки некоторых типов воздушных судов. После строительства новой ВПП в аэропорту старую полосу планируется сохранить.

В апреле Орлов на встрече с вице-премьером РФ Максимом Акимовым отметил, что неудачные попытки поиска подрядчика могут быть связаны с необъективной оценкой стоимости работ. В мае он предупреждал, что при неудачной попытке найти подрядчика по итогам пятого конкурса власти, возможно, направят проект на повторное рассмотрение госэкспертами для увеличения начальной стоимости строительства.

Проект по строительству объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта Благовещенск реализуется в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Государственным заказчиком проекта является федеральное агентство воздушного транспорта, заказчиком-застройщиком - «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Гидроэлектромонтаж», образовано в 2000 году. Основной вид деятельности - производство электромонтажных работ. Последний раз компания публиковала список аффилированных лиц в марте 2017 года, согласно ему 51% обыкновенных акций и уставного капитала принадлежал гендиректору предприятия Валерию Васильеву.

Последние пять лет чистая прибыль компании снижается при относительном сохранении объема выручки (2,3-2,9 млрд рублей). Лучший за этот период результат был получен в 2014 году - тогда чистая прибыль составила 185,5 млн рублей. По итогам 2018 года выручка снизилась на 8% к 2017 году - до 2,6 млрд рублей, чистая прибыль - на 50%, до 13,8 млн рублей.

По данным компании, ее специалисты выполняли работы по монтажу и наладке электрооборудования на строительстве Зейской, Колымской, Вилюйской, Бурейской ГЭС, Нерюнгринской, Якутской, Чульманской ГРЭС, подстанциях напряжением до 500 кВ в Амурской и Магаданской областях, Хабаровском и Приморском крае, Республики Саха (Якутия).

ИНТЕРФАКС; 2019.08.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» ВЫРОС ЗА 7 МЕСЯЦЕВ НА 9%

Аэропорт «Пулково» в январе-июле 2019 года обслужил 10,97 млн пассажиров, что на 9,1% превысило показатель аналогичного периода 2018 года, сообщила пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ООО «ВВСС», управляет аэропортом).

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 12%, до 6,81 млн человек, международных - на 4,8%, до 4,16 млн человек.

В июле аэропорт обслужил 2,21 млн пассажиров, что на 4,9% больше, чем в июле 2018 года. Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях составил 1,27 млн человек (рост на 7,6%), на международных - 936,76 тыс. человек (рост на 1,4%).

«Пулково» входит в пятерку крупнейших аэропортов РФ. Крупнейшими акционерами ВВСС являются ВТБ (МОЕХ: VTBTR), германская Fraport и катарская Qatar Investment Authority.

ТАСС; 2019.08.16; ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИИ ОТКАЗАЛ В РАССМОТРЕНИИ ЧЕТЫРЕХ ЖАЛОБ ПО БАНКРОТСТВУ «ТРАНСАЭРО»

Верховный суд (ВС) РФ оставил без рассмотрения четыре кассационные жалобы конкурсного управляющего авиакомпании «Трансаэро» Алексея Белокопыта на решения арбитражей Санкт-Петербурга. Как следует из определений суда, ВС РФ не нашел оснований для пересмотра дел и счел выводы судов Петербурга обоснованными.

В первой жалобе Белокопыт требовал отменить постановления судов Петербурга о признании действительными агентских договоров на перевозку пассажиров между «Трансаэро» и авиакомпаниями «Оренбургские авиалинии» и «БГ Авиа», заключенные в 2015 году. Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Тринадцатый арбитражный апелляционный суд и Арбитражный суд Северо-Западного округа ранее также отказали в его аннулировании. «Доводы заявителя кассационной жалобы выводы

судов не опровергают и не свидетельствуют о наличии оснований для передачи жалобы на рассмотрение в судебном заседании», - говорится в определении ВС РФ.

Вторая жалоба в ВС РФ касалась отмены решений о взыскании с «Газпромбанка» денег, который он ранее списал со счетов авиакомпании без подтверждения для погашения кредита. Изначально «Трансаэро» требовала признать списание недействительным и обязать банк вернуть 53 млн рублей и еще 13 млн рублей процентов, однако петербургские суды удовлетворили требование частично и взыскали с «Газпромбанка» 41,3 млн рублей. Верховный суд также не нашел оснований для пересмотра этих решений.

В третьей жалобе конкурсный управляющий требовал отменить решения о включении требований авиакомпании «Аэрофлот» в размере 358 млн рублей в реестр кредиторов «Трансаэро», ВС РФ также отказался отменять данное решение. Еще одна жалоба также связана с «Аэрофлотом» - по иску авиакомпании арбитраж Петербурга в конце 2018 года признал незаконными действия конкурсного управляющего «Трансаэро», который не включил в отчет о своей работе долг почти в 1,5 млрд рублей перед «Аэрофлотом».

Управляющий требовал отмены этого решения и направления дела на пересмотр в арбитражный суд в Санкт-Петербурге, однако ВС РФ не нашел оснований для этого. «Отказать в передаче кассационной жалобы для рассмотрения в судебном заседании судебной коллегии по экономическим спорам ВС РФ», - говорится в определении суда.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В октябре того же года **Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта «Трансаэро». В 2017 году «Трансаэро» признали банкротом.

<https://tass.ru/ekonomika/6769055>

[Вернуться в оглавление](#)