



Ежедневный мониторинг СМИ

21 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; В ВОЛОГДЕ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ УЧАСТКУ АВТОДОРОГИ В ОБХОД ГОРОДА	5
ТАСС; 2019.08.20; В ВОЛОГДЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОСЛЕДНЕГО ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДНОЙ АВТОДОРОГИ.....	5
ВЕСТИ35; 2019.08.20; В ЧЕРЕПОВЦЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ШЕКСНУ	6
ТЕЛЕКАНАЛ35; 2019.08.20; МОСТ В ПОС. ШЕКСНА СТАНЕТ ЧЕТЫРЁХПОЛОСНЫМ ОСЕНЬЮ 2020 ГОДА.....	7
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.08.21; В МИНТРАНСЕ ОТМЕТИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ ПУБЛИЧНОГО ОБСУЖДЕНИЯ ЗАКОНОПРОЕКТОВ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ, ПРЕДЛОЖЕННЫХ ОАО «РЖД»	7
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.08.20; КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ НАЗВАЛА ФАКТОРЫ, ПРИВЕДШИЕ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ А321 В ПОДМОСКОВЬЕ.....	8
ТАСС; 2019.08.20; ПЕРЕНОС 12,6 МЛРД РУБЛЕЙ СО СТРОИТЕЛЬСТВА ДВУХ ГИДРОУЗЛОВ НА БКАД СВЯЗАН СО СДВИГОМ СРОКОВ.....	8
ТАСС; 2019.08.20; БЕСПИЛОТНЫМ АВТОМОБИЛЯМ ПОКА НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ОПЕРАТОРОВ.....	9
ТАСС; 2019.08.20; В СОЧИ РАЗРАБОТАЛИ СИСТЕМУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ БЕСПИЛОТНИКОВ	11
ТАСС; 2019.08.20; ДОРОГА ДУБНА-СКОМОРОШКИ УСКОРИЛАСЬ ВДВОЕ ПОСЛЕ ПЕРВОГО ЗА 20 ЛЕТ РЕМОНТА ПО НАЦПРОЕКТУ	11
ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ; 2019.08.20; АРХАНГЕЛЬСК ЖДЕТ НЕБЫВАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ	12
ТАСС; 2019.08.20; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАССЫ М-7 В БАШКИРИИ УВЕЛИЧИТСЯ В ДВА РАЗА В ПИКОВЫЕ ПЕРИОДЫ	13
ТАСС; 2019.08.20; КОМПАНИЯ «ВЯТАВТОДОР» ОТКРЫЛА ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ АСФАЛЬТОБЕТОНА В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА; 2019.08.20; КОСТРОМСКИЕ ДОРОЖНИКИ ОКАЗАЛИСЬ НЕ ГОТОВЫ К ФИНАНСИРОВАНИЮ; МИЛЛИОНЫ ЗАКАТЫВАЮТ В АСФАЛЬТ	14
ТАСС; 2019.08.20; В РОСТОВСКОМ ГОРОДЕ В 2019 Г. ОТКРОЕТСЯ ДОРОГА, КОТОРУЮ НЕ МОГЛИ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 10 ЛЕТ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ТВЕРСКОЙ ГУБЕРНАТОР ДОЛОЖИЛ МЕДВЕДЕВУ ОБ ИСПОЛНЕНИИ НАЦПРОЕКТОВ	16
ТАСС; 2019.08.20; ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ РАБОТ ПО УКЛАДКЕ ДОРОГ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИТСЯ К 1 СЕНТЯБРЯ.....	17
ТАСС; 2019.08.20; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ВЫПОЛНЕНА В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	18
ТАСС; 2019.08.20; В ЧЕЧНЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛИ ЧАСТЬ АВТОДОРОГИ К УРУС-МАРТАНУ	18
ТАСС; 2019.08.20; УДМУРТИЯ НАМЕРЕНА СОТРУДНИЧАТЬ С КИТАЙСКОЙ КОРПОРАЦИЕЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ	18

ТАСС; 2019.08.20; ГЛАВА ЯНАО ПООБЕЩАЛ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПРОБЛЕМНЫЕ ДОРОГИ ПОСЛЕ ПОЕЗДКИ ЗА РУЛЕМ ПО ОКРУГУ	19
ВЕСТИ ОБРАЗОВАНИЯ; 2019.08.20; СТУДЕНТЫ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ВОШЛИ В СОСТАВ МОЛОДЁЖНЫХ ОТРЯДОВ В 2019 ГОДУ	20
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.08.20; ВУЗЫ ОБЕСПЕЧИЛИ СЕБЕ МЕСТА В РЕЙТИНГЕ.....	21
ТАСС; 2019.08.20; РОСТУРИЗМ И МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЮТ МЕРЫ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ДОСТУПНОСТИ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР; 2019.08.20; НОВАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ ОБЪЕДИНИТ ТРАССЫ «АМУР», «УССУРИ» И «ВОСТОК»; НОВАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ ОБЪЕДИНИТ ТРАССЫ «АМУР», «УССУРИ» И «ВОСТОК».....	22
ТАСС; 2019.08.20; В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ МОГУТ ОТКРЫТЬ АВТОСТАНЦИЮ	23
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2019.08.21; ЮГО-ВОСТОЧНАЯ ХОРДА ПРОШЛА ЧЕРЕЗ ТРЕНИЯ; ЖИТЕЛИ ПРОСЯТ ИЗМЕНИТЬ ИЛИ ОТМЕНИТЬ ЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО	23
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.08.21; «СИТИМОБИЛ» РАЗДЕЛИТ ЧЕК; АГРЕГАТОР ТАКСИ Тестирует совместные поездки ..	25
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.08.20; МОГУТ ЛИ КАМЕРЫ СНИЗИТЬ АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ?	26
ТЕЛЕКАНАЛ 360; РОМАНОВА ВИКТОРИЯ, СТРУКОВА ТАТЬЯНА, ЧЕРНУХИНА КСЕНИЯ; 2019.08.20; КАМЕРНЫЙ БИЗНЕС. КАК ЗАРАБАТЫВАЮТ НА ФОТОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ РОССИИ	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – САРАТОВ; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.20; КАРТЕЛЬНЫЙ СГОВОР НАЛИЦО; ОБЛАСТНОЙ САРАТОВСКИЙ УФАС УСМОТРЕЛ В СОГЛАШЕНИИ МЕЖДУ МУНИЦИПАЛИТЕТОМ И ПЕРЕВОЗЧИКАМИ НАРУШЕНИЕ ЗАКОНА О КОНКУРЕНЦИИ	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.08.20; СОБЯНИН: ПЕРЕСАДКИ С МЦД НА МЕТРО БУДУТ БЕСПЛАТНЫМИ	32
ТАСС; 2019.08.20; «МЕНТОЛ», «ПАПАЙЯ», «ЗЕЛЕНЬ ЛУГ». ОПРЕДЕЛЕН ЦВЕТА ЛИНИЙ МЦД НА СХЕМЕ МОСКОВСКОГО МЕТРО	33
ПРАЙМ; 2019.08.20; «ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ» ЗАЙМЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ I ЭТАПА ОБХОДА ВОЛГОГРАДА ЗА 18,8 МЛРД РУБ.....	33
ТАСС; 2019.08.20; ЛЕВОБЕРЕЖНУЮ РАЗВЯЗКУ ПРЕЗИДЕНТСКОГО МОСТА В УЛЬЯНОВСКЕ ПОСТРОЯТ В 2022 ГОДУ	34
ТАСС; 2019.08.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ЗАВЕРШАЮЩЕГО ЭТАПА РЕКОНСТРУКЦИИ КАД В ПЕТЕРБУРГЕ	35
ТАСС; 2019.08.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ» В НОВОСИБИРСКЕ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ЧАСТНЫЙ АКЦИОНЕР ЦППК СТАЛ ОСНОВНЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ОПЕРАТОРА СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК	36
РИА НОВОСТИ; 2019.08.20; В РОСТОВСКОЙ И ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯХ ОГРАНИЧИЛИ ДВИЖЕНИЕ ФУР ИЗ-ЗА ЖАРЫ	37
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.08.21; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДО НОВОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА ОБОЙДЕТСЯ В 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ; ИЗ-ЗА НЕВЫСОКОГО ПАССАЖИРОПОТОКА ПРОЕКТ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ УБЫТОЧНЫМ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	37

ГУДОК; ИГОРЬ КИЯЕВ; 2019.08.20; ПОЛЕТ НАЧИНАЕТСЯ С ЭЛЕКТРИЧКИ; ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ГОТОВЫ К ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ АЭРОПОРТА ГАГАРИН	39
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ОТДЕЛЬНАЯ Ж/Д ВЕТКА К САРАТОВСКОМУ АЭРОПОРТУ «ГАГАРИН» ОЦЕНИВАЕТСЯ В 2,5 МЛРД РУБ.	40
ТАСС; 2019.08.20; РЖД ИЩУТ ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ШУМОПОДАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; СИБАНТРАЦИТ НАЧАЛ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ ВТОРОГО СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ	41
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; UTLC ERA РАССЧИТЫВАЕТ НАЧАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ В СЕНТЯБРЕ	41
ТАСС; 2019.08.20; РЕЛЬСОВЫЕ АВТОБУСЫ НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ НА САХАЛИНЕ 30 АВГУСТА	42
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ОВК К 2020Г ПОСТАВИТ «ДЕЛЬТАТРАНСУ» 60 КРУПНОТОННАЖНЫХ ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ.....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ФРП ДАСТ БРЯНСКОМУ ЗАВОДУ ТМХ ЗАЕМ В 390 МЛН РУБ. НА УВЕЛИЧЕНИЕ ВЫПУСКА ТЕПЛОВЗОВ	43
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.08.21; В КРЫМУ ЖДУТ «КОМЕТУ»; САНКЦИИ ЗАДЕРЖАЛИ РАСШИРЕНИЕ ФЛОТА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ	43
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОРЯДКЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ПРИ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ	44
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; СИРИЙСКИЙ ПОРТ ТАРТУС БУДЕТ В ОСНОВНОМ УПРАВЛЯТЬСЯ РОССИЙСКОЙ АДМИНИСТРАЦИЕЙ - ДЕПУТАТ САБЛИН ПО ИТОГАМ ВСТРЕЧИ С АСАДОМ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; MAERSK В АВГУСТЕ СМЕНИЛ ТЕРМИНАЛ В НОВОРОССИЙСКЕ, НАЧАЛ СУДОЗАХОДЫ НА НУТЕП.....	46
ТАСС; 2019.08.20; ПО РЕЧНОМУ МАРШРУТУ ПЕТЕРБУРГ - ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД БУДУТ ПЕРЕВОЗИТЬ ДО 10 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД	46
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.21; А НА SUPERJET В ДВА РАЗА ВЫШЕ	46
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.21; ФАС ОБНАРУЖИЛА РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ НА РЕЙСАХ С SUPERJET; СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ НА МАРШРУТАХ, ОБСЛУЖИВАЕМЫХ SUKHOI SUPERJET 100, НА 20% ВЫШЕ, ЧЕМ НА ДРУГИХ САМОЛЕТАХ, ВЫЯВИЛА ФАС. ГЛАВА СЛУЖБЫ ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ ОБЪЯСНЯЕТ РАЗНИЦУ ВЫСОКИМИ РАСХОДАМИ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ SSJ	48
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЮЛИЯ ВЫРОВОДА; 2019.08.21; РОСАВИАЦИЯ РАЗОСЛАЛА РЕКОМЕНДАЦИИ ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ А321 В ПОЛЕ; В СВОИХ РЕКОМЕНДАЦИЯХ РОСАВИАЦИЯ НАПОМНИЛА О ДВУХ ИНЦИДЕНТАХ С САМОЛЕТАМИ, ПРОИЗОШЕДШИМИ В 2007 И 2017 ГОДАХ, ИЗ-ЗА СТОЛКНОВЕНИЯ С ПТИЦАМИ. ВЕДОМСТВО ПРИЗВАЛО ЭКСПЛУАТАНТОВ САМОЛЕТОВ ИЗУЧИТЬ МАТЕРИАЛЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ЭТИХ СЛУЧАЕВ	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.08.21; БОРЬБА ЗА ПЛАМЕННЫЙ МОТОР	51
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.20; ИЗ НОВОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА ВЫЛЕТЕЛ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС	56
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ СРЕДНЯЯ ВОЛГА; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.21; ПОЛЕТИМ ЧЕРЕЗ «ГАГАРИН»	57

Министерство транспорта РФ

ТАСС; 2019.08.20; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА.....	58
ТАСС; 2019.08.20; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕВЕЛ СВОИ САРАТОВСКИЕ РЕЙСЫ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН.....	58
ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; РФ НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРОДЛЕВАТЬ ЛЬГОТНЫЙ ВВОЗ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ В ЕАЭС, НЕСМОТРЯ НА ПРОСЬБЫ КАЗАХСТАНА - ИСТОЧНИК.....	59
РИА НОВОСТИ; 2019.08.20; МИНСТРОЙ РФ ПОДДЕРЖАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О СОКРАЩЕНИИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ.....	60
RNS; 2019.08.20; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ЧИСЛА СТОЛКНОВЕНИЯ САМОЛЕТОВ С ПТИЦАМИ.....	60
ТАСС; 2019.08.20; ВЭБ.РФ ОЖИДАЕТ ВХОЖДЕНИЯ ЯПОНСКИХ ИНВЕСТОРОВ В ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ АЭРОПОРТА В ХАБАРОВСКЕ.....	61
ПРАЙМ; 2019.08.20; «ПОБЕДА» ИЩЕТ ПРОВАЙДЕРА ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ КОМПОНЕНТОВ BOEING 737-800.....	61
ТАСС; 2019.08.20; СУД ОБЯЗАЛ ЭКСПЛУАТАНТА АЭРОПОРТА НАЛЬЧИК ОПРЕДЕЛИТЬ ПРИАЭРОДРОМНУЮ ТЕРРИТОРИЮ.....	62

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.08.21; В ВОЛОГДЕ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ УЧАСТКУ АВТОДОРОГИ В ОБХОД ГОРОДА

Под Вологдой открыли движение по новому участку трассы М-8 «Москва-Архангельск», соединяющему региональную дорогу «Вологда-Норобово» и федеральную трасу «Вологда - Новая Ладога».

Как сообщает пресс-служба главы Вологодской области, в ходе торжественной церемонии запуска трассы **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** отметил, что за два года построена магистраль, отвечающая самым высоким стандартам.

«Этого события ждали как вологжане, так и те, кто ранее, проезжая город транзитом, был вынужден стоять в пробках на Окружном шоссе. Каждый день по нему проезжало до 15 тысяч автомобилей. Сегодня мы выводим транзитный транспорт за пределы города, разгружаем улицы и пешеходные переходы. Вместе с этим мы улучшаем экологическую обстановку в Вологде и, главное, качество жизни вологжан», - цитирует пресс-служба **Дитриха**.

Кроме того, во вторник стартовал ключевой этап строительства еще одного крупного инфраструктурного проекта не только для Вологодчины, но и сразу двух федеральных округов (Центрального и Северо-Западного) - нового моста через реку Шексну в Череповце. Строители забили первую сваю в основание одной из пятнадцати опор будущего мостового сооружения.

Глава региона Олег Кувшинников, который еще в статусе мэра Череповца 12 лет назад инициировал разработку проектно-сметной документации объекта, напомнил, что изначально мост планировали сдать в 2025 году. Однако по достигнутым ранее договоренностям между правительством области и подрядчиками (АО «ВАД» и «Мостострой 11»), в случае перераспределения средств стройка будет завершена значительно раньше - уже 15 августа 2022 года. Стоимость проекта превышает 16,5 млрд рублей.

Как сообщалось, ранее были введены в эксплуатацию первая, вторая и третья очереди обхода областной столицы. Они соединяют федеральные автомобильные дороги А-114 «Вологда - Новая Ладога» и северное направление дороги М-8 «Холмогоры».

Строительство недостающего IV звена объекта началось в 2017 году. На его реализацию из федерального бюджета было выделено 12 млрд рублей.

По проекту IV пусковой комплекс - это почти 17 км новой трассы, две развязки и два моста. Строительство было разделено на два этапа.

Открытый девятикилометровый участок дороги - первая часть комплекса. Завершение второго - к 1 сентября 2020 года - позволит окончательно связать между собой южное и северное направление федеральной автодороги М-8 «Москва-Архангельск» и соединить ее с трассами А-114 и А-119.

ТАСС; 2019.08.20; В ВОЛОГДЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОСЛЕДНЕГО ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДНОЙ АВТОДОРОГИ

Строительство последнего четвертого участка обходной автодороги началось во вторник, сообщили ТАСС в пресс-службе правительства региона.

«Сегодня открываем участок Южного обхода Вологды. И это пример того, каким образом можно комплексно строить большие дорожные проекты на территории отдельно взятого субъекта РФ. Сейчас, открывая этот участок, мы, по сути, выводим транзитный трафик из

центра города. С открытием второй его части в следующем году этот вывод трафика полностью осуществится», - сказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

По данным пресс-службы правительства региона, в рамках строительства четвертого пускового комплекса планируется ввести в эксплуатацию 16,8 км четырехполосной дороги первой категории с разделительным ограждением, три крупные двухуровневые развязки и две небольшие развязки - путепроводы. Также в ходе работ будет осуществлено строительство двух мостов общей протяженностью 140 м - через реки Шограш и Содема. Общая стоимость объекта около 12 млрд рублей, финансирование осуществляется из федерального бюджета.

В период с 2000 по 2008 годы построены 1-3 пусковые комплексы обхода Вологды, общей протяженностью 14,5 км стоимостью 2,5 млрд рублей. Это позволило связать между собой северное направление автомобильной дороги федерального значения М-8 Москва - Архангельск, автомобильную дорогу федерального значения А-114 Вологда - Новая Ладога и автодорогу федерального значения А-119 Вологда - Медвежьегорск.

В настоящее время на построенных участках обеспечен пропуск до 10 тыс. автомобилей в сутки. Строительство этих пусковых комплексов обхода существенно улучшило пропускную способность вологодского транспортного узла и дорожную ситуацию в Вологде, добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/6780227>

На ту же тему:

<https://35tv.ru/news/2019/8/20/otkryto-dvizhenie-na-esche-odnom-uchastke-obhoda-goroda-vologdy>

<https://vologda.mk.ru/social/2019/08/21/otkryli-pervuyu-chast-obkhoda-vologdy.html>

ВЕСТИ35; 2019.08.20; В ЧЕРЕПОВЦЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ШЕКСНУ

В Череповце сегодня **министр транспорта Евгений Дитрих** лично дал старт строительству шестиполосного моста через Шексну. Город, разделённый рекой на две неравные части, задыхается в пробках. Существующая переправа – единственная, связывающая Зашексинский район с центром и промышленной зоной, работает на пределе возможностей и нуждается в капитальном ремонте. Новый объект не только даст новый толчок развитию крупного индустриального центра, но и свяжет две федеральные трассы: Вологда – Новая Ладога и Москва – Ярославль – Вологда.

Строительство моста в Череповце поддержал президент в ходе рабочей встречи с губернатором в марте этого года. Протяжённость переправы составит чуть больше километра, ширина – 30 метров. В прошлом году началось строительство подходов к будущему мосту. Возводить сам объект будут специалисты, которые строили Керченский мост. Завершить все работы по контракту должны к 2025 году, но, по словам подрядчиков, этот срок может быть сокращен.

Евгений Дитрих – **министр транспорта** Российской Федерации: «У нас есть ресурсы, мы будем помогать. Те даты, которые обозначены для строительства этого объекта, абсолютно реальны. Мы знаем, как это можно сделать. Это будет новая транспортная высококачественная коммуникация, очень красивая, которая даст новое развитие районам, этим землям за Шексной развиваться. Это новое жильё, новые рабочие места, экономическая реальность, это подъём».

https://вести35.пф/video/2019/08/20/v_cherepovce_nachalos_stroitelstvo_mosta_cherez_sheksnu

На ту же тему:

<http://volgdairegion.ru/news/2019/8/20/ministr-transporta-rf-evgeniy-ditrih-sroki-stroitel-stva-mosta-v-cherepovce-real-ny>

ТЕЛЕКАНАЛ35; 2019.08.20; МОСТ В ПОС. ШЕКСНА СТАНЕТ ЧЕТЫРЁХПОЛОСНЫМ ОСЕНЬЮ 2020 ГОДА

Работы на автомобильном мосту стартовали в прошлом году. Сооружают новый пролет протяженностью 290 метров, двухуровневую развязку со стороны Вологды и надземный пешеходный переход. Завершить работы планируют 1 ноября 2020 года. Сегодня строительство оценили **министр транспорта** России **Евгений Дитрих** и полпред Президента в СЗФО Александр Гуцан.

<https://35tv.ru/news/2019/8/20/most-v-pos-sheksna-stanet-chetyrehpolosnym-osen-yu-2020-goda>

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.08.21; В МИНТРАНСЕ ОТМЕТИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ ПУБЛИЧНОГО ОБСУЖДЕНИЯ ЗАКОНОПРОЕКТОВ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ, ПРЕДЛОЖЕННЫХ ОАО «РЖД»

О необходимости проведения процедуры публичного обсуждения разработанных в ОАО «РЖД» законопроектов о внесении изменений в Федеральные законы «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и «О железнодорожном транспорте Российской Федерации», которые в марте 2019 года были направлены в адрес **Минтранса** РФ, говорится в ответе пресс-службы ведомства в редакцию ИА «РЖД-Партнер.ру».

В **Минтрансе** отметили необходимость проведения публичного обсуждения законопроектов о железнодорожном транспорте, предложенных ОАО «РЖД»

Кроме того, там отмечается, что предложения инфраструктурной компании в настоящее время прорабатываются экспертами **Минтранса**. А главной целью поправок в действующее законодательство указывается регулирование инвестиций в инфраструктуру Российских железных дорог. «Документ направлен на закрепление основ инвестирования в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования», - подчеркивается в ответе министерства.

Напомним, что в апреле 2019 года в СМИ попал проект изменений в ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава, уточнения прав и обязанностей перевозчика и отдельных связанных с этим вопросов организации перевозочного процесса)» в виде письма министру транспорта **Евгению Дитриху** от генерального директора компании Олега Белозерова. 32-страничный документ датирован 4 марта 2019 года. Как сообщает пояснительная записка, в законопроекте предлагается закрепить новые термины, появление которых соответствует поручениям президента и правительства РФ, а также федеральным программам последнего времени.

В августе 2019 года стало известно о разработанном в ОАО «РЖД» проекте постановления Правительства РФ об утверждении «Правил недискриминационного доступа к услуге перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования», которые должны заменить действующие с 2003 года «Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования».

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-mintranse-otmetili-neobkhodimost-provedeniya-publichnogo-obsuzhdeniya-zakonoproektov-o-zheleznodor/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.08.20; КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ НАЗВАЛА ФАКТОРЫ, ПРИВЕДШИЕ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ А321 В ПОДМОСКОВЬЕ

Комиссия, расследующая инцидент с экстренной посадкой самолета «Уральских авиалиний» в Подмоскowie, назвала факторы, которые могли привести к ЧП. Об этом говорится в письме за подписью главы Росавиации **Александра Нерадько** в адрес руководителей территориальных органов Росавиации и руководителей организаций гражданской авиации, которое имеется в распоряжении Агентства городских новостей «Москва».

«По результатам расследования комиссия отмечает, что произошедший инцидент обусловлен следующим факторами. Оператором аэродрома не была спрогнозирована возможность остановки стаи птиц на контуре летного поля в период их суточного перелета; отсутствие рекомендаций дежурному орнитологу о порядке действий при обнаружении и отпугивании отдыхающих молодых птиц, не способных быстро реагировать на применяющиеся технические средства; нарушение орнитологом требований инструктивного материала, разработанного оператором аэродрома, запрещающего производить отпугивание птиц менее чем за пять минут до посадки воздушного судна», - говорится в письме.

В письме также отмечается, что технология взаимодействия оператора аэродрома со службой организации воздушного движения (при наличии информации о скоплении птиц на летном поле) не предусматривает процедуру о необходимости временного прекращения полетов с целью обеспечения условий для удаления птиц на безопасное расстояние.

15 августа пассажирский самолет Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявший рейс Жуковский - Симферополь, совершил жесткую посадку в Подмоскowie. По данным Росавиации, на борту находились 226 пассажиров и семь членов экипажа. Все пассажиры были эвакуированы. В авиакомпании пояснили, что причиной инцидента стало попадание птиц в двигатели лайнера. Московская межрегиональная транспортная прокуратура начала проверку после инцидента, а Следственный комитет России возбудил дело по статье УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта». Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссию для расследования причин ЧП и приступил к расшифровке «черных ящиков» авиалайнера, которые не получили повреждений в результате инцидента.

По информации МЧС Подмоскowie, за медпомощью после происшествия обратились 76 пассажиров самолета, из них 19 детей. Была госпитализирована одна женщина, которую 20 августа выписали из больницы.

После инцидента президент России **Владимир Путин** присвоил звание Героев России пилотам, посадившим самолет А321 на кукурузное поле в Подмоскowie, - Дамиру Юсупову и Георгию Мурзину.

<https://www.mskagency.ru/materials/2919609>

ТАСС; 2019.08.20; ПЕРЕНОС 12,6 МЛРД РУБЛЕЙ СО СТРОИТЕЛЬСТВА ДВУХ ГИДРОУЗЛОВ НА БКАД СВЯЗАН СО СДВИГОМ СРОКОВ

Перераспределение бюджетных средств в размере 12,6 млрд рублей, выделенных на строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов, в пользу реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД) связано с переносом сроков строительства гидроузлов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе **Росморречфлота**.

«По сути, это эффективное перераспределение бюджетных средств, заложенных на начальные этапы реализации двух проектов, связанное с переносом сроков строительства гидроузлов», - пояснили в Росморрефлоте.

В пресс-службе добавили, что средства на строительство гидроузлов будут компенсированы аналогичным образом, когда в этом появится необходимость.

Ранее издание РБК со ссылкой на протокол заседания проектного комитета транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года сообщило, что **Росморречфлот** предложил направить 12,6 млрд рублей, предназначавшиеся для строительства Багаевского и Нижегородского гидроузлов, на реализацию проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

В начале августа **замминистра** транспорта РФ **Юрий Цветков** сообщал журналистам, что подготовительный этап строительства Нижегородского низконапорного гидроузла начнут в этом году, в эксплуатацию его планируется ввести к 2024 году. Ранее предполагалось, что реализацию проекта завершат в 2021 году.

Нижегородский гидроузел

Нижегородский низконапорный гидроузел призван решить проблемы с обмелением Волги и обеспечить судоходство между Нижним Новгородом и Городцом. Два новых комплекса гидротехнических сооружений позволят обеспечить на всем протяжении Единой глубоководной системы достижение четырехметровой глубины. В результате провозная способность речного флота увеличится более чем в два раза, восстановится в полном объеме судоходство между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями.

Багаевский гидроузел

Строительство Багаевского гидроузла стартовало в апреле 2018 года. Предварительные сроки окончания работ - 2020 год. Предполагается, что гидроузел решит ряд проблем, связанных с нехваткой воды для жителей нижнего Дона и пропускной способностью водных путей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6781189>

ТАСС; 2019.08.20; БЕСПИЛОТНЫМ АВТОМОБИЛЯМ ПОКА НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ОПЕРАТОРОВ

Даже самые продвинутые беспилотные автомобили, не имеющие руля, педалей или в целом кабины, могут обязать иметь управляющего оператора. Он будет нести ответственность наравне с водителями менее продвинутых машин, по крайней мере, на этапе внедрения беспилотных технологий. Такие предложения содержатся в разработанном в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** проекте концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотников.

Как отмечается в документе, разработанном Минпромторгом и **Минтрансом** России при участии ФАУ «РосдорНИИ», высокоавтоматизированные транспортные средства (ВАТС), «в том числе в которых конструкция не предусматривает управление со стороны водителя и, соответственно, не предусматривает наличие органов управления (руль, педали и т.д.)», должны обеспечивать необходимый уровень безопасности, предусмотренный законодательством. «На этапе внедрения новой технологии в эксплуатацию, ВАТС с отсутствием водителя должно иметь на борту оператора, отвечающего за адекватность выполнения автоматическими системами вождения и всего ВАТС задачи по обеспечению безопасности движения, - говорится в концепции. - Оператор ВАТС несет ответственность за безопасность движения наравне с водителем автотранспортного средства». Необходимость в операторе может быть пересмотрена, но только при успешной отработке беспилотных технологий на этапах внедрения.

Профессиональные стандарты и требования к таким операторам, равно как и комплекс новых специальностей по разработке и обслуживанию беспилотников ещё предстоит разработать. Сделать это предлагается на принципах государственно-частного партнерства в сотрудничестве с ведущими университетами и учебными центрами. При этом и к обычным водителям предлагается ввести дополнительные требования, связанные как с навыками управлением автомобилями с неабсолютной автоматизацией, так и с психофизиологической готовностью к соблюдению ПДД в новых условиях.

От технической безопасности к кибер угрозам

Самими беспилотникам перед выпуском на дороги общего пользования также необходимы многоступенчатые предварительные испытания, отмечается в проекте концепции. В них должны входить и компьютерное моделирование, и тесты на полигонах. Но отличительной чертой требований к ним стали требования по защите данных и стойкость к кибератакам. Разработчикам рекомендовано использовать комплексное сочетание технологий: от программно-аппаратных систем защиты, до максимального исключения принципиальной возможности вмешательства в управление извне. Например, за счет физической невозможности управления движением извне или передачи управления внешнему оператору только посредством ручного переключателя.

Ограниченная среда использования

Проектом концепции предложено ввести понятие среды штатной эксплуатации, в которой возможно будет гарантировать надежность работы автоматических систем управления автомобилем. В зависимости от специальной цифровой дорожной инфраструктуры, географии, погоды и других ограничений предлагается ввести три основных типа штатной среды. В первом случае высокоавтоматизированные автомобили могут ориентировать только на бортовые сенсоры и должны быть серьезно ограничены в скорости. В последнем, автоматически управляемый автомобиль может полноценно взаимодействовать с так называемой «умной дорогой» и ему можно будет разрешить движение с максимальной разрешенной скоростью. При этом предлагается утвердить перечень дорог, по которым движением высокоавтоматизированных автомобилей должно быть запрещено, и только для высшего уровня беспилотности, не требующего вмешательства человека, необходимости в ограничениях нет.

Для полноценного использования всех преимуществ беспилотного движения дороги должны быть оснащены цифровой инфраструктурой. Это позволит снизить стоимость перевозок за счет перераспределения ответственности на систему, включающую транспортное средство и инфраструктуру. «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 документе.

Но главная задача дорожной инфраструктуры – обеспечение безопасности дорожного движения, транспортной безопасности и мобильности в режиме реального времени. И, как отмечается в проекте, необходима смена подхода к организации, планированию и построению дорожной сети. В частности, дорожно-транспортная инфраструктура должна быть оборудована интеллектуальными транспортными системами, которые управляют транспортными потоками, контролируют соблюдение ПДД и состояние дорог. При этом такие системы должны содержать V2X-платформу, систему высокоточного позиционирования, а также цифровую карту дороги. Для выделения таких «умных» дорог предлагается ввести отдельное обозначение - «И» (интеллектуальная).

Ближайшие перспективы

В ближайшей и среднесрочной перспективе проект концепции предполагает 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», - говорится в документе.

Один значимый недостаток

Проект концепция также поднимает вопросы, связанные с потерей рабочих мест людьми, чья работа связана с управлением транспортными средствами. Практически это единственный значимый недостаток, обозначенный при массовом внедрении беспилотников. По мнению авторов проекта, негативная реакция и сопротивление профсоюзов могут быть ощутимы. Но отрицательный эффект может быть сглажен поэтапно изменениями и усилиями в сфере госуправления, а полностью решение возможно за счет переквалификации работников.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/892783>

ТАСС; 2019.08.20; В СОЧИ РАЗРАБОТАЛИ СИСТЕМУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ БЕСПИЛОТНИКОВ

Власти Сочи вместе с Минтрансом и Минпромторгом России разработали проект концепции для обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотников в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом во вторник журналистам сообщили в пресс-службе администрации города.

«Разработан проект концепции для обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотников. Документ направлен на повышение уровня безопасности на дорожной сети и является частью комплекса мероприятий федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

По данным пресс-службы, в концепции также сформулированы рекомендации по безопасному функционированию высокоавтоматизированных транспортных средств, основные требования к дорожно-транспортной инфраструктуре, перспективные сферы использования беспилотных и подключенных транспортных средств, социально-экономическая эффективность внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств.

«Для содействия развитию инфраструктуры, обеспечивающей внедрение беспилотного дорожного движения, и выработки общей политики в данной сфере как раз и сформирован проект концепции», - говорится в сообщении.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/892519>

ТАСС; 2019.08.20; ДОРОГА ДУБНА-СКОМОРОШКИ УСКОРИЛАСЬ ВДВОЕ ПОСЛЕ ПЕРВОГО ЗА 20 ЛЕТ РЕМОНТА ПО НАЦПРОЕКТУ

Ремонт дороги Дубна-Скоморошки длиной более чем 12 км почти завершен. Местные жители отмечают, что время движения по участку сократилось вдвое, сообщает «МК-Тула».

«Учитывая сколько населенных пунктов располагается вдоль данного участка, это большое событие для местных жителей. Вместе с тем это и безопасность: по дороге курсирует школьный автобус, который возит детей из соседних деревень в Воскресенскую школу», – заявил изданию член регионального политсовета партии «Единая Россия» Дмитрий Афоничев, проконтролировавший ход работ.

Отрезок Дубна-Скоморошки является частью дороги Тула-Белев, которая соединяет три населенных пункта, а также несколько дачных кооперативов. Через дорогу проходят маршруты рейсового и школьного автобусов. Как рассказали изданию местные жители, ремонт дороги не проводился порядка 20 лет.

Руководитель «Молодой Гвардии Единой России» по Тульской области Никита Бурвиков подчеркнул, что все этапы обсуждались с местными жителями и затем были отражены в проекте.

В настоящее время дорожный ремонт участка выполнен на 70% – завершена укладка выравнивающего слоя. Сдать объект в эксплуатацию подрядчик «Тулаавтодор» должен к 15 сентября. Стоимость работ оценена в 120,3 млн рублей.

Всего в Тульской области реализовано 74% работ, выполняемых в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В общей сложности этом году планируется отремонтировать 62 объекта общей протяженностью более 198 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/893169>

ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ; 2019.08.20; АРХАНГЕЛЬСК ЖДЕТ НЕБЫВАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ

ВЕДУЩАЯ: Новые технологии укладки асфальта и небывалый масштаб реконструкции. В Архангельске реализуют национальный **проект «Безопасные и качественные дороги»**. Из федерального бюджета на его исполнение выделено больше 370 миллионов рублей. Контролировать ход работ помогают активисты. Репортаж Егора Киселева.

КОРР.: Дорожные строители шутливо называют его Змеем Горынычем. В действии огромная машина-ремиксер со стороны и правда впечатляет. Черный дым, открытый огонь. Ближе лучше не подходить.

МУЖЧИНА: Пламя порядка 1000 градусов. Нагревают они асфальт до температуры 140-150 градусов. Размягчают старую асфальтобетонную смесь.

КОРР.: Эта технология называется горячая регенерация асфальта. Старое дорожное покрытие срезается, попадает в лоток, смешивается с новым битумом. Уже через минуту начинаются укладка и укатка нового полотна. Плюсов у этой новой технологии замены асфальта больше чем у классической, и они не только в скорости.

Илья ЮРЬЕВ, заместитель главного инженера компании-подрядчика: Удешевление, так как используется старый асфальтобетон, в котором присутствуют битум, щебень. Те составляющие, которые нужны для производства новой асфальтобетонной смеси.

КОРР.: Такого размаха дорожных работ Архангельск прежде не видел. Десятки единиц техники работают одновременно в центре и на окраинах. Рабочие меняют асфальт, наносят разметку, оборудуют тротуары, устанавливают светофоры там, где их не было. Масштаб работ объясняется тем, что Архангельская область участвует в национальном **проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В Архангельске отремонтируют 18 км автодорог. Для небольшого города это немало, но все же недостаточно. Комплексно проблема здесь не решалась десятилетиями и некоторые даже центральной улицы пока больше напоминают проселочные дороги.

На протяжении долгих лет дурной славой у архангельских автомобилистов пользуется проспект Советских Космонавтов в самом центре города. По сути это обычная грунтовка с огромными ямами, посыпанная щебнем. Удивительно, но ни в одну из программ реконструкций проспект до сих пор не включили. Поэтому водители предпочитают объезжать его стороной, чтобы избежать поломок.

Работать над ошибками чиновникам и строителям помогают местные автоактивисты.

Олег КОМИССАРОВ, активист общественного движения «асфальт 29»: Это щебеночно-мастичный асфальт. Он состоит из одних камней практически в отличие от другого асфальта классического, в который можно там подмешать там песка побольше, изменить рецепт, скажем так, незаметно. Здесь такое не пройдет.

КОРР.: Гарантия качества нового полотна по контракту - 4 года. Первую проверку новые улицы и проспекты пройдут уже этой зимой.

Егор КИСЕЛЕВ, Дмитрий ФИЛИППОВ, Виктор СИГОЛАЕВ. ТВ Центр, Архангельск.

ВЕДУЩАЯ: И на этом пока все. До встречи.

ТАСС; 2019.08.20; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАССЫ М-7 В БАШКИРИИ УВЕЛИЧИТСЯ В ДВА РАЗА В ПИКОВЫЕ ПЕРИОДЫ

Реконструкция участка федеральной трассы М-7 в Башкирии позволит увеличить ее пропускную способность в пиковые периоды в два раза, до 15,5 тыс. автомобилей в сутки. Отдельные участки дороги в направлении Казани будут расширены до 4 полос по **нацпроекту** к 2024 году, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе управления дороги «Приуралье».

«Участки трассы М-7 с 1231 по 1270 км, расположенные на северо-западе республики и проходящие по территориям Дюртюлинского и Кушнаренковского районов с четырьмя полосами движения. Пропускная способность дороги М-7 «Волга» в пиковые периоды в направлении Казани увеличится в два раза и составит 15,5 тыс. автомобилей в сутки», - сообщили в пресс-службе, уточнив, что работы ведутся по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Работы на первом участке трассы стартуют в 2019 году, на втором - через два года. Общая протяженность реконструируемой трассы составит 38,6 км. Стоимость работ оценивается в 12,9 млрд руб. «Проектом предусмотрено строительство пяти мостовых сооружений при переходе через реки. На пересечениях, а также для связи с прилегающими территориями и населенными пунктами, дорожники построят шесть транспортных развязок в разных уровнях и 13 примыканий в одном уровне», - добавили в ведомстве.

Также для автомобилистов предусмотрено устройство четырех площадок для кратковременной стоянки, и 16 автобусных остановок.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/892179>

ТАСС; 2019.08.20; КОМПАНИЯ «ВЯТАВТОДОР» ОТКРЫЛА ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ АСФАЛЬТОБЕТОНА В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Завод по производству асфальтобетона открыли в Омутнинском районе Кировской области. Мощность завода позволит компании «Вятавтодор» ремонтировать дороги в четырех районах региона, сообщается в понедельник на сайте областного правительства.

«В Омутнинске состоялось открытие асфальтобетонного завода компании «Вятавтодор». Общий объем инвестиций составил 60 млн рублей. Производительность завода - 175 тонн асфальтобетона высокого качества в час, на сегодняшний день в Кировской области это единственный завод такой мощности», - говорится в сообщении.

По словам генерального директора компании «Вятавтодора» Дмитрия Осипова, завод будет производить продукцию для ремонта дорог в четырех районах области. «За счет высокой производительности завода мы планируем обслуживать как федеральные, так и региональные и муниципальные дороги в Афанасьевском, Верхнекамском, Омутнинском и Белохолуницком районах», - цитирует пресс-служба Осипова. По данным правительства, в перспективе завод будет поставлять материалы и в другие дорожно-строительные организации области.

Как рассказал ТАСС глава Омутнинского района Владимир Друженьков, завод позволит повысить качество выполняемых компанией работ. «Объект даст возможность «Вятавтодору» выпускать самые современные марки асфальтобетонных смесей, участвовать в конкурсах по содержанию федеральной трассы и по выполнению капитальных ремонтов», - сказал Друженьков.

Кировское областное государственное предприятие «Вятавтодор» создано в 2009 году, в 2019 году компания является одной из подрядных организаций, выполняющих ремонт дорог регионального значения и дорог Кировской городской агломерации в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/886753>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА; 2019.08.20; КОСТРОМСКИЕ ДОРОЖНИКИ ОКАЗАЛИСЬ НЕ ГОТОВЫ К ФИНАНСИРОВАНИЮ; МИЛЛИОНЫ ЗАКАТЫВАЮТ В АСФАЛЬТ

В регионах Центральной России продолжается масштабный ремонт автотрасс. При поддержке федерального центра финансирование дорожных проектов выросло в несколько раз. Однако к освоению программ оказались готовы не все. О том, насколько успешно дорожники адаптируются к новым условиям работы, выяснила корреспондент «РГ».

Умножили на два

В начале строительного сезона костромские власти обнародовали планы ремонта дорог. По данным мэрии, в ближайшие месяцы на территории областного центра дорожники приведут в порядок 14 участков автотрасс. Ремонт пройдет на улицах Водяной, Героев, Депутатской, Заволжской, Индустриальной, Кинешемском шоссе, Князева, Московской, Нижняя Девря, Смирнова Юрия, Стопани, Шагова, Ярославской. Помимо укладки асфальта, на многих трассах решили заменить коммуникации и бордюры, укрепить обочины и восстановить тротуары. В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» городу выделено 530 миллионов рублей. Эта сумма вдвое превышает ассигнования 2016 года. Благодаря нацпроекту в план ремонта удалось включить проблемные улицы, которые до этого не могли привести в порядок десять и более лет.

В течение многих лет дорожная сеть Костромской области ветшала из-за хронического недофинансирования. В таких условиях к 2010 году количество дорог, не соответствующих нормативам, достигло в регионе 86 процентов. Однако, когда в 2011 году финансирование увеличилось, дорожники оказались не готовы к работе. На новые объемы не хватило ни техники, ни материалов, ни грамотного персонала. Работы велись некачественно, в крайней спешке, без соблюдения технологии, под снегом и дождем. В результате, по признанию депутатов городской Думы, уже весной «асфальт сошел вместе со снегом». А в отношении недобросовестных подрядчиков и чиновников, подписавших акты приемки работ, следователи возбудили уголовные дела.

И хотя до назначения виновным реальных сроков заключения дело не дошло, власти сделали выводы и начали включать в состав приемочных дорожных комиссий общественников, которые стали изучать каждый новый съезд и бордюр с особым пристрастием. Благодаря этому качество дорожных работ в Костроме заметно улучшилось. Однако позитивный опыт «народного контроля» пока взяли на вооружение не все муниципалитеты региона. И в этом году многие из них столкнулись с проблемами. Так, в середине лета жалобы на некачественный ремонт дорог начали поступать из Волгореченска. На улице Парковой подрядчики выкопали бордюры и бросили их на дороге, а сами исчезли на полтора месяца. Недоделки доставили местным жителям массу неудобств. Узнав о проблеме, власти райцентра пообещали наказать нерадивых дорожников, пригрозив им судами и полумиллионным штрафом. Подрядчики, в свою очередь, заявили о готовности вернуться на объект и привести, наконец, дорогу в порядок. В городе Галиче, где в прошлом году нерадивый подрядчик некачественно отремонтировал набережную за четыре миллиона рублей, исполнителя работ отдали под суд. В июле его приговорили к штрафу в 50 тысяч рублей. Кроме этого, подсудимого заставили за свой счет устранить все выявленные недоделки.

Подтянуться к лидерам

По данным **минтранса**, на начало 2018 года Костромская область находилась на последнем месте в ЦФО по качеству дорог: лишь 20,2 процента всех трасс региона соответствовали нормативу.

В числе регионов, где не хватает качественных автодорог, в правительстве РФ назвали Рязанскую, Тверскую, Липецкую и Смоленскую области: в них соответствующие

нормативам трассы составляли лишь 21,5, 25,7, 27,7 и 27,9 процента соответственно. В число лидеров рейтинга попали Воронеж, Белгород и Тамбов, где количество добротных трасс достигало 68-50,5 процента. По планам властей благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные дороги» к 2025 году в большинстве регионов ЦФО свыше половины всех трасс должно быть приведено в соответствие с государственными стандартами качества. Некоторые регионы движутся к достижению этой цели довольно высокими темпами. Еще в 2016 году мэр Владимира Ольга Деева, своеобразно оценившая дорожные проблемы, стала героиней репортажей всех федеральных СМИ. На встрече с горожанами она заявила: «Не приживается у нас асфальт, отторгает его земля!» Между тем занимавший в тот момент пост директора профильного департамента администрации Владимирской области Александр Романенко заявил, что в некачественном ремонте дорог виноваты электронные аукционы. По его мнению, в таких аукционах побеждает тот, кто дешевле оценивает свои услуги. Однако сейчас и «земля приняла асфальт», и аукционы не помешали: Владимирскую область нельзя отнести к явным аутсайдерам ЦФО по состоянию дорог. К началу 2018 года количество нормативных трасс в регионе составляло 47,7 процента, а к 2025-му, по прогнозам властей, этот показатель должен вырасти до отметки 51,5 процента.

Атака на мост

В начале августа в правительстве Ивановской области прошло экстренное совещание, посвященное ЧП на участке автомобильной дороги Игрищи - Константиново, где из-за бесконтрольного движения большегрузного транспорта обрушился мост через реку Ухтому. В результате 80 жителей деревни Константиново оказались отрезаны от мира. «В связи с тем что мост для проезда непригоден, администрацией района оборудована переправа через реку вброд, которую может преодолеть только техника высокой проходимости, в том числе пожарные машины и автомобили скорой помощи», - рассказали участники совещания. В итоге власти приняли решение починить мост уже в этом году. На разработку документации Ильинскому району выделяют 2,5 миллиона рублей. Кроме этого, муниципалитет получит дополнительные средства на восстановление моста. По предварительной оценке, стоимость строительно-монтажных работ составит порядка 40 миллионов рублей. Деньги выделяют из областного резервного фонда.

Как заявил ивановский губернатор Станислав Воскресенский, в этом году в регионе развернуты беспрецедентные дорожные работы: всего будет отремонтировано 297 километров дорог, тогда как в прошлом году было приведено в нормативное состояние 110 километров.

- Такое масштабное наведение порядка на дорогах не является оправданием для некачественного выполнения работ, - заявил Станислав Воскресенский. - Мы будем строго следить за соблюдением стандартов.

Возможности для этого есть - в том числе и технические. В этом году ивановские власти арендовали мобильную дорожную лабораторию для диагностики и оцифровки региональных трасс. С ее помощью можно оценивать дефекты покрытия, фиксировать параметры дорог, интенсивность транспортного потока и многое другое.

Техника техникой, но и общественный контроль тоже не помешает.

- Сигнализируйте сразу, если видите, что что-то не так, - например, если в дождь кладут асфальт, - обратился к жителям губернатор. - Обязательно об этом сообщайте.

В Иванове в этом году отремонтируют свыше 20 километров улично-дорожной сети, что втрое больше прошлогоднего. Во время рейда 12 августа, посвященного проверке качества дорожных работ, глава города Владимир Шарыпов заявил, что в целом ремонт проведен удовлетворительно, но ряд замечаний к подрядчику имеется. «Новый асфальт некачественно уложен на съездах, в некоторых местах тротуары ниже уровня проезжей

части, в результате чего на дорожки для пешеходов стекает вода, образуются лужи. Все недостатки подрядчик будет устранять за свой счет», - рассказали в облправительстве.

Справка РГ

Федеральную программу «Безопасные и качественные дороги России» начали реализовывать в 2017 году. Она рассчитана до 2025 года. Программа предусматривает выделение регионам дополнительного финансирования, благодаря которому увеличится число автотрасс, соответствующих нормам, и снизится количество ДТП. В 2019 году в нормативное состояние должно быть приведено не менее половины протяженности дорожной сети городов России, в 2025-м этот показатель должен достигнуть 85 процентов.

Кстати

По данным регионального отделения ОНФ, сегодня на «Карту убитых дорог» в Костромской области нанесено 163 проблемных трассы протяженностью 143 километра. После появления жалоб 15 дорог отремонтировали, на 47 провели ямочный ремонт, еще 12 отрезков включили в планы реконструкции.

<https://rg.ru/2019/08/20/reg-cfo/kostromskie-dorozhniki-okazalis-ne-gotovy-k-finansirovaniu.html>

ТАСС; 2019.08.20; В РОСТОВСКОМ ГОРОДЕ В 2019 Г. ОТКРОЕТСЯ ДОРОГА, КОТОРУЮ НЕ МОГЛИ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 10 ЛЕТ

Ремонт межпоселковой автомобильной трассы в ростовском городе Новошахтинске, который не могли провести более 10 лет, будет завершён в 2019 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе губернатора региона.

«Мы этот проект хотели воплотить в жизнь более десятилетия назад. Теперь, благодаря **нацпроекту**, исполнится мечта жителей города и прилегающих территорий. Отрадно, что у нас появилась возможность благоустраивать окраины, где люди никогда не видели тротуаров, освещения и хороших дорог», - приводят в сообщении слова главы администрации Новошахтинска Сергея Бондаренко.

Стоимость ремонта дороги длиной 3 км составляет более 75 млн рублей, из которых почти 68 млн рублей - федеральные средства. По данным властей, дорога обеспечивает грузоперевозки трех щебеночных заводов, также по ней пролегает путь мусоровозов на городской полигон твердых бытовых отходов, автобусный и пешеходный маршруты. Завершить работы планируется в конце сентября, уточняется в сообщении.

«За весь период реализации **нацпроекта**, до 2024 года, Новошахтинск получит порядка 300 млн рублей на ремонт дорожной инфраструктуры. Планируется привести к нормативу 11 улиц», - приводит пресс-служба слова заместителя министра транспорта Ростовской области Елены Козловской.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/888037>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ТВЕРСКОЙ ГУБЕРНАТОР ДОЛОЖИЛ МЕДВЕДЕВУ ОБ ИСПОЛНЕНИИ НАЦПРОЕКТОВ

Кассовое исполнение национальных проектов в Тверской области составляет 27%, опасений срывов срока их реализации нет, сообщил губернатор региона Игорь Руденя на встрече с премьером РФ Дмитрием **Медведевым**, отметив, что по 12 **нацпроектам** в области реализуется 50 региональных проектов.

«Мы участвуем практически во всех, кроме проекта «Наука». Основные национальные проекты, которые мы считаем самыми важными для региона, - это **«Безопасные и качественные автодороги»** и «Жильё и городская среда» - то, что является сегодня самым востребованным у нашего населения», - сказал Руденя.

Касаясь проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» губернатор сообщил, что дорожный фонд области вырос в три раза и составил практически 11 млрд рублей. «При планировании реализации проекта были учтены все приоритеты. Поэтому мы надеемся, что всё основное будет сделано по графику», - заметил он.

К 1 сентября, по его словам, будет завершена основная асфальтовая укладка дорог и в области, и в городах. «Основное направление - это Тверь, большое количество проектов. Другие проекты связывают основные города Тверской области: Тверь, Бежецк, Весьегонск. Дальше: Тверь - Торжок - Осташков и Ржев - Осташков. Это основные, ключевые артерии, которые больше всего загружены. Плюс мы посмотрели статистику дорожно-транспортных происшествий - эти направления требуют внимания», - рассказал Руденя.

Он подчеркнул, что приоритет был отдан тем мероприятиям, которые необходимо завершить до 1 сентября. «Что касается покрытия дорог, мы сейчас используем очень хороший, положительный опыт. Вы знаете, что в текущем году, во II квартале, открыто движение по трассе М11 - выезд около Твери. Предприятия, которые делали эту дорогу, освободились, и мы их привлекли на работу на территории Тверской области», - рассказал губернатор.

Глава правительства на это заметил: «Это очень правильно. Тем более что, скажем честно, дороги никогда не были конкурентным преимуществом Тверской области. Их качество всегда оставляло желать лучшего. И то, что вы таким образом, широким фронтом выдвинулись и стараетесь это делать в сезон, абсолютно необходимо».

ТАСС; 2019.08.20; ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ РАБОТ ПО УКЛАДКЕ ДОРОГ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИТСЯ К 1 СЕНТЯБРЯ

Губернатор Тверской области Игорь Руденя рассчитывает, что основную часть запланированных на текущий год работ по реконструкции и строительству дорог в области удастся закончить к 1 сентября. Об этом он рассказал во время рабочей встречи с премьер-министром РФ Дмитрием **Медведевым**.

«У нас уже к 1 сентября должна быть закончена основная асфальтовая укладка дорог и в области, и в городах», - отчитался он.

Премьер поинтересовался итогами работы по реализации **нацпроектов** в регионе. По словам Рудени, всего в области по 12 национальным проектам реализуется 50 региональных проектов, но наиболее важными и востребованными для региона являются два: «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и «Жилье и городская среда». «По «Безопасным и качественным автодорогам» ведется большая работа, - сообщил губернатор. - Дорожный фонд вырос в три раза и сейчас составляет практически 11 млрд рублей. При планировании реализации проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» были учтены все приоритеты. Поэтому мы надеемся, что все основное будет сделано по графику».

Собеседник **Медведева** рассказал, что большое количество проектов дорожного строительства сосредоточено в самой Твери. При этом в области реализуется несколько проектов, которые должны связать основные города Тверской области: Тверь, Бежецк, Весьегонск. Строятся также дороги Тверь - Торжок - Осташков и Ржев - Осташков. «Это основные, ключевые артерии, которые больше всего загружены. Плюс мы посмотрели статистику дорожно-транспортных происшествий - эти направления требуют внимания», - уточнил Руденя.

«Из всех мероприятий, которые сейчас проходят, мы сделали приоритетными те, которые необходимо завершить до 1 сентября, чтобы, когда дети пойдут в школу, начнется новый учебный год, на этих территориях работы были завершены, - подчеркнул глава региона. - Это в том числе организация пешеходных переходов, установка дорожных знаков, светофорного регулирования».

Такой подход **Медведев** похвалил. «Это очень правильно, - сказал он. - Тем более что, скажем честно, дороги никогда не были конкурентным преимуществом Тверской области. Их качество всегда оставляло желать лучшего». По оценке премьера, желание региональных властей решить вопрос дорожного строительства «широким фронтом» с соблюдением фактора сезонности этих работ «абсолютно необходимо».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/889095>

ТАСС; 2019.08.20; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ВЫПОЛНЕНА В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Ремонт дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Тульской области выполнен на три четверти. Об этом во вторник сообщили в пресс-службе правительства региона.

«На сегодняшний день в рамках **нацпроекта** в регионе выполнено 76% работ. На 24 объектах ремонт завершен, еще 34 - в работе», - приводит пресс-служба слова министра транспорта и дорожного хозяйства Тульской области Родиона Дудника.

Всего в регионе запланировано сделать ремонт на 62 участках общей протяженностью почти 200 км. Работы на оставшихся четырех объектах начнутся до конца августа, уточнили ТАСС в пресс-службе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/890735>

ТАСС; 2019.08.20; В ЧЕЧНЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛИ ЧАСТЬ АВТОДОРОГИ К УРУС-МАРТАНУ

Реконструкцию подъезда от автодороги Р-217 «Кавказ» к городу Урус-Мартан завершили в Чечне в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Торжественную церемонию открытия участка приурочили к 68-й годовщине со дня рождения первого президента Чеченской Республики Ахмат-Хаджи Кадырова.

«Реконструкция автодороги позволила увеличить пропускную способность и обеспечить комфортный проезд автотранспорту. Подъезд от автомобильной дороги Р -217 «Кавказ» к городу Урус-Мартан является важнейшим элементом дорожной сети региона, связывающим районный центр с федеральной автомобильной дорогой, а также населенные пункты Урус-Мартановского, Ачхой-Мартановского и горной части республики. По этой дороге также осуществляется связь Урус-Мартана и других населенных пунктов района со столицей республики - городом Грозным», - отметил на церемонии вице-премьер - министр автомобильных дорог Чечни Абубакар Тумхаджиев.

В результате реконструкции дорога переведена из двухполосной в четырехполосную, что позволяет обеспечить более безопасный и комфортный проезд по ней автотранспорта. На дороге установлены 2 камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/892109>

ТАСС; 2019.08.20; УДМУРТИЯ НАМЕРЕНА СОТРУДНИЧАТЬ С КИТАЙСКОЙ КОРПОРАЦИЕЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ

Власти Удмуртии сообщили о заинтересованности в сотрудничестве с «Китайской корпорацией по строительству дорог и мостов» при реализации дорожных проектов в регионе. Об этом говорится во вторник в сообщении, распространенном пресс-службой главы и правительства республики.

Удмуртию с рабочим визитом посетил заместитель главы Московского филиала компании «Китайская корпорация по строительству дорог и мостов» Кан Кай. Корпорация входит в четверку крупнейших государственных предприятий Китая, она первой вышла на международный рынок подрядных работ. По информации пресс-службы, компания выполняет подряды на строительство автомобильных дорог, мостов, портов, железных дорог, аэропортов, туннелей и других объектов.

«Регион у нас открыт. Мы крайне заинтересованы видеть вас в числе наших подрядчиков. Главное - в рамках сотрудничества должны быть соблюдены все конкурентные процедуры», - приводит слова председателя правительства Удмуртии Ярослава Семенова пресс-служба.

В свою очередь Кан Кай выразил желание ознакомиться с экономическим потенциалом республики, а также побывать на интересующих корпорацию ведущих предприятиях дорожной отрасли. Кроме того, представитель корпорации отметил, что решения компании адаптированы под технические нормативы, которые применяются при строительстве дорог в России, так как корпорация имеет опыт по возведению мостов и дорог в РФ.

«Корпорация заинтересована в развитии инфраструктуры на территории Российской Федерации и выражает свое желание рассмотреть и обсудить возможности участия в существующих и планируемых проектах на территории Удмуртской Республики», - говорится в сообщении.

Дорожное строительство в Удмуртии

Дорожная сеть республики составляет более 17 тыс. км. На автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения расположено 363 моста и путепровода длиной более 13,3 км, в том числе 9 деревянных мостов. Из них 12 искусственных сооружений находятся в крайне изношенном, предаварийном состоянии и требуют безотлагательной реконструкции. В 2019 году общая протяженность дорог, на которых производятся те или иные виды ремонтных работ, составляет 410 км.

В этом году Удмуртия включилась в реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». За шесть лет реализации **нацпроекта** в регионе отремонтируют около 1 тыс. км дорог. Объем финансирования мероприятий по **нацпроекту** за этот период составит 11,4 млрд рублей, 4 млрд из которых выделит республиканский бюджет.

До конца текущего года будет завершён процесс утверждения перечня объектов ремонта на 2020 год. Однако уже сейчас, по информации пресс-службы, есть понимание того, что по объемам работ и суммам финансирования цифры будут на уровне 2019 года - это более 1,5 млрд руб.

<https://futuraussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/889539>

ТАСС; 2019.08.20; ГЛАВА ЯНАО ПООБЕЩАЛ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПРОБЛЕМНЫЕ ДОРОГИ ПОСЛЕ ПОЕЗДКИ ЗА РУЛЕМ ПО ОКРУГУ

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов пообещал отремонтировать проблемные участки на дорогах региона после поездки за рулем в восточной части округа. Об этом он сообщил во вторник на своей официальной странице в Instagram.

Глава ЯНАО завершил свою восьмидневную поездку за рулем по трассе Надым - Ноябрьск, связанную с реализацией **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Во время поездки Артюхов посмотрел, как выполняются работы на дорогах региона, а также заезжал в близлежащие города и проводил встречи с местным населением.

«Я и раньше ездил по нашей единственной трассе, мне хорошо знакома эта дорога из плит. Конечно, ее нужно приводить в порядок. Средства на это мы найдем. Уже этой осенью вы заметите, что несколько участков дороги преобразились. Дальше - больше. Отремонтируем все проблемные участки, чтобы дорога в отпуск была комфортной», - написал Артюхов.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО, в этом году уже начались ремонтные работы на одном из проблемных участков, связывающем город Новый Уренгой с отдаленным микрорайоном Коротчаево.

«Масштабная реконструкция продлится три года, за которые приведем в порядок 67,3 километра трассы», - отметили в департаменте.

В следующем году начнутся работы на участках, связывающих поселок Пуровск с Коротчаево и с поселком Пурпе, добавили в департаменте. «В 2020-2021 годах на участке Пуровск - Коротчаево планируется капитальный ремонт 28 км дороги, в том числе 11 мостов. На дороге Пурпе - Пуровск в этот же период отремонтируют 24 км трассы, капитальный ремонт ждет три мостовых сооружения. В этом году готовится проектно-сметная документация на выполнение работ», - пояснили в пресс-службе.

Всего в 2019 году власти ЯНАО намерены отремонтировать более 100 км муниципальных и более 50 км региональных и межмуниципальных дорог. До 2024 года на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на Ямале до 2024 года будет направлено 19 млрд 651 млн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/891631>

ВЕСТИ ОБРАЗОВАНИЯ; 2019.08.20; СТУДЕНТЫ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ВОШЛИ В СОСТАВ МОЛОДЁЖНЫХ ОТРЯДОВ В 2019 ГОДУ

Около 600 студентов **Российского университета транспорта** вошли в число пятнадцати молодёжно-студенческих отрядов в 2019 году, сообщили в пресс-службе вуза.

«В 2019 году студенты РУТ (МИИТ) трудятся на объектах Московского метрополитена, ОАО «Российские железные дороги», АО «Федеральная пассажирская компания», в детских оздоровительных лагерях и других организациях. Российским университетом транспорта данная работа засчитывается как прохождение практики», – пояснили в пресс-службе.

Российским университетом транспорта (МИИТ) и Московским региональным отделением Российских студенческих отрядов в 2019 году был реализован проект по привлечению студентов университета к работе в круглогодичный строительный отряд по прокладке новых систем коммуникации в ГУП «Московский метрополитен».

С 2016 года Московский метрополитен совместно с университетом реализуют проект по привлечению студенческой молодёжи к работе в летний период на объектах московской подземки. В 2019 году участники студенческого отряда «Электрик» работали электромонтёрами по обслуживанию электрооборудования и монтёрами связи. Более 60 участников студенческого отряда обходчиков пути и искусственных сооружений, монтёров пути и тоннельных рабочих»Метрополитеновец» работали монтёрами пути, обходчиками пути и искусственных сооружений и тоннельными рабочими.

Российским университетом транспорта совместно с Департаментом градостроительной политики Москвы был сформирован строительный отряд «Реновация». Таким образом, десять студентов вуза были задействованы на строительстве крупных жилых комплексов в Москве.

По просьбе представителей **Росавтодора** был сформирован студенческий отряд, который принимает участие в строительстве пятого этапа трассы «Таврида» на полуострове Крым с 1 июля до конца августа 2019 года. Ими стали студенты третьего курса специальностей: «строительство автомобильных дорог», «строительство железнодорожных дорог», «строительство мостов и транспортных тоннелей».

С 2017 года для студентов открыты рабочие места на борту скоростных поездов «Ласточка». Данный студенческий отряд является единственным отрядом в России, бойцы которого допущены к работе на объектах высокоскоростного движения.

Для оказания помощи железнодорожникам в обеспечении массовых пассажирских перевозок был создан студенческий отряд проводников пассажирских вагонов на Московском и Северо-Западном филиале АО «Федеральная пассажирская компания» в 1999 году. В 2019 году численность отряда составила 172 человека. В настоящее время в течение года проводниками пассажирских вагонов «Юность» трудится около 25 студентов

Российского университета транспорта. Они допущены к обслуживанию поездов следующих по международным направлениям.

Студенческий общестроительный отряд в составе 26 человек по восстановлению Иосифо-Волоцкого монастыря «Вера» продолжил свою работу в 2019 году. Создание данного отряда в 1996 году стало начальной точкой возрождения движения молодежно-студенческих отрядов в РУТ (МИИТ).

В работе по обработке документов абитуриентов **Российского университета транспорта** принимал участие студенческий отряд приёмной комиссии университета «Приём-2019».

https://vogazeta.ru/articles/2019/8/20/quality_of_education/8996-studenty_rossiyskogo_universiteta_voshli_v_sostav_molodyozhnyh_otryadov_v_2019_godu

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.08.20; ВУЗЫ ОБЕСПЕЧИЛИ СЕБЕ МЕСТА В РЕЙТИНГЕ

Все отраслевые вузы вошли во Всероссийский рейтинг университетов «Национальное призвание», подготовленный порталом «УниверЭксперт - Академический критик» по итогам прошлого учебного года.

Рейтинг составлен на основе оценки преподавателей вуза российским профессиональным сообществом. Учитывались такие показатели, как значение индекса Хирша (продуктивность педагога, основанная на количестве его публикаций и их цитировании), наличие у преподавателей научно-практических работ, патентов на изобретения и полезные модели, а также отчетов о научно-исследовательской работе (НИР).

«Делая рейтинг, мы исходили из того, что вуз - это не стены (кампус), не научное или учебное лабораторное (симуляционное) оборудование, это люди. Если профессура в вузе сильная, то она и в условиях недостатка материальной базы найдет возможность дать нужные знания или навыки. И наоборот, слабая профессура неизбежно превратит даже передовой лабораторный комплекс в этакий музей современного оборудования», - отметили авторы исследования.

Всего в рейтинге представлено 695 вузов, имеющих госаккредитацию. Первое место занимает МГУ им. Ломоносова, вторую строчку - Санкт-Петербургский государственный университет. «Бронза» у Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. Десятку лучших вузов страны, по версии этого рейтинга, замыкает Финансовый университет при Правительстве РФ.

В рейтинге также присутствуют все девять отраслевых университетов. Так, **Российский университет транспорта (МИИТ)** расположился на 76-й строчке рейтинга. На 93-м месте - Петербургский госуниверситет путей сообщения императора Александра I (ПГУПС). Следом идут Омский (130-е место), Сибирский (146-е место), Ростовский (150-е место), Иркутский (182-е место), Самарский (209-е место), Уральский (211-е место), Дальневосточный (268-е место) госуниверситеты путей сообщения.

Как ранее рассказал «Гудку» **директор Административного департамента Минтранса России Константин Пашков**, всероссийские рейтинги не учитывают специфику отраслевого образования, поэтому отраслевые вузы занимают в них не самые высокие места.

«Например, если учитывать такой показатель большинства университетских рейтингов, как цитирование (число ссылок на публикации ученого), то упоминаний наших преподавателей в научных периодических изданиях не так много, потому что наши ученые решают прикладные задачи транспортной отрасли», - пояснил он.

https://www.gudok.ru/science_education/?ID=1473972

ТАСС; 2019.08.20; РОСТУРИЗМ И МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЮТ МЕРЫ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ДОСТУПНОСТИ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА

Федеральное агентство по туризму совместно с **Министерством транспорта РФ** разрабатывает меры по увеличению доступности авиаперелетов внутри страны, сообщила во вторник руководитель Ростуризма Зарина Догузова в программе «Диалог» в эфире телеканала «Россия-24».

«Мы в очень плотном диалоге находимся с **Министерством транспорта**, вообще в целом с авиационными властями страны, и будем вместе работать над тем, чтобы сделать возможность ездить по стране более доступной для людей», - сказала она.

По словам Догузовой, одна из тех финансовых мер, над которой работают ведомства, - это субсидирование туроператоров непосредственно на авиаперевозки. «Это абсолютно новая мера: до сих пор государство субсидировало самих авиаперевозчиков на перелеты. Мы же предлагаем субсидирование туроператоров непосредственно на авиаперевозки», - пояснила она.

Ранее вице-премьер Ольга Голодец заявляла, что в целях развития внутреннего туризма правительство намерено увеличить количество субсидированных билетов на отдых в пределах РФ. Она подчеркнула, что туризм - двигатель развития экономики, и на каждый рубль вложенных государственных средств страна получает 2,6 рубля инвестиций, на которые создаются новые гостиницы, средства размещения и инфраструктура для отдыхающих.

<https://tass.ru/ekonomika/6778390>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР; 2019.08.20; НОВАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ ОБЪЕДИНИТ ТРАССЫ «АМУР», «УССУРИ» И «ВОСТОК»; НОВАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ ОБЪЕДИНИТ ТРАССЫ «АМУР», «УССУРИ» И «ВОСТОК»

За четыре года Хабаровский край в рамках Восточного экономического форума подписал множество соглашений в разных сферах. Некоторые из них реализуются сегодня.

В частности, на ВЭФ-2016 представители региона, УК «Колмар», Фонд развития Дальнего Востока и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» подписали соглашение о строительстве объектов инфраструктуры морского терминала по перевалке угля в порту Ванино.

Этот проект очень важен для местных жителей: благодаря ему переваливать твердое топливо будут закрытым способом. Люди, много лет страдающие от угольной пыли, смогут наконец, вздохнуть спокойно. Сейчас компания возводит причал.

«Создана вся внутренняя инфраструктура: линия электропередач, подъездные железнодорожные пути, сделала вся планировка местности. На поставку погрузочного оборудования выиграла конкурс немецкая компания. Оно уже проплачено и сейчас изготавливается. Оно придет к концу 2019 - началу 2020 года и начнет устанавливаться в порту», - отметила замгендиректора УК «Колмар» Анна Цивилева.

Еще ряд важных соглашений был подписан на IV ВЭФ в 2018 году. Одно из знаковых для авиационной отрасли региона - контракт на поставку ста самолетов «Sukhoi Superjet 100» компании «Аэрофлот». Их собирают в Комсомольске-на-Амуре. Самолеты будут поставлены в двухклассной компоновке - 12 мест в салоне бизнес-класса и 75 в салоне экономического класса.

Другая важная договоренность - соглашение о совместном развитии автодорожной и сервисной инфраструктуры, прежде всего, в рамках проекта по строительству объездной трассы «Обход Хабаровска». Его подписали правительство края, Российский фонд прямых инвестиций, китайская государственная дорожно-строительная и сервисная компания Shandong Hi-Speed Group и группа «ВИС».

«Обход Хабаровска» - крупнейший концессионный проект региона стоимостью более 40 миллиардов рублей, 25 процентов которых - частные инвестиции. Реализуется ГК «ВИС» совместно с Газпромбанком и правительством Хабаровского края в рамках государственно-частного партнерства. Концессионное соглашение заключено на 15 лет, из них три года отведено на строительство. Сдача объекта в эксплуатацию назначена на октябрь 2020 года. На трассе уже приступили к укладке асфальта.

Четырехполосная магистраль протяженностью 28 километров с пятью транспортными развязками, тремя мостами и 21 путепроводом объединит в целое федеральные трассы «Амур», «Уссури» и «Восток» и выведет за пределы Хабаровска грузовой транзит. Это первый масштабный проект по созданию транспортной инфраструктуры, на создание которого выделены средства, собираемые системой сбора платы с большегрузного транспорта.

В том же году на форуме были окончательно согласованы параметры вхождения консорциума японских компаний Sojitz Corp., JOIN и JATCO в проект по строительству и эксплуатации нового аэровокзального комплекса в аэропорту Хабаровска.

Российский фонд прямых инвестиций, суверенный фонд Российской Федерации и Фонд развития Дальнего Востока, договорились на ВЭФ о том, что привлекут инвестиции в программу дальнейшего развития аэропорта Хабаровска. Предусматривается их участие во втором этапе программы развития аэропорта, инвестиции в который превысят 12 миллиардов рублей.

<https://rg.ru/2019/08/20/reg-dfo/novaia-avtomagistral-obedinit-trassy-amur-ussuri-i-vostok.html>

ТАСС; 2019.08.20; В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ МОГУТ ОТКРЫТЬ АВТОСТАНЦИЮ

Власти Крыма рассматривают возможность открытия автостанции на территории аэропорта Симферополь для доставки пассажиров во все населенные пункты региона. Об этом во вторник журналистам сообщил глава республики Сергей Аксенов.

«Мы с гендиректором аэропорта Евгением Плаксиным говорили о том, что будем делать автостанцию на территории аэропорта Симферополь, которая будет давать возможность уехать во все без исключения направления без дополнительных пересадок. Место подобрано, решение будет принято 15 сентября», - сказал Аксенов.

Новый терминал аэропорта Симферополь начал обслуживать пассажиров в апреле 2018 года. Общий объем частных инвестиций в его строительство составил 32 млрд рублей. Терминал рассчитан на обслуживание до 3650 пассажиров в час или 6,5 млн человек в год. В 2018 году Крым принял рекордные 6,8 млн туристов, что на 28% больше, чем годом ранее. Власти Крыма рассчитывают, что в 2019 году турпоток в республику превысит 7,5 млн человек.

<https://tass.ru/v-strane/6779144>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2019.08.21; ЮГО-ВОСТОЧНАЯ ХОРДА ПРОШЛА ЧЕРЕЗ ТРЕНИЯ; ЖИТЕЛИ ПРОСЯТ ИЗМЕНИТЬ ИЛИ ОТМЕНИТЬ ЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

На слушаниях в Общественной палате РФ был резко раскритикован проект строительства Юго-Восточной хорды в Москве. Столичные жители и общественники сочли, что проходящая через Бутово новая трасса превратит район в «транзитный узел», возмутились, что в Битце из-за нее придется сносить десятки домов, а прокладку хорды в Сабурово рядом с «радиоактивным могильником» сочли «преступлением и безумием». Проектировщики парировали, что хорда служит для связи районов города, а не для транзита, резко менять ее маршрут не позволяет генплан, но признали тему с могильником «огромной», дав понять: власти проведут дополнительные экспертизы.

Слушания о строительстве Юго-Восточной хорды (новая 36-километровая трасса через десять районов Москвы между шоссе Энтузиастов и магистралью Солнцево—Бутово; строительство начнется в 2020 году) провела комиссия Общественной палаты РФ по территориальному развитию. Ее зампред Светлана Разворотнева признала, что трасса выступает «мощным источником социального напряжения», чего не было при строительстве других хорд. «Люди жалуются, что не могут донести позицию до властей»,— сказала она, добавив, что проведенные в некоторых районах публичные слушания по теме «были не совсем корректными». Житель Москворечья-Сабурово Дмитрий Сараев охарактеризовал их жестче: «Профанация с массовой, куда не пускали жителей. С этого и начался наш протест».

Перечисление претензий к трассе заняло больше полутора часов.

Житель Бутово Алексей Фролов сказал, что в его районе живет 305 тыс. человек, под их окнами фактически пойдет «дублер МКАД», превращающий спальное Бутово в «транзитный узел». «Это повод для митингов»,— пригрозил он. Обитатель Битцы Александр Матчев сказал, что хорда пойдет даже не под окнами, а через поселок, что предполагает снос «трети строений — до двух десятков домов». Господин Матчев опасается, что стройка приведет к сносу местной церкви и кладбища, недоумевая, почему трассу нельзя было пустить в обход через соседние промзоны. Его поддержала госпожа Разворотнева, назвавшая ситуацию с Битцей «крайне странной», вспомнив о ст. 49 Земельного кодекса РФ, по которому изъятие участков возможно «лишь при отсутствии других возможных вариантов строительства».

Основные нарекания вызвал участок хорды у Московского завода полиметаллов недалеко от парка «Коломенское». Как уже сообщал “Ъ”, мостовой переход трассы пройдет вблизи склона с отходами радиоактивного урана и тория: экологи опасаются, что в ходе стройки тяжелая техника разнесет по округе пыль, способную спровоцировать онкологические заболевания (см. “Ъ” от 11 июля). «Место реально опасное. Но складывается ощущение, что власти не знают проблему либо ее скрывают»,— сказал господин Сараев, назвав прокладку хорды здесь «безумием» и предложив проект отменить. Представитель Российского социально-экологического союза Андрей Жаровский сказал, что данные о загрязненном склоне «из года в год» фигурируют в государственном докладе «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия в Москве». «Хорду там может строить лишь волшебник, не касающийся грунта. Иначе любое воздействие техники приведет к возникновению оползней»,— добавил господин Жаровский. Такую стройку он считает «преступлением». Представитель «Гринпис России» Константин Фомин сослался на замеры химфака МГУ о двенадцатикратном превышении норм, по которым склон можно считать местом хранения радиоактивных отходов. Житель Москворечья-Сабурово Жан Хачатуров обещал бороться «за здоровье детей» в судах и на митингах.

За всех чиновников пришлось отдуваться проектировщикам. Так, главный инженер НИиПИ градостроительства Московской области Алексей Долганов лишь обещал собрать предложения жителей Битцы и обсудить их с Москомархитектурой в сентябре. «Хорда — не дублер МКАД, не транзитная трасса, а магистральная улица общегородского значения для связи районов»,— сказал в свою очередь главный инженер института генплана Москвы Михаил Крестмейн. Снос кладбища и церкви в Битце он назвал «обманом», но уточнил, что в поселке все же уберут десять строений. При этом проектировщик подчеркнул, что минимальное расстояние от домов до «улицы общегородского значения» не оговаривается нормативами. «На Ленинском проспекте дома могут стоять и на красной линии»,— добавил он, дав понять, что жители могут рассчитывать разве что на шумозащитные экраны. В итоге лишь «тему с могильником» господин Крестмейн назвал «огромной», но заверил, что при подготовке проекта проводились исследования мест бурения и установки опор мостового перехода: «Никакой радиации там нет». Впрочем, он дал понять, что власти будут проводить дополнительные изыскания. Наконец, резко

менять маршрут хорды не позволяет закон о генплане, «который институт под страхом смерти не может нарушать». Последняя реплика вызвала оживление в зале: один из участников слушаний вспомнил, что мостовой переход хорды у могильника спроектирован в землеотводе железной дороги.

<https://www.kommersant.ru/doc/4066940>

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.08.21; «СИТИМОБИЛ» РАЗДЕЛИТ ЧЕК; АГРЕГАТОР ТАКСИ ТЕСТИРУЕТ СОВМЕСТНЫЕ ПОЕЗДКИ

Клиенты агрегатора такси «Ситимобил» смогут разделить поездки с незнакомцами, компания уже начала тестировать функцию в Подмоскowie. Аналогичную услугу при заказе из Домодедово уже более полутора лет предлагает «Яндекс.Такси», но пока так и не масштабирует. Это может говорить о небольшом спросе, полагают аналитики.

Как стало известно “Ъ”, агрегатор такси «Ситимобил» начал предлагать услугу совместных поездок (райдшеринга). Представитель компании Георгий Лобушкин подтвердил факт тестирования такого сервиса, оно проходит в одном из районов Подмоскowie. Позднее «Ситимобил» планирует масштабировать функцию на другие регионы.

Тариф для совместных поездок будет называться «Попутчики». По словам представителя компании, пользователь сможет выбрать его перед заказом, а затем алгоритм приложения сам найдет пассажиров. «Для пассажира стоимость такой совместной поездки будет дешевле, чем на тарифе «Эконом», поскольку сумма делится на двоих с попутчиком», — пояснил господин Лобушкин. По его словам, для водителя при этом заработок будет выше. В компании хотят проверить реакцию людей на поездки с незнакомцами и при этом создать «недорогую альтернативу общественному транспорту для локальных повторяющихся поездок от транспортных хабов, метро и железнодорожных станций к спальным районам и обратно».

22,69% «Ситимобил» принадлежат Mail.ru Group, которая планирует консолидировать не менее 75% сервиса и внести его в создаваемое СП со Сбербанком. По данным «СПАРК-Интерфакс», выручка ООО «Сити-Мобил» по РСБУ в 2018 году составила 1,07 млрд руб., чистый убыток — 3,63 млрд руб. У лидера рынка «Яндекс.Такси» эти показатели составили 26,74 млрд руб. и 1,69 млрд руб. соответственно.

«Яндекс.Такси» тоже тестирует совместные поездки, запустив возможность ехать с попутчиками из аэропорта Домодедово в декабре 2017 года. Такой тариф обойдется клиенту на 20–40% дешевле в сравнении с «Экономом», отмечали в компании, и может увеличить время в пути не более чем на 20%. В конце прошлого года райдшеринг внедрил сервис такси inDriver, но только для междугородных перевозок. Директор Gett в России Максим Жаворонков сообщил, что компания не рассматривает эту технологию в России.

Внедрить возможность брать попутчиков планирует и каршеринговый сервис YouDrive (см. “Ъ” от 9 августа). В такси это тоже может быть популярно, уверен гендиректор YouDrive Борис Голиков. «Если посмотреть на Uber в США, то они очень активно развиваются в этом направлении, и люди активно этим пользуются. Фактически это становится промежуточным звеном между такси и автобусом», — указывает он. Господин Голиков считает, что совместные поездки — верное направление и с точки зрения экономики компании, в таких условиях агрегатор сможет перестать дотировать поездки и начать зарабатывать.

Райдшеринг в такси — не золотая жила, но потенциал у такого направления может быть, рассуждает аналитик Райффайзенбанка Сергей Либин. «С другой стороны, тот факт, что на развитом московском рынке такси эта ниша пока не занята, может свидетельствовать о том, что она не так велика. И учитывая, что «Яндекс» такой эксперимент активно развивать пока не стал, можно предположить, что результаты не превзошли их ожидания», — полагает он. По мнению аналитика, интерес к внутригородскому

райдшерингу может быть в аэропортах, но в внутри города в этом меньшая потребность, учитывая большое количество альтернатив, в том числе среди общественного транспорта. Кроме того, для многих клиентов такси — это в первую очередь скорость и комфорт, а шеринг эти аргументы может нивелировать, не исключает господин Либин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4066878>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.08.20; МОГУТ ЛИ КАМЕРЫ СНИЗИТЬ АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ?

В ЛДПР предлагают освободить водителей от уплаты штрафов, если им не сообщили об них на портале госуслуг.

Данные о наличии штрафа за нарушение ПДД, зафиксированное автоматическими камерами, необходимо в обязательном порядке размещать на портале госуслуг, а если этого не происходит в десятидневный срок, то водители должны быть освобождены от ответственности. Так считают депутаты из фракции ЛДПР, которые 20 августа внесли в Госдуму законопроект с соответствующими поправкам в Кодекс об административных правонарушениях. По словам соавтора инициативы Вадима Деньгина, просроченные уведомления лишают водителей возможности уплатить штраф с 50-процентной скидкой, чем владельцы камер могут пользоваться намеренно. Как это влияет на уровень безопасности дорожного движения?

Это большой бизнес

Законопроект разработан группой депутатов из фракции ЛДПР во главе с вице-спикером Госдумы Игорем Лебедевым. Они предлагают прописать в Кодексе об административных правонарушениях (КоАП), что информация о штрафах за нарушения в области дорожного движения должна размещаться в личном кабинете гражданина на портале госуслуг, причем с указанием даты публикации уведомления. Если в течение десяти дней с момента фиксации нарушения уведомление не появится на сайте, то автолюбитель освобождается от ответственности.

Свою инициативу авторы аргументируют тем, что в последнее время водители все чаще стали получать «письма счастья» за нарушения, зафиксированные полгода или год назад. При этом в установленный срок им не направляли экземпляры постановления, в том числе в форме электронного документа на Едином портале государственных и муниципальных услуг.

«Программное обеспечение некачественное, а может, сотрудники неправильно наладили работу. Но это их проблемы, а не проблемы водителей. Это разгильдяйство и желание заработать на наших гражданах», - сказал «Парламентской газете» соавтор инициативы, член Комитета Госдумы по информполитике, информационным технологиям и связи Вадим Деньгин.

Он предположил, что просроченные уведомления о штрафах чаще могут приходиться от передвижных камер, которые зачастую не обозначаются предупредительными табличками. «В том числе такие задержки с уведомлением фактически вынуждают граждан платить полную стоимость штрафа, они не могут воспользоваться 50-процентной скидкой за оперативную оплату. Это же большой бизнес», - подчеркнул депутат.

Количество штрафов «от камер» растет

Сегодня на дорогах России работает больше 12 тысяч стационарных комплексов фотовидеофиксации нарушений и еще свыше четырех тысяч передвижных, сообщил начальник ГИБДД Михаил Черников 2 августа на заседании у вице-премьера Максима Акимова. За первые полгода 2019 года при помощи камер было вынесено 52 миллиона постановлений на общую сумму 35 миллиардов рублей. Из них уже исполнен 41 миллион постановлений на сумму 16 миллиардов рублей.

Вадим Деньгин. Фото: пресс-служба Государственной Думы

При этом количество постановлений о неоплаченных штрафах ГИБДД увеличилось за пять месяцев 2019 года на 3,5 миллиона по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Соответственно, выросло и число неплательщиков, обратил внимание зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

«Службы не успевают обрабатывать такой массив информации, поэтому водители и стали получать штрафы, зафиксированные полгода или даже год назад», - сказал он «Парламентской газете».

Вместе с тем тот факт, что депутаты вносят на рассмотрение палаты законопроекты, затрагивающие сферу работы дорожных камер, говорит о том, что эта тема стала сегодня одной из ключевых в повестке дня, считает парламентарий.

По словам Афонского, негодование в обществе автомобилистов вызывает и тот факт, что большинство постановлений выносятся с использованием передвижных камер, стандарты установки которых практически невозможно проконтролировать. Поэтому водители и не желают оплачивать такие штрафы.

Камера - средство предупреждения или вынуждения?

При этом в Минэкономразвития не согласны с тем, что частные устройства фотовидеофиксации устанавливаются в местах с наибольшим числом нарушений Правил дорожного движения (ПДД), а не в местах концентрации аварий, чтобы получить большую прибыль.

По данным ведомства, 43 процента структур, которые владеют камерами, - это частные компании, которые заключают с властями концессионные соглашения. И их заработок напрямую зависит от количества снятых штрафов. Однако такой формат все же влияет на снижение аварийности на дорогах. Так, если в среднем при установке средств фиксации количество ДТП сокращается на 13 процентов, то в случае с камерами концессионеров безопасность движения повышается на 19 процентов.

Эти данные также приводились в ходе заседания у вице-премьера Максима Акимова. Правда, там же глава Госавтоинспекции обратил внимание, что в ряде регионов есть проблемы с организацией автоматической фиксации нарушений. Он назвал вполне обоснованными претензии водителей к тому, где и каким образом подчас устанавливают такие устройства. Речь идет о случаях, когда «под камерой» неправильно установлены знаки или специально занижается скоростной режим. Это, по сути, вынуждает водителей нарушать.

«Если камера стоит без опознавательных знаков, если она прячется за столбом, то это создает аварийную ситуацию, - добавил депутат Вадим Деньгин. - Ведь человек резко дает по тормозам, внезапно увидев ее. Обычно это происходит в левой полосе, которая скоростная, и в итоге создается крайне опасная аварийная ситуация».

То, что зачастую камеры фото- и видеофиксации устанавливаются некорректно, - это факт, как и то, что в ряде регионов они используются как средство пополнения бюджета и способ заработка частными компаниями, отмечает депутат Владимир Афонский.

«Никто не будет спорить и о том, что необходимо контролировать соблюдение водителями скоростного режима. Но я уверен в том, что камеры не должны быть средством зарабатывания денег. Комплексы фото- и видеофиксации на дорогах должны быть средством обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики ДТП», - резюмировал он.

Комплексы фото- и видеофиксации на дорогах должны быть средством обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики ДТП.

Вероятно, именно поэтому **Максим Акимов** в ходе заседания предложил регионам отказаться от такой практики размещения частных камер. До 1 сентября **Минтранс** совместно с ГАИ и **Росавтодором** должны разослать в субъекты методические рекомендации по определению мест установки автоматизированных комплексов фиксации нарушений ПДД. По поручению вице-премьера в документ должен быть

включен тезис об изменении формулы расчета вознаграждения концессионеров. А до 1 февраля 2020 года, по поручению президента РФ Владимира Путина, Правительство должно будет решить вопрос с отменой штрафов, зафиксированных камерами, размещенными с нарушением требований.

<https://www.pnp.ru/social/mogut-li-kamery-snizit-avariynost-na-dorogakh.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; РОМАНОВА ВИКТОРИЯ, СТРУКОВА ТАТЬЯНА, ЧЕРНУХИНА КСЕНИЯ; 2019.08.20; КАМЕРНЫЙ БИЗНЕС. КАК ЗАРАБАТЫВАЮТ НА ФОТОФИКСАЦИИ НА ДОРОГАХ РОССИИ

Минэкономразвития опровергло заявления о том, что владельцы частных камер на дорогах стремятся заработать в ущерб безопасности движения. Об этом сообщается в докладе, который ведомство направило в правительство. «360» поговорил с автоэкспертами о «камерном бизнесе» на российских дорогах.

В докладе Минэкономразвития, адресованном правительству РФ, опровергается заявление о том, что частные камеры устанавливаются в местах с наибольшим числом нарушений ПДД, а не в местах концентрации аварий, сообщает РБК. «В результате реализации всех соглашений, в которых размер платы публичной стороны зависит от количества собранных штрафов, аварийность снизилась на уровень выше среднего», - цитирует издание доклад МЭР, тем самым подтверждая большую эффективность камер, установленных частными компаниями.

О проблеме дорожных камер, их расположения, эффективности работы и возможных нарушениях со стороны частного сектора, принимающего участие в установке и обслуживании камер, говорили давно. Вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий транспорт, в феврале этого года сказал, что «сейчас камера - это средство коммерциализации», и обещал решить этот вопрос.

Независимый технический эксперт Юрий Антипов не согласился с мнением МЭР. По его словам, министерство не подкрепило свое заявление фактами, ведь его доклад недоступен широкой общественности в полном виде. «Для того, чтобы что-то утверждать, надо показать, что камеры действительно устанавливаются в местах наибольшей аварийности. Мой опыт наблюдения за такими камерами показывает, что утверждение Минэкономразвития не соответствует действительности», - сказал Антипов «360».

Эксперт добавил, что многие камеры дорожного слежения, которые должны обеспечивать соблюдение ПДД, устанавливаются на «относительно безопасных» участках дороги: на выезде из населенных пунктов и участках с хорошим шоссе. «Это понятно, потому что бизнес должен приносить прибыль. Частники, которые используют камеры по лицензии, полученной в МВД, ориентированы не на безопасность движения на дорогах, а на получение прибыли. Поэтому чем неожиданнее место установки камеры для водителя, тем больше штрафов, тем больше прибыль для компании», - объяснил он.

В пресс-службе **Минтранса** сообщили «360», что сейчас существует методика перераспределения мест установки дорожных камер. «В настоящее время она дорабатывается с учетом замечаний проектного комитета национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»», - говорится в заявлении.

Как работает «камерный бизнес»

Координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов рассказал «360», как работает бизнес частных камер слежения на российских дорогах. Привлечение частного сектора к контролю за соблюдением ПДД помогает государству снизить финансовую нагрузку на бюджет - государственно-частное партнерство работает в этом случае по принципу рассрочки. Частная компания закупает оборудование, а государство оплачивает его эксплуатацию.

Однако существует как минимум два формата подобного сотрудничества. В регионах, по словам Шкуматова, частные компании в качестве вознаграждения получают долю от выписанных штрафов. Для Московской области такая «компенсация» частникам составляет 231 рубль с каждого штрафа.

«Если 95% штрафов - это штрафы за превышение скорости на 20-40 километров в час, а оплачивают их в большинстве случаев со скидкой, то есть в размере 250 рублей, а частная компания получает, допустим, 231 рубль, то государство получает с каждого штрафа 19 рублей. То есть, по сути, все штрафы уходят в частный карман», - сказал Петр Шкуматов. Теоретически такая схема сотрудничества с частниками государству невыгодна, однако в большей части России применяется именно она. На практике государству значительно выгоднее оплачивать частным компаниям только предоставление их услуги - оборудования. Такая практика распространена в Москве, где есть определенная стоимость часа работы камеры, а оплату компании получают после предоставления данных о времени работы каждого устройства.

«Количество штрафов, которые выписываются по данным камер, частников вообще в этом случае не волнует. А в регионах частники очень заинтересованы в том, чтобы количество штрафов было максимальным», - заключил Шкуматов. Также он рассказал про «ловушки» на дорогах, где знаки устанавливаются так, что даже опытный водитель почти наверняка запутается и нарушит правила дорожного движения. Собственно, о подобных схемах зарабатывания денег на «камерном бизнесе» говорили вице-премьер **Максим Акимов** и эксперт по системам фото- и видеофиксации Григорий Шухман в февральском интервью «Коммерсанту».

Воспитывать, а не наказывать

Юрий Антипов считает, что такая ситуация - прямой результат «неправильного хода чиновников, которые хотели подправить ситуацию на дорогах». По его мнению, сейчас необходимо менять отношение к безопасности со стороны наблюдающих органов в нашей стране.

«За границей полиция находится перед опасным участком или там, где надо снизить скорость. У нас практика другая: частник с камерой или сотрудник ГИБДД находится после знака, после опасного участка и применяет карательные меры - не воспитательные, как на Западе, не предупредительные. Этот подход надо менять, надо двигаться к европейским стандартам обеспечения безопасности на дорогах», - заключил он.

В июне **Владимир Путин** отдал распоряжение перестать прятать камеры дорожного движения, так как целью их установки является снижение аварийности, а не умножение количества штрафов. «Вместо того, чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф», - сказал **Путин** на заседании Госсовета в Кремле. В результате ГИБДД опубликовала карту камер на дорогах России.

<https://360tv.ru/news/tekst/kamernyj-biznes/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – САРАТОВ; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.20; КАРТЕЛЬНЫЙ СГОВОР НАЛИЦО; ОБЛАСТНОЙ САРАТОВСКИЙ УФАС УСМОТРЕЛ В СОГЛАШЕНИИ МЕЖДУ МУНИЦИПАЛИТЕТОМ И ПЕРЕВОЗЧИКАМИ НАРУШЕНИЕ ЗАКОНА О КОНКУРЕНЦИИ

В Саратове разразился скандал после попытки частных перевозчиков поднять стоимость проезда в автобусах. По закону они имеют на это право, однако из-за вмешательства властей от своих планов предприниматели пока отказались. В то же время региональное УФАС сообщило, что выявило признаки картельного сговора во время предыдущего изменения тарифов год назад: это также должно охладить желание бизнеса получить дополнительную прибыль.

С 2017 года руководство Саратова перевело весь городской автобусный транспорт на нерегулируемые тарифы, так муниципалитет избавился от необходимости компенсировать перевозчикам разницу между утвержденной и экономически обоснованной стоимостью проезда. Взамен предприниматели получили право сами устанавливать стоимость проезда. По сути, осталось единственное ограничение - о ее изменении перевозчики должны сообщать за 180 дней.

Уведомления об очередном повышении в мэрию направили пять из более чем двадцати компаний и ИП, занимающихся сейчас транспортным обслуживанием пассажиров. В администрации города сперва заявили, что эти предприниматели работают на «второстепенных маршрутах» и на автобусах малой вместимости. В дальнейшем выяснилось, что речь идет практически о каждом четвертом маршруте. Поднять стоимость проезда перевозчики хотели с нынешних 23 сразу до 28-30 рублей. Примечательно, что предыдущее повышение состоялось всего год назад, причем на всех маршрутах и сразу на шесть рублей.

После того как информация о новом подорожании проезда получила огласку, на нее поспешили отреагировать муниципальные власти. Как заявил председатель комитета правового обеспечения мэрии Максим Леонов, предприниматели нарушили порядок, установленный постановлением городской администрации: они должны были не только уведомить муниципалитет, но и вывесить в автобусах объявления о повышении стоимости проезда, чтобы проинформировать пассажиров.

Глава Саратова Михаил Исаев сообщил, что, по его мнению, никаких оснований повышать плату за проезд сегодня у перевозчиков нет.

- Никто не собирает тарифы «морозить», экономику никто не отменял, но когда всего спустя четыре месяца после проведения конкурса возить пассажиров вдруг стало невыгодно, такому шагу нет объяснений, - считает градоначальник.

Выступая на круглом столе, на который пригласили перевозчиков, Исаев дал понять, что если бы они проработали хотя бы год-другой и после этого предложили повысить тариф на один-два рубля, отношение со стороны городской администрации было бы иным.

Попутно власти обвинили транспортников в некачественном обслуживании пассажиров, в расхлябанности водителей, которые не выдерживают дресс-код, ездят, как выразился мэр, «в сланцах и трусах», слушают блатной шансон, курят во время движения, не выполняют требований об электронной оплате проезда. Предпринимателям также пригрозили, что муниципальные власти могут провести реорганизацию маршрутов, на которых они работают, и тогда перевозчикам придется заново участвовать в конкурсах.

После вмешательства руководства города все пять перевозчиков отозвали свои уведомления о повышении стоимости проезда. Тем не менее они говорят, что их расходы реально выросли. Чтобы принять участие в конкурсе, предприниматели брали в лизинг новые автобусы, кроме того, с лета появились дополнительные траты: пришлось приобретать контрольно-кассовые аппараты и валидаторы, теперь необходимо оплачивать обслуживание этой техники.

- Каждое повышение стоимости горючего на 50 копеек для нас чувствительно, - говорит один из предпринимателей.

Также они отмечают, что перевозки льготников компенсируются им областным министерством социального развития менее чем наполовину. При стоимости проезда в 23 рубля оплачивается 11.

Интересно, что прошлогоднее повышение стоимости проезда с 17 до 23 рублей не вызвало никаких возражений со стороны городских чиновников. Напротив, тогда администрация Саратова даже приостановила на полгода действие нормы о том, что перевозчики должны предупреждать о повышении стоимости проезда за шесть месяцев.

Между тем в разгар нынешнего скандала УФАС по Саратовской области сообщило, что оно выявило признаки картельного сговора при прошлогоднем повышении цены на

проезд. Тогда все автобусные маршруты были поделены между всего четырьмя организациями. При этом вопреки условиям конкурса две организации полностью, а еще одна частично не имели своего транспорта и привлекали субподрядчиков. УФАС по Саратовской области посчитало такую ситуацию нарушением законодательства, а суд по иску ведомства еще осенью прошлого года прекратил действие заключенных городским транспортным управлением соглашений на перевозки. Также УФАС признало городскую администрацию Саратова и две транспортные компании - «Автокомбинат N 2» и «Межгородтранс» - заключившими антиконкурентное соглашение. Перевозчики и муниципалитет пытались обжаловать это решение, однако в конце июля Саратовский областной арбитражный суд признал выводы ведомства законными.

Как сообщается в заключении по новому делу о повышении стоимости проезда на общественном транспорте, расследованием которого сейчас занимается УФАС, контролирующий орган запросил у перевозчиков экономическое обоснование повышения тарифов, однако они не сумели предоставить подтверждающих документов. Поскольку перевозчики повысили стоимость проезда одновременно и на одну и ту же фиксированную сумму - с 17 до 23 рублей, УФАС считает такие действия признаками картельного сговора всех четырех предприятий. Примечательно, что в ходе расследования руководитель «Межгородтранса» Михаил Любарский написал заявление, в котором признался в таком сговоре. Явка с повинной по закону в дальнейшем может освободить его от ответственности.

Как объяснила руководитель УФАС по Саратовской области Людмила Борисова, на основании вынесенного заключения в дальнейшем комиссией ведомства будет принято решение, пока же у перевозчиков есть возможность предоставить дополнительные документы и аргументировать свою позицию. По закону участникам картельного сговора грозят крупные штрафы (в процентах от полученной выручки), а также дисквалификация. Не исключен вариант и с уголовным делом.

Примечательно, что в отношении руководителей двух организаций, в действиях которых УФАС увидело признаки картельного сговора, уже и так расследуются уголовные дела. Так, руководитель «Автокомбината N 2», экс-депутат областной думы Андрей Беликов подозревается в мошенничестве. По версии следствия он похитил 15 миллионов из средств, выделявшихся на компенсацию перевозок льготников. А бывший гендиректор МП «Саратовгорэлектротранс» Константин Касьянов обвиняется в присвоении средств, которые должны были поступать в кассу предприятия за перевозку пассажиров.

Между тем член общественной палаты Саратовской области, руководитель юридической фирмы Николай Скворцов считает, что признание УФАС повышения тарифов результатом картельного сговора едва ли приведет к возмещению пассажирам излишне уплаченных денег.

По мнению депутата городской думы Виктора Маркова, решение о переводе всех городских маршрутов на нерегулируемые тарифы было ошибочным.

- Переходить на такой тариф имело смысл только на убыточных маршрутах, тогда бы удалось привлечь на них перевозчиков, наладить там нормальное сообщение, - считает Марков.

Единственным положительным событием в отрасли за последнее время стал переход городского муниципального электротранспорта на безналичный расчет, оплата проезда картой обходится пассажирам на два рубля дешевле. В то же время во многих автобусах и маршрутках такой опции по-прежнему нет.

Между тем

В прошлом году мэрия Саратова заказала новую программу развития транспортной инфраструктуры и комплексных схем дорожного движения. Потребность в таких документах давно назрела, поскольку пассажирские потоки за последние десятилетия значительно перераспределились. Разработчики новой схемы предложили сократить

количество автобусов на улицах, предоставив приоритет электротранспорту, а также полностью изменить схему финансирования отрасли. По предложению специалистов перевозчики должны получать плату не за число доставленных пассажиров, а за выставление транспорта на маршруты и пройденный им километраж. Продажей билетов предложено заниматься самому муниципалитету, это позволит уйти от серых финансовых схем.

Утвердить новую транспортную схему планировалось еще в начале года, однако передача документов в гордуму уже несколько раз откладывалась. В пресс-службе мэрии корреспонденту «РГ» рассказали, что комитет по дорожному хозяйству, благоустройству и транспорту в конце июля получил экспертные заключения на проект, это позволит вынести его на рассмотрение депутатов в сентябре.

<https://rg.ru/2019/08/20/reg-pfo/v-saratove-ufas-vyivavila-priznaki-kartelnogo-sgovora-perevozhikov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.08.20; СОБЯНИН: ПЕРЕСАДКИ С МЦД НА МЕТРО БУДУТ БЕСПЛАТНЫМИ

Мэр Москвы Сергей Собянин проверил, как идут работы по возведению новой остановочной платформы «Сетунь», которая уже в ближайшее время войдет в состав МЦД-1. К лету следующего года эта станция должна превратиться в крупный транспортно-пересадочный узел, которым будут пользоваться порядка 400 тысяч местных жителей.

«Продолжаем активно работать над проектами МЦД. Это новый вид транспорта, который вмещает в себя лучшие черты городского и пригородного сообщения. По сути дела, наземное метро. Чем оно будет отличаться от существующих пригородных перевозок? Во-первых, это сквозное движение от пригорода до пригорода, от МКАДа до МКАДа без необходимости пересадок. Второй момент, это комфортный подвижной состав - примерно такой же, как поезда «Москва» и ряд других, которые сегодня готовятся на заводе. И я надеюсь, что в срок все поезда будут изготовлены», - сказал Собянин.

Мэр также отметил, что в рамках МЦД будет организована удобная интеграция с метрополитеном. Пересадки на метро будут для пассажиров бесплатными. Что касается стоимости проезда, то цена билета будет максимально приближена к столичному городскому транспорту.

«В конечном итоге это даст нам увеличение скорости движения пассажиров в полтора раза и на треть больше пассажирских мест в вагонах. Это, конечно, благоприятно скажется на транспортной ситуации и в Подмосковье, и в Москве, и на московском транспортном узле в целом», - пояснил Собянин.

В свою очередь, транспортные власти города прогнозируют, что с запуском МЦД пассажиропоток на станции «Сетунь» будет расти в геометрической прогрессии. Новое «метро» сделает Можайский район, где располагается остановочный пункт, плотнее интегрированным в транспортную систему Москвы.

«Это хоть и не большая станция, но она имеет очень важное значение - особенно в перспективе. По итогам 2018 года каждый день ей пользовалось 6400 человек. К запуску МЦД количество пассажиров сразу увеличится на 45% до 9400 пассажиров. А еще через несколько лет здесь будет более 20 тысяч пассажиров», - рассказал заместитель мэра Москвы, руководитель столичного департамента транспорта Максим Ликсутов.

По его словам, в районе станции проживает около 400 тыс. москвичей. МЦД даст им возможность перемещаться по городу на пригородных железнодорожных поездах во внутривгородском сообщении. При этом тарифные решения будут опубликованы в ближайшее время - их должны озвучить в течение двух недель.

Заммэра также отметил, что по МЦД-1 будет перемещаться около 15 новых поездов «Иволга», имея в виду ультрасовременные модели второго поколения, которые только только начали сходить с конвейера Тверского вагоностроительного завода. В целом же по

МЦД-1 (Одинцово - Лобня) и МЦД-2 (Нахабино - Подольск) будет курсировать 39 составов.

«Остальные поезда в течение трех лет будут заменены на новые перевозчиком - Центральной пригородной пассажирской компанией. То есть, через три года здесь будут ходить совершенно новые электрички», - уточнил Ликсутов.

<https://rg.ru/2019/08/20/reg-cfo/sobianin-peresadki-s-mcd-na-metro-budut-besplatnymi.html>

ТАСС; 2019.08.20; «МЕНТОЛ», «ПАПАЙЯ», «ЗЕЛЕНый ЛУГ». ОПРЕДЕЛЕНы ЦВЕТА ЛИНИЙ МЦД НА СХЕМЕ МОСКОВСКОГО МЕТРО

Линии Московских центральных диаметров (МЦД) обозначат на схеме столичного метрополитена латинской буквой D, а также новыми цветами, которых еще нет на карте: «фуксия», «папайя», «ментол», «физалис» и «зеленый луг». Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Департамента транспорта.

«Определены цвета линий Московских центральных диаметров, которыми они будут обозначены на карте метро и в городской навигации. Мы постарались выбрать уникальные и современные цвета, благодаря которым пассажиры смогут легко найти линии диаметральных маршрутов на карте метро. МЦД-1 присвоили цвет «физалис», МЦД-2 - «фуксия», МЦД-3 - «папайя», МЦД-4 - «ментол» и МЦД-5 - «зеленый луг». На схемах метро диаметры обозначат по аналогии с МЦК: контур линии будет обозначен в цвет диаметра, а пространство внутри - белым», - сказал собеседник агентства.

По словам представителя пресс-службы, цвета линий подбирались таким образом, чтобы контрастировать по отношению к линиям метро и к друг другу, так как линии диаметров имеют места пересечений. Новые цвета линий МЦД также хорошо видны и на белом фоне городской навигации, и на темном фоне навигации РЖД.

Кроме того, Московские центральные диаметры обозначат на схемах метро латинской буквой D - первой буквой слова «диаметры». Использование латинской буквы для обозначения диаметров позволит легко ориентироваться не только москвичам и жителям Московской области, но и иностранным туристам.

«В городской навигации каждый диаметр будет иметь свое обозначение - параллелограмм определенного цвета с названиями: D1, D2, D3, D4, D5. Обозначение диаметров создано по аналогии с нумерацией линий метро, но при этом оно уникально, поэтому позволит пассажирам без труда найти линии диаметров на карте столичного метрополитена», - пояснили в пресс-службе.

Вся навигация и аудиосообщения на станциях МЦД и в поездах будут дублироваться на английском языке. Всего к запуску диаметров планируется обновить в метро более 60 тыс. элементов навигации, в том числе путевые полосы и разводящие указатели. Кроме того, линии МЦД к запуску диаметров добавятся в приложении «Метро Москвы».

О проекте МЦД

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий: первые два диаметра - МЦД-1 от Одинцово до Лобни и МЦД-2 от Нахабино до Подольска запустят в ноябре 2019 год. Затем планируется запустить МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 - от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово. По подсчету экспертов реализация проекта МЦД разгрузит всю транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/6777487>

ПРАЙМ; 2019.08.20; «ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ» ЗАЙМЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ I ЭТАПА ОБХОДА ВОЛГОГРАДА ЗА 18,8 МЛРД РУБ

Дорожное управление Москва-Волгоград подписало контракт с АО «Донаэродорстрой» о строительстве первого этапа дороги в обход Волгограда на сумму свыше 18,8 миллиарда

рублей, работы планируется начать уже в этом году, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

«Семнадцатого августа подписан госконтракт на выполнение работ по строительству первого этапа обхода города Волгоград с подрядной организацией - АО «Донаэродорстрой». Сумма контракта - 18 миллиардов 830 миллионов рублей. Начать строительство ФКУ Упрдор Москва-Волгоград планирует уже в этом году, а завершить первый этап - в 2024 году», - сообщили РИА Новости в управлении.

Распоряжение о строительстве объездной дороги вокруг Волгограда было подписано главой правительства РФ Дмитрием **Медведевым** в конце 2017 года, новая транспортная артерия позволит полностью вывести из Волгограда транзитный автотранспортный поток, следующий из Москвы в направлении Астраханской области, Республики Калмыкия, Ставропольского края, Республики Дагестан, морских портов Каспийского бассейна.

По оценкам **Росавтодора**, проект новой дороги будет способствовать развитию грузовых перевозок и торгового сотрудничества России с Ираном, Индией, Пакистаном и странами Персидского залива. Общая протяженность дороги составит 71,4 километра, она пройдет через Городищенский и Светлоярские районы региона и выйдет на трассу Сызрань - Саратов - Волгоград. Трасса, по данным **Росавтодора**, будет включать шесть транспортных развязок, 25 мостов и путепроводов. Предполагается, что строительство будет вестись в три этапа на разных участках дороги, это позволит каждый из них ввести в эксплуатацию сразу по окончании работ.

ТАСС; 2019.08.20; ЛЕВОБЕРЕЖНУЮ РАЗВЯЗКУ ПРЕЗИДЕНТСКОГО МОСТА В УЛЬЯНОВСКЕ ПОСТРОЯТ В 2022 ГОДУ

Власти Ульяновской области направят 3,8 млрд рублей на строительство левобережной развязки Президентского моста через Волгу. Об этом во вторник сообщил губернатор региона Сергей Морозов на своей странице в социальной сети Facebook.

«Председатель правительства страны **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение, в соответствии с которым Ульяновской области выделено в этом году 500 млн рублей для начала работ по строительству левобережной развязки Президентского моста. <...> Работы будут завершены в 2022 году, всего на эти цели будет выделено 3,8 млрд рублей», - говорится в сообщении.

Планируется построить магистральную улицу с четырьмя полосами движения, четыре путепровода и кольцевую развязку на пересечении улиц Врача Михайлова и Оренбургской. «Это улучшит транспортную ситуацию в левобережной части Ульяновска, кроме того, мы сможем разгрузить Димитровградское шоссе (интенсивность движения на трассе составляет 30 тыс. автомобилей в сутки - прим. ТАСС)», - написал Морозов.

Как сообщил журналистам директор регионального департамента автомобильных дорог Сергей Холтобин, объект будет иметь протяженность 3,3 км. В 2019 году разработают необходимую документацию и определят подрядчика, начнется закупка материалов. «В 2020 году приступим к подготовительным работам, переустройству коммуникаций и строительству путепроводов. В последующие два года проектом планируется устройство автодороги, кольцевой развязки, велодорожки, установка светодиодного освещения», - сказал Холтобин.

Ввод в эксплуатацию первого пускового комплекса Президентского моста состоялся в 2009 году. Строительство объекта велось с 1986 года. Мостовой переход является одним из самых крупных мостовых сооружений в Европе, его длина составляет около 5,8 км, с подходами - почти 13 км.

<https://tass.ru/ekonomika/6778185>

ТАСС; 2019.08.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ЗАВЕРШАЮЩЕГО ЭТАПА РЕКОНСТРУКЦИИ КАД В ПЕТЕРБУРГЕ

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проектно-сметной документации завершающего этапа реконструкции Кольцевой автодороги (КАД) вокруг Санкт-Петербурга. Работы проводятся на участке от станции Горская до Приозерского шоссе, отмечается в сообщении, распространенном пресс-службой организации во вторник.

«Главгосэкспертиза России рассмотрела представленную повторно проектно-сметную документацию на завершающий этап реконструкции Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга. Работы проводятся на участке от станции Горская до Приозерского шоссе. По итогам проведения государственной экспертизы выданы положительные заключения», - отмечается в сообщении.

Проектной документацией, получившей положительное заключение Главгосэкспертизы России, предусмотрено выполнение третьего этапа проекта, в ходе которого завершится реконструкция участка КАД длиной 11 км. Помимо увеличения полос движения, будут отремонтированы водоотводные сооружения в границах участка, части съездов транспортных развязок на Кольцевой автодороге в районе станции Горская и ее пересечении с Западным скоростным диаметром. Также ожидается реконструкция развязки на пересечении КАД с Выборгским шоссе.

Работы выполняются за счет федерального бюджета в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

<https://tass.ru/ekonomika/6779944>

ТАСС; 2019.08.20; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ» В НОВОСИБИРСКЕ

Мэрия Новосибирска получила положительное заключение Главного управления государственной экспертизы на документацию по станции метро «Спортивная», таким образом, город готов начать строительство новой станции метрополитена. Об этом во вторник на своей официальной странице в соцсети «ВКонтакте» сообщил мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

«Главгосэкспертиза одобрила проект станции метро «Спортивная». Сегодня мы официально получили положительное заключение Главного управления государственной экспертизы на документацию. Все выданные ранее замечания по технической и сметной части в проекте учтены», - написал Локоть.

Он отметил, что площадка для строительства уже готова, запустить станцию метро планируется в 2022 году.

«На территории провели демонтаж построек, срезали и выровняли грунт на площади 26 тыс. кв. метров, выполнили планировку, завезли 800 тонн песка. Подведено временное электроснабжение. Таким образом, город готов начать строительство новой станции метрополитена», - написал мэр.

Проект строительства станции метро «Спортивная» в Новосибирске включен в план возведения ледовой арены в пойме реки Обь для организации молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году. В начале июня проект метро получил отрицательное заключение госэкспертизы. Заявка на строительство была отправлена на повторное рассмотрение после устранения указанных замечаний.

Международная федерация хоккея в мае 2018 года утвердила решение о проведении молодежного чемпионата мира 2023 года в Новосибирске. Матчи турнира будут проходить на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с прилегающей к ней инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей. Половина пойдет на самую спортивную площадку, оставшаяся часть - на станцию метро «Спортивная», обустройство

набережной и прилегающей территории. Строительство станции метро оценивается в 3,4 млрд руб.

О метрополитене

Новосибирский метрополитен - единственный в России за Уралом - был открыт в 1985 году, в его составе действуют две линии из 13 станций. Последняя из них, «Золотая Нива», введена в эксплуатацию в феврале 2011 года. В 2018 году метрополитен перевез более 83 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6779829>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ЧАСТНЫЙ АКЦИОНЕР ЦППК СТАЛ ОСНОВНЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ОПЕРАТОРА СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ООО «Автопасс», принадлежащее Анне Боевой, вошло в капитал оператора системы «Технопасс», который участвует в эксперименте **Минтранса** по контролю автобусных перевозок, с долей 50%.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», соответствующие изменения внесены в ЕГРЮЛ 19 августа. Ранее 60% «Технопасса» принадлежали ООО «Онэлия» (гендиректор и единственный владелец - Рафаэль Мухаметшин), 40% - компании-оператору системы «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). Их доли сократились до 35% и 15% соответственно.

В ООО «РТИТС» факт вхождения нового инвестора в капитал «Технопасса» оставили без комментариев.

Боева владеет ООО «Маршрутные системы», которому, в свою очередь, принадлежит 29% акций крупнейшего российского пригородного ж/д перевозчика - АО «Центральная пригородная пассажирская компания». «Маршрутные системы» стали владельцем этого актива в конце прошлого года по итогам аукциона РЖД, заплатив за блокпакет ЦППК 2,3 млрд рублей. На тот момент, по данным «СПАРКа», Боевой принадлежал 1% ООО «Маршрутные системы», 99% было у Артема Ольховского. Единственным владельцем «Маршрутных систем» (и, соответственно, бенефициаром крупного пакета ЦППК) Боева стала в апреле этого года.

Также единолично принадлежащее ей ООО «Автопасс» владеет 70% в ООО «Однакасса» (интернет-сервис по продаже билетов на маршруты ГУП МО «Мострансавто»), 30% в котором у Александра Зайцева. Он был гендиректором «Мострансавто» с мая 2015 г. по май 2017 г., а до этого пять лет работал министром транспорта Московской области.

Ранее Боева владела 30% в ныне не действующем ООО «Национальная сервисная лифтовая компания». В его карточке содержится ссылка на сайт группы «Рослифтмаш» (РЛИМ). По данным сайта, РЛИМ создан в 2007 г. «акционерами крупной промышленной группы, участвующей», в частности, в электротехническом «ЭДС-Холдинге». В конце 2000-х гг. последним непродолжительное время руководил бывший генеральный директор ЦППК Михаил Хромов, который, как сообщили «Интерфаксу» в компании, в настоящее время возглавляет ее совет директоров.

«Автопасс» на странице в сервисе подбора персонала hh.ru называет себя венчурным фондом, учрежденным «крупнейшим промышленным холдингом страны».

«Мы реализуем высокотехнологичные проекты федерального уровня, в основном, в сфере транспортной логистики. Проекты (в сфере транспорта) в нашем портфеле, уже запущенные в разработку: создание системы «умных» автобусных перевозок «ОднаКасса» - автоматизация и управление пассажирскими перевозками, создание технологичной системы дистрибуции билетов; проект по управлению пассажирскими перевозками на городском и межмуниципальном транспорте; проект по контролю междугородних автобусных перевозок. Помимо разработок в транспортной сфере, мы реализуем проекты по внедрению виртуальной реальности в различные сферы нашей жизни, работаем над

проектом cashback, цель которого - интеграция готового продукта cashback в транспортное приложение и его развитие», - пишет о себе «Автопасс».

В апреле на портале regulation.gov.ru был размещен проект постановления правительства РФ о проведении **Минтранс**ом эксперимента по мониторингу и контролю пассажирских перевозок. До 15 октября 2019 г. предполагается использовать единую федеральную систему для учета и контроля пассажиров, транспортных средств перевозчиков, бронируемых и продаваемых билетов на регулярных и заказных межрегиональных перевозках автомобильным транспортом.

Оператором на время эксперимента на безвозмездной основе будет ООО «Современные технологии пассажирского комплекса» («Технопасс»).

Как заявлял «Интерфаксу» гендиректор РТИТС Антон Замков, эксперимент «позволит учесть все предложения автоперевозчиков при создании цифровых сервисов». «Мы опираемся на наш успешный опыт использования ИТ-инфраструктуры государственной системы «Платон» для мониторинга иностранных автобусов в рамках Чемпионата мира по футболу 2018 года», - сказал он.

По его словам, к одному многофункциональному бортовому устройству, разработанному для повышения безопасности пассажирских перевозок, «возможно подключение целого ряда дополнительных модулей - тахографов, видеорегистраторов, терминалов оплаты билетов, валидаторов проездных документов, датчиков пассажиропотока и комплексов биометрического контроля и распознавания лиц». «В рамках эксперимента будет использована действующая контрольная инфраструктура системы «Платон» и первый в России центр автоматической фиксации нарушений федерального охвата, созданный для **Ространснадзора**», - заключил он.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.20; В РОСТОВСКОЙ И ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯХ ОГРАНИЧИЛИ ДВИЖЕНИЕ ФУР ИЗ-ЗА ЖАРЫ

Движение фур ограничили на трассах в Ростовской и Волгоградской областях из-за жары, сообщается на сайте **Росавтодора**.

Как отмечается на сайте ведомства, из-за температуры выше 32 градусов во вторник ограничено движение для грузовиков на территории Ростовской и Волгоградской областей.

«С 10 до 22 часов будет закрыто движение для тяжеловесного автотранспорта (продолжительность 12 часов) на участках автодорог, подведомственных ФКУ Упрдор Москва-Волгоград», - говорится в сообщении.

Отмечается, что на территории Волгоградской области ограничено движение фур на участках трассы Р-22 Тамбов - Волгоград - Астрахань, Р-228 Сызрань - Саратов - Волгоград (подъезд к Элисте). В Ростовской области на участках: А-260 Волгоград - Каменск-Шахтинский - граница с Украиной, А-280 Ростов-на-Дону - Таганрог - граница с Украиной, А-270 автодорога М-4 «Дон» - Новошахтинск - граница с Украиной, А-135 подъездная дорога от автодороги М-4 «Дон» к Ростову-на-Дону.

Ранее сообщалось, что, по информации ГУ МЧС по Волгоградской области, в регионе с 20 по 23 августа ожидается жара до 42 градусов.

<https://ria.ru/20190820/1557663202.html>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.08.21; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДО НОВОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА ОБОЙДЕТСЯ В 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ; ИЗ-ЗА НЕВЫСОКОГО ПАССАЖИРОПОТОКА ПРОЕКТ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ УБЫТОЧНЫМ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Проект строительства железной дороги до нового аэропорта «Гагарин» в Саратовской области обойдется примерно в 2,5 млрд руб., заявил начальник Приволжской железной

дороги Сергей Альмеев. Саратовский губернатор Валерий Радаев надеется, что проект будет реализован за 2–3 года. Их слова приводятся в сообщении пресс-службы губернатора.

«Сейчас выполнен первый этап – строительство модульной платформы [в 200 м от аэропорта], который позволил решить задачу по доставке пассажиров от Саратова не более чем за 40 минут, – рассказал Альмеев. – Второй этап – это строительство от станции Липовский до аэропортового комплекса отдельной ветки, которая будет предназначена только для терминала». По его словам, длина пути составит 4,5–5 км. Железнодорожная ветка пойдет в полосе отвода действующей железной дороги, кроме того, предполагается строительство моста через реку Курдюм и путепровода в месте пересечения с автомобильной дорогой. Также планируется построить «современный железнодорожный терминал рядом с аэропортом, который должен быть выполнен в одном стиле с «Гагарином», добавил Альмеев.

Аэропорт «Гагарин», расположенный в 20 км от «Саратова», построен холдингом «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. Инвестиции составили около 8 млрд руб. В 2018 г. старый аэропорт Саратова («Гагарин» его заменил) принял 426 000 человек. «Проект в стадии проработки», – сказал представитель РЖД, от дополнительных комментариев отказался. Заявленная стоимость строительства отдельной железной дороги до «Гагарина» – адекватная, она сопоставима с аналогичными проектами строительства железных дорог до аэропорта Волгограда, Казани, Владивостока, Екатеринбурга, комментирует член общественного совета при Минтрансе России Кирилл Янков. «Стоимость проекта близка к реальным цифрам. По факту, скорее всего, она будет колебаться в районе 3 млрд руб., – соглашается председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. – Во-первых, там есть мост, что само по себе утяжеляет любой проект. Во-вторых, двухступенчатая реализация проекта также, вероятнее всего, увеличит конечную стоимость».

С окупаемостью проекта могут возникнуть проблемы, предупреждают эксперты. «Думаю, если выйти на срок окупаемости 10 лет, то это будет хорошим успехом. Во многом это будет зависеть от стоимости билета за проезд», – замечает Иванкин.

Самый большой риск таких проектов – это пассажиропоток, подчеркивает он. Скорее всего, пассажиров у нового аэропорта будет ненамного больше, чем у старого, считает Янков. Но даже если цифра дойдет до 1 млн человек, этого будет все равно недостаточно для окупаемости отдельной железной дороги, подчеркивает он. По этой причине убыточны железные дороги, построенные до аэропортов других городов, кроме Москвы, замечает эксперт. По его оценке, нормальную экономику подобным проектам может обеспечить аэропорт, обслуживающий хотя бы 5–7 млн пассажиров в год.

«Мы абсолютно точно планируем в течение ближайших двух-трех лет с учетом всех факторов фактически удвоить пассажиропоток и точно выйти через пару лет на цифру миллион». 18 августа 2019, Интерфакс

Только отдельная железная дорога пассажиропоток «Гагарина» не увеличит, продолжает Янков. Для этого нужно, чтобы из аэропорта можно было добраться в другие крупные города, а в случае с «Гагарином» это неосуществимо, поясняет он. По его мнению, оптимальным с точки зрения вложений было бы построить от железнодорожной станции до аэропорта травалатор (движущаяся бесступенчатая дорожка, обойдется меньше чем в 1 млрд руб.), а также согласовать расписание электричек и авиационных рейсов. Саму же железнодорожную платформу нужно поднять до уровня, удобного для выхода из поезда с вещами, добавляет Янков.

Если рассуждать только с точки зрения комфорта для пассажиров, то добираться до аэропорта не в общем потоке людей, пользующихся электричками, а по отдельному пути, конечно, удобнее, замечает Янков. Но и этого будет недостаточно, подчеркивает эксперт:

важно обеспечить небольшие интервалы между поездами – раз в полчаса, как у маршрутов из Москвы в «Шереметьево» и «Домодедово». С учетом же прогнозируемого пассажиропотока в «Гагарине» поезда, скорее всего, будут ходить 5–7 раз в день, как, например, в аэропорты Сочи, Казани и других городов России.

Представитель «Аэропортов регионов» от комментариев отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/21/809268-zheleznaya-doroga-aeroporta>

ГУДОК; ИГОРЬ КИЯЕВ; 2019.08.20; ПОЛЕТ НАЧИНАЕТСЯ С ЭЛЕКТРИЧКИ; ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ГОТОВЫ К ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ АЭРОПОРТА ГАГАРИН

Вчера первый регулярный рейс принял аэропорт Гагарин, который находится под Саратовом. Одновременно до воздушной гавани из областного центра запустили электропоезда.

Аэропорт Гагарин начал работу взамен аэропорта Саратов-Центральный, который находился в черте города. Решение о его закрытии по соображениям безопасности было принято в 2007 году местными властями. С 20 августа новый аэропорт начал полноценный прием и отправку всех пассажирских рейсов, ранее обслуживавшихся аэропортом Саратов-Центральный.

Первым на взлетно-посадочной полосе приземлился самолет Boeing 737-800 авиакомпании «Победа», на борту которого были 177 пассажиров. В первый день новый аэропорт обслужил 17 рейсов, в том числе первый международный чартер в турецкую Анталию. Открывшие историю аэропорта Гагарин типы самолетов ранее не эксплуатировались авиакомпаниями на саратовских рейсах из-за инфраструктурных ограничений старого аэропорта.

Новый аэропорт находится в 20 км от областного центра. Для доставки к нему авиапассажиров с 20 августа были запущены скоростные электрички. До этого на 267-м км перегона Липовский - Тарханы были возведены две модульные платформы, здесь создан остановочный пункт Аэропорт Гагарин.

Модульный перрон оборудован системами освещения, работающими на солнечных батареях. Система звукового оповещения информирует о прибытии-отправлении поездов и прохождении транзитных составов. На платформах предусмотрены пандусы для передвижения пассажиров с ограниченными возможностями.

От пассажирского терминала аэропорта платформу отделяют 300 м. Сейчас прорабатывается возможность строительства отдельной ветки от станции Липовский до аэропорта, предназначенной для движения только пассажирских поездов. Остановочная платформа будет расположена еще ближе к входу в аэропорт. Для дополнительного удобства пассажиров между платформами и аэропортом предусматривается возведение крытого перехода.

По инвест-программе ОАО «РЖД» в этом году в Саратовский регион ПривЖД поступили электропоезда ЭПЗД, которые способны развивать скорость до 120 км/ч. Их задействовали в сообщении между вокзалом Саратов и аэропортом Гагарин. Ежедневно три пары поездов ЭПЗД будут курсировать в ускоренном режиме, преодолевая путь от саратовского вокзала до аэропорта за 38 минут. В черте города предусмотрены три остановки: Площадь Ленина, Трофимовский-1 и Сокурский Тракт.

В минувшее воскресенье в аэропорту Гагарин прошло совещание, на котором оценили готовность новой воздушной гавани Саратова и ведущей к ней железнодорожной инфраструктуры.

Мероприятию предшествовало приземление на Саратовской земле первого тестового пассажирского рейса, также совершенного лоукостером «Победа». На борту самолета, прилетевшего в Гагарин из аэропорта Внуково, находились председатель Госдумы РФ Вячеслав Володин, глава построившего аэропорт холдинга «Аэропорты регионов» Виктор

Вексельберг, чиновники Министерства транспорта, Росавиации. В пассажирском терминале делегацию встретили представители ОАО «РЖД».

После совещания его участники осмотрели аэропорт и пассажирские платформы. Начальник ПривЖД Сергей Альмеев отметил, что обязательства перед Саратовской областью, связанные со строительством платформ возле нового аэропорта и закупкой электропоездов, компания «РЖД» выполнила в полном объеме.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1474164>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ОТДЕЛЬНАЯ Ж/Д ВЕТКА К САРАТОВСКОМУ АЭРОПОРТУ «ГАГАРИН» ОЦЕНИВАЕТСЯ В 2,5 МЛРД РУБ.

Строительство отдельной железнодорожной ветки к новому саратовскому аэропорту «Гагарин» оценивается в 2,5 млрд рублей, сообщает пресс-служба губернатора региона со ссылкой на начальника Приволжской железной дороги (ПривЖД, филиал ОАО «РЖД») Сергея Альмеева.

«Это серьёзный проект. Сейчас мы определяем траекторию новой ветки. Также стоит задача построить современный железнодорожный терминал рядом с аэропортом, который должен быть выполнен в одном стиле с «Гагариным». Стоимость проекта составит порядка 2,5 млрд рублей», - приводит пресс-служба слова Альмеева.

По информации Альмеева, длина железнодорожной ветки составит 4,5-5 км, она пройдёт в полосе отвода действующей железной дороги от ст. Липовский до аэропортского комплекса. Предполагается также строительство моста через реку Курдюм и путепровода в месте пересечения с автодорогой.

К открытию аэропорта РЖД построили остановку вблизи нового терминала на путях общего пользования. Расстояние от остановочного пункта до аэровокзала составляет 200 м. Время в пути от Саратова по железной дороге составляет 40 минут.

Новая железнодорожная ветка к аэропорту «Гагарин» может быть построена в ближайшие два-три года, сообщалось ранее со ссылкой на спикера Госдумы РФ Вячеслава Володина.

Кроме того, сообщалось, что РЖД ко второму полугодю 2019 года рассчитывали завершить проектирование западного обхода Саратовского железнодорожного узла, в рамках которого предусмотрена и реконструкция ст. Липовский.

Аэропорт «Гагарин» построен в районе села Сабуровка примерно в 30 км от Саратова. Терминальный комплекс площадью 23 тыс. кв. м и пропускной способностью 1 млн пассажиров в год возведен на деньги холдинга «Аэропорты регионов», его инвестиции составили 7,7 млрд руб., сообщается на сайте «Гагарина». Создание аэродрома, в том числе взлетно-посадочной полосы длиной 3 км, финансировало государство (заказчик строительства - Росавиация), на это было выделено 7,2 млрд руб. Еще 2,4 млрд руб. потратила Саратовская область на подъездную дорогу, электросети, газо- и водопровод.

Первый регулярный рейс аэропорт принял во вторник. Старый аэропорт Саратова «Центральный», который находится в черте города, закрыт.

ТАСС; 2019.08.20; РЖД ИЩУТ ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ШУМОПОДАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

РЖД проводят поиск инновационных решений для шумоподавления на железной дороге в форме открытого запроса, заявки могут подать как физические, так и юридические лица. Об этом говорится в сообщении холдинга.

Основная цель запроса - найти технологические решения, которые позволят защитить население от сверхнормативного акустического воздействия объектов железнодорожного транспорта.

Заявки принимаются с 23 августа по 23 сентября 2019 года через специализированный раздел «Открытый запрос» автоматизированной системы «Единое окно инноваций» сайта РЖД.

РЖД ранее объявили еще четыре открытых запроса на поиск инноваций. Холдинг принимает заявки о способах предотвращения аварий на железнодорожных переездах и образования наледи на пассажирских вагонах в зимнее время. Кроме того, компания интересуется мобильными автономными зданиями для работников вахтового метода и распознаванием неисправностей подвижного состава.

«Всего в рамках проведенных открытых запросов поступило свыше 70 заявок», - отмечается в пресс-релизе компании.

<https://tass.ru/ekonomika/6780540>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; СИБАНТРАЦИТ НАЧАЛ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ ВТОРОГО СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ

Группа «Сибантрацит» начала работы в рамках проекта второго Северомуйского тоннеля на БАМе, сообщается на официальном сайте проекта.

«Первая группа строителей второго Северомуйского тоннеля в составе 100 человек прибыла на объект. Они начали создание вахтового городка, включающего общежития, административно-бытовой комплекс и другое. До конца года новые строители БАМа займутся возведением завода железобетонной тоннельной обделки, непосредственно проходка тоннеля начнется в 2020 году», - говорится в сообщении.

Строительство тоннеля будет вестись с двух сторон. В настоящее время работы начали со стороны Восточного портала действующего тоннеля, работы на Западном портале начнутся в начале следующего года.

Второй Северомуйский тоннель станет одним из самых протяженных в России, его длина составит около 15,5 км. Он позволит увеличить пропускную способность на этом участке БАМа с 16 млн до 100 млн тонн грузов в год.

Проектом строительства второго Северомуйского тоннеля управляет УК «Востокуголь». Ожидается, что строительство займет пять лет, инвестиции не превысят 60 млрд рублей. Генеральным проектировщиком тоннеля выбрано белорусское ОАО «Минскметрострой».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6778209>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; UTLC ERA РАССЧИТЫВАЕТ НАЧАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ В СЕНТЯБРЕ

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс» (United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, UTLC ERA) рассчитывает в сентябре начать транзитные перевозки через РФ санкционных грузов в опломбированных контейнерах, сообщил журналистам глава UTLC ERA Алексей Гром.

«Мы рассчитываем на то, что в сентябре мы отправим первые контейнеры», - сказал он.

По его словам, до этого времени необходимо согласовать технические процессы, а также адаптировать нормативную базу с пограничными ж/д администрациями и таможенными органами Белоруссии, Казахстана и Китая, а также с Белорусской железной дорогой.

«Мы еще в июле провели большое установочное совещание в РЖД. Мы знаем, что уже на выходе постановление правительства, которое должно регламентировать, как это все будет происходить, кто будет навешивать пломбы, как это будет отмечаться в документах. Для того чтобы отработать технологию, у нас было предложение навешивать навигационные пломбы не на контейнеры с санкционными грузами, а на все контейнеры с грузами, которые перевозятся в транзитных сервисах ОТЛК ERA. Вроде, с этим тоже все согласились. Я думаю, что движение практическое будет в сентябре», - добавил Гром.

«Если мы привлечем базу в несколько десятков тысяч контейнеров, это же уже будет очень хороший вклад в наши транзитные объемы. И самое главное - это будет лишнее

доказательство привлекательности именно железнодорожного транспорта как способа доставки грузов из Европы в Азию», - считает глава компании. «В сентябре мы проводим ряд маркетинговых мероприятий в Европе и в Китае, поэтому мы очень заинтересованы в том, чтобы выйти с этой услугой первыми на рынок грузовладельцев», - отметил топ-менеджер.

Как сообщалось, временный порядок контроля за автомобильным и железнодорожным транзитом санкционных товаров в третьи страны через территорию РФ был утвержден правительством РФ 4 июля 2019 года. Документ призван регламентировать процесс международного автомобильного и железнодорожного транзита с территории Белоруссии через Россию грузов с использованием пломб, функционирующих на основе технологий ГЛОНАСС.

Глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** 7 июля сообщил журналистам, что временный порядок будет действовать, пока его не отменят.

Эта система мониторинга ввозимых в Россию грузов вначале будет работать только для контроля так называемых санкционных товаров, а в перспективе может быть распространена и на транзитные перевозки других грузов.

ТАСС; 2019.08.20; РЕЛЬСОВЫЕ АВТОБУСЫ НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ НА САХАЛИНЕ 30 АВГУСТА

Российские рельсовые автобусы РА-3 с 30 августа начнут курсировать по направлениям Южно-Сахалинск - Корсаков, Холмск - Томари и Южно-Сахалинск - Томари, сообщила во вторник пресс-служба правительства региона.

«В первый рейс новый для Сахалина вид общественного транспорта отправится 30 августа - в день торжественного открытия «перешитой» железной дороги», - говорится в сообщении.

Комплексное переустройство железной дороги в регионе с колеи шириной 1067 мм на общероссийский стандарт 1520 мм ведется с 2003 года. В июне завершился первый этап реконструкции инфраструктуры железной дороги на участке Холмск - Арсентьевка - Взморье протяженностью 161 км. Первый пассажирский поезд по обновленной железной дороге отправился со станции Холмск 15 июня. Тогда же начался второй этап реконструкции на участке Тихая - Поронайск протяженностью 159 км. Полностью завершить обновление колеи планируется в 2020 году.

В пресс-службе напомнили, что сообщение по маршруту Южно-Сахалинск - Томари было отменено на все лето в связи с ремонтными работами на железной дороге.

«Обновление железнодорожной инфраструктуры должно быть комплексным. Поэтому вместе с широкой колеей сахалинцы получают и самый современный подвижной состав, смогут путешествовать на пригородных маршрутах быстро и с комфортом», - цитирует пресс-служба главу региона Валерия Лимаренко.

Ранее сообщалось, что рельсовые автобусы заменят старые дизель-поезда для перевозок пассажиров на пригородных направлениях. В настоящее время они проходят обкатку.

<https://tass.ru/obschestvo/6777705>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ОВК К 2020Г ПОСТАВИТ «ДЕЛЬТАТРАНСУ» 60 КРУПНОТОННАЖНЫХ ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ

ПАО «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) до конца 2019 года поставит железнодорожному оператору «Дельтатранс» 60 фитинговых платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров, сообщила ОВК.

Вагоны модели «13-6903» с осевой нагрузкой 25 тс с погрузочной длиной 80 футов и грузоподъемностью 74,5 тонн предназначены, в том числе для транспортировки рефрижераторных и танк-контейнеров для неопасных грузов с массой брутто до 36 тонн.

Имеют утвержденные местные технические условия размещения и крепления крупнотоннажных контейнеров.

Количество фитинговых упоров и их расположение позволяют размещать съемное оборудование в различных комбинациях. Ходовая часть позволяет увеличить межремонтные пробеги до 1 млн км (или 8 лет), жизненный цикл платформы - 32 года.

«Являясь собственником и оператором фитинговых 80-футовых платформ, «Дельтатранс» формирует парк только из новых вагонов. (Подвижной состав, закупаемый у «Объединенной вагонной» - ИФ) дает нам дополнительные конкурентные преимущества. Эксплуатационная надежность и техническое сопровождение со стороны ОВК играют большую роль в выборе операторской компании», - отметил генеральный директор «Дельтатранса» Роман Волков, слова которого приводятся в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ФРП ДАСТ БРЯНСКОМУ ЗАВОДУ ТМХ ЗАЕМ В 390 МЛН РУБ. НА УВЕЛИЧЕНИЕ ВЫПУСКА ТЕПЛОВОЗОВ

Фонд развития промышленности (ФРП) одобрил заем в размере 390 млн рублей для Брянского машиностроительного завода (АО «УК «БМЗ», входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ) по программе «Проекты развития», сообщила пресс-служба фонда.

Полученный заем БМЗ планирует направить на закупку нового оборудования, которое позволит предприятию увеличить производство маневровых тепловозов серии ТЭМ18ДМ. Общая стоимость проекта составляет 1 млрд рублей.

«Предприятие получит заем под 1% годовых, поскольку это экспортоориентированный проект, - говорится в сообщении. - От 5% до 10% маневровых тепловозов предприятие будет экспортировать в страны СНГ».

Пресс-служба ФРП отмечает, что ТЭМ18ДМ оборудован экономичным дизелем 1-ПД4Д производства другого заемщика ФРП - предприятия «Пензадизельмаш». Системы бортового энергоснабжения, микропроцессорного управления и диагностики обеспечивают дополнительную экономию топлива, снижают расходы на ремонт и техническое обслуживание локомотива.

Ранее ТМХ сообщал, что Брянский машзавод сможет выпускать ТЭМ18ДМ в различных модификациях по требованию заказчика после внедрения ряда технических решений.

ТЭМ18ДМ серийно выпускается на Брянском машзаводе с 2008 года. Тепловозы эксплуатируются как на отечественных железных дорогах, так и за рубежом, используются в разных отраслях промышленности.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.08.21; В КРЫМУ ЖДУТ «КОМЕТУ»; САНКЦИИ ЗАДЕРЖАЛИ РАСШИРЕНИЕ ФЛОТА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Как выяснил “Ъ”, санкции создали проблемы с запуском в Крыму новых судов на подводных крыльях – «Комет». Сейчас между Севастополем и Ялтой курсирует одно судно, запущенное летом 2018 года, до конца сезона планировалось ввести еще два. Однако проекту потребовалась замена поставщика двигателей. В результате в крымском **минтрансе** в этом году уже не ждут новых маршрутов, хотя эксперты и поставщик не исключают, что вторая «Комета» все же выйдет в море.

Как сообщили “Ъ” в «Калашникове», вторая «Комета» может быть поставлена на новый маршрут в Крыму в эту навигацию, но все будет зависеть от погодных условий и пассажиропотока.

Первая «Комета 120М» на 120 пассажиров построена на заводе «Вымпел» в Рыбинске (входит в «Калашников»), ее спустили на воду летом 2018 года в присутствии Дмитрия **Медведева**. Судно на подводных крыльях курсирует между Ялтой и Севастополем, в июле—сентябре 2018 года оно перевезло около 23 тыс. пассажиров, что на 16% выше плана. С 1 июня по 18 августа 2019 года было выполнено 276 рейсов и перевезено около

27 тыс. пассажиров. Средняя загрузка рейсов — 85%. Оператор перевозок — подконтрольные «Вымпелу» «Морские скоростные пассажирские перевозки» (МСПП).

Второе и третье судно планировали достраивать в Крыму и начать эксплуатировать с июля. **Замминистра** промышленной политики Крыма Елена Элекчан сообщила “Ъ”, что достройка двух судов планируется на мощностях судоремонтного завода «Южный Севастополь». А на судостроительном заводе «Море» ведется подготовка производства еще двух судов с планируемой сдачей заказчику в середине 2021 года, добавила она.

В начале года глава крымского **минтранса** Сергей Карпов говорил, что две строящиеся «Кометы» будут работать на маршрутах из Ялты в Севастополь и Евпаторию и обратно. Но пока в Крыму работает всего одна «Комета». Стоимость билета для взрослых — 500 руб., для детей — 200 руб., в салоне повышенной комфортности — 1 тыс. руб.

В «Калашникове» сообщили “Ъ”, что вторая «Комета» спущена на воду 13 августа, а 14 августа погружена на транспортное судно и отправлена в Севастополь. По прибытии ориентировочно в конце августа — начале сентября будут проведены швартовные и ходовые испытания, после которых судно будет передано заказчику, говорят в «Калашникове».

В концерне отмечают, что по результатам эксплуатации первой «Кометы» в проектную документацию судна был внесен ряд изменений, улучшающих его технико-эксплуатационные показатели. Это касается как повышения уровня комфорта для пассажиров и членов экипажа, так и вопросов, связанных с техническим обеспечением судовой силовой установки, навигационного оборудования, системы автоматического управления движением. Для внесения изменений потребовалось дополнительное время, уточнили в концерне. Третья «Комета» будет передана заказчику в конце октября, говорят в «Калашникове». В Минпромторге “Ъ” подтвердили информацию, предоставленную концерном.

В **минтрансе** Крыма на прошлой неделе сообщили “Ъ”, что в этом году по техническим причинам запуска дополнительных маршрутов не будет. «На следующий год планируется курсирование еще двух «Комет» по маршруту Евпатория—Севастополь и Ялта—Феодосия. Одна «Комета» уже построена, вторая в процессе», — рассказали в министерстве.

По информации “Ъ”, основной причиной срыва сроков запуска «Комет» стали санкции. При строительстве судов возникли проблемы с поставкой двигателей, пришлось искать нового поставщика и заниматься перепроектированием, рассказали “Ъ” источники в отрасли.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что доработанный проект, поставленный в серию, будет пользоваться хорошим спросом в Крыму. В текущих условиях загрузка новых четырех-шести «Комет» не должна быть меньше 70%, полагает эксперт. Невыполнение контрактных сроков может быть не столь критичным, считает господин Бурмистров, — с учетом того, что испытания будут не очень длинными, не исключено, что вторая «Комета» все же сможет выйти в сентябре на маршрут.

<https://www.kommersant.ru/doc/4066941>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОРЯДКЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ПРИ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ

Правительство РФ внесло в Государственную Думу проект федерального закона, уточняющий порядок использования судов под иностранным флагом при каботажных перевозках, документ опубликован в электронной базе данных нижней палаты парламента.

Законопроект «О внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания (КТМ)» был одобрен на заседании правительства 15 августа.

Поправки в 4 статью КТМ уточняют полномочия правительства РФ по принятию решений о возможности использования судов, плавающих под флагами иностранных государств, при некоторых видах деятельности в области торгового мореплавания, на осуществление которых суда, плавающие под российским государственным флагом, имеют преимущественное право.

Действующей редакцией (4 ст. КТМ) установлено, что с использованием судов под флагом иностранных государств могут осуществляться определенные виды деятельности в случаях, если это предусмотрено международными договорами, кодексом и принимаемыми в соответствии с ними постановлениями правительства РФ. При этом полномочия правительства определять условия и порядок выдачи разрешений на осуществление каботажных перевозок судами под иностранными флагами в кодексе не закреплены.

Как отмечалось, принятие законопроекта позволит привлекать к использованию в каботаже суда под иностранным флагом (при реализации крупных инвестиционных проектов и отсутствия специализированных судов, зарегистрированных в одном из российских реестров) без срыва контрактных обязательств.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; СИРИЙСКИЙ ПОРТ ТАРТУС БУДЕТ В ОСНОВНОМ УПРАВЛЯТЬСЯ РОССИЙСКОЙ АДМИНИСТРАЦИЕЙ - ДЕПУТАТ САБЛИН ПО ИТОГАМ ВСТРЕЧИ С АСАДОМ

Президент Сирии Башар Асад считает важным российско-сирийское соглашение по порту Тартус, который будет находиться под совместным управлением, заявил депутат Госдумы Дмитрий Саблин.

«Президент Асад отметил важность достигнутого ранее соглашения по порту в сирийском Тартусе, он будет под совместным управлением, но в основном это будет российская администрация», - сказал Саблин журналистам во вторник по итогам встречи с Асадом.

По словам депутата, который является также главой Севастопольского отделения партии «Единая Россия», сирийский президент поддерживает развитие отношений города Тартус с российским Севастополем. Асад отметил на встрече, что «и порт Тартус будет нести ответственность за развитие отношениями с Севастополем», проинформировал Саблин

В понедельник Саблин встретился с губернатором провинции Тартус Сафуаном Абу Саадой и передал ему приглашение посетить Севастополь от врио губернатора Михаила Развожаева, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе парламентария.

Там же напомнили, что в ходе предстоящего визита планируется согласовать план мероприятий по реализации соглашения о сотрудничестве Тартуса с Севастополем, подписанного в январе этого года.

В этом году РФ и Сирия договорились о передаче порта Тартус в аренду России на 49 лет для транспортно-экономического использования.

Посол РФ в Дамаске Александр Ефимов сообщил в июле, что реконструкция порта Тартус позволит нарастить его пропускную способность до 38 млн тонн в год.

«С нашей стороны будут осуществлены крупные капиталовложения, которые пойдут на реконструкцию и техническое совершенствование его терминалов, что позволит нарастить грузооборот с примерно 4 до 38 млн тонн в год», - сказал Ефимов в интервью «Интерфаксу».

Он отметил, что договоренность о передаче гражданской части порта в оперативное управление российской компании на 49 лет является наглядным примером активного содействия восстановлению и развитию сирийского национального хозяйства.

В 2017 году Россия и Сирия подписали соглашение о размещении в Тартусе на 49 лет российского пункта материально-технического обеспечения ВМФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; MAERSK В АВГУСТЕ СМЕНИЛ ТЕРМИНАЛ В НОВОРОССИЙСКЕ, НАЧАЛ СУДОЗАХОДЫ НА НУТЕП

Датская Maersk в августе сменила терминал в Новороссийске, начала судозаходы на контейнерный терминал «НУТЭП» (ООО «НУТЭП», входит в группу «ДелоПортс»), говорится в материалах Maersk.

Первый судозаход на «НУТЕП» состоялся 1 августа, контейнеровоз «Maersk Kampala» (вместимостью около 6 тыс. TEU) доставил на новый глубоководный причал «НУТЭПа» более 600 контейнеров.

Ранее суда Maersk заходили на причалы ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP) (НМТП).

Как пояснили «Интерфаксу» в российском офисе Maersk, судозаходы на индийском сервисе МЕЗ в Новороссийск осуществляются по четвергам. МЕЗ - это единственный сервис Maersk в Новороссийске, отметили в компании.

Ротация (маршрут) портов на сервисе - Пипавав (Индия), Хазира (Индия), Джавахарлал Неру (Индия), Джебель Али (ОАЕ), Салала (Оман), Порт Саид (Египет), Дамьетта (Египет), Стамбул (Турция), Измит (Турция), Новороссийск (РФ), Южный (Украина), Черноморск (Украина), Констанца (Румыния).

ТАСС; 2019.08.20; ПО РЕЧНОМУ МАРШРУТУ ПЕТЕРБУРГ - ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД БУДУТ ПЕРЕВОЗИТЬ ДО 10 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД

Пассажиропоток будущего речного туристического маршрута от Санкт-Петербурга через Невскую Дубровку, крепость Орешек и Старую Ладугу в Ленинградской области до Великого Новгорода составит до 10 тыс. человек в год, сообщил ТАСС в понедельник заместитель начальника управления по транспорту Ленинградской области Михаил Присяжнюк.

«Операторы речных круизов планируют перевозить до 10 тыс. пассажиров ежегодно по новому туристическому маршруту из Санкт-Петербурга в Великий Новгород через территорию Ленинградской области, соединяющему культурные центры Северо-Запада России», - отметил Присяжнюк.

Проект возведения сети речных причалов в наиболее посещаемых туристами населенных пунктах запущен в Ленинградской области в 2017 году. Возведены причалы в Старой Ладоге, Свирьстрое, на Ореховом острове в истоке Невы и Киришах.

В августе в области завершилось строительство причала в поселке Дубровка во Всеволожском районе области. Ведется строительство причала в селе Грузино Новгородской области, и готовится проект последнего - в Великом Новгороде. Открыть регулярное сообщение по новому туристическому маршруту планируется до 2020 года, объем вложений инвестиционной компании «Конт» в строительство причальной сети оценивается в 1 млрд рублей.

В конце 2018 года власти Ленинградской области, компания «Конт» и судоходная компания «Инфофлот» подписали соглашение о развитии внутреннего водного транспорта для пассажирского сообщения в Ленинградской области, Новгородской области и Республике Карелия.

Следующим этапом после ввода последнего по проекту причала в Великом Новгороде стороны планируют приступить к строительству пассажирских причалов вблизи города Сортавала, в населенных пунктах Лахденпохья и Хийденсельга Республики Карелия.

<https://tass.ru/spb-news/6776256>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.21; А НА SUPERJET В ДВА РАЗА ВЫШЕ

ФАС назвала ожидание запчастей и ремонта главной причиной высокой стоимости эксплуатации российского авиалайнера.

Средняя стоимость авиабилетов на маршрутах, обслуживаемых Sukhoi Superjet 100, на 20% выше, чем на других самолетах, выявила ФАС. Глава службы Игорь Артемьев объясняет разницу высокими расходами на обслуживание SSJ.

Почему рейсы на Superjet дороже

Расходы на эксплуатацию единственного российского среднемагистрального лайнера SSJ100, из-за крушения которого в Шереметьево на рейсе «Аэрофлота» 5 мая погиб 41 человек, почти в два раза выше, чем при использовании иностранных самолетов-аналогов. Разница приводит к росту стоимости билетов на ряде направлений, где летает Superjet. Об этом говорится в письме главы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игоря Артемьева в правительство (у РБК есть копия), подлинность документа подтвердили в пресс-службе ведомства.

Письмо Артемьева было направлено 18 июля вице-премьеру Максиму Акимову, министру транспорта Евгению Дитриху и министру промышленности и торговли Денису Мантурову. Представитель Акимова подтвердил РБК получение письма, в пресс-службе Минтранса отказались давать комментарии.

Документ подготовлен в рамках исполнения поручения правительства после «Прямой линии с Владимиром Путиным», состоявшейся год назад (7 июня 2018 года), на которой обсуждалась цены на авиабилеты. ФАС проанализировала 51 маршрут группы «Аэрофлот», которая, подчеркивает Артемьев, занимает «доминирующее положение» на рынке. Кроме того, «Аэрофлот» является крупнейшим эксплуатантом SSJ: сейчас в парке перевозчика 49 лайнеров, еще 100 должны поступить к 2026 году.

По данным ФАС, усредненная цена на маршрутах, где перевозка пассажиров производится на Superjet, на 20% выше, чем на аналогичных маршрутах с иностранной техникой. Как поясняет Артемьев, разница обусловлена высокими расходами авиакомпаний на обслуживание SSJ (7 руб. за кресло-километр против средней ставки 4 руб. за кресло-километр). «По информации авиакомпаний и аэропортов, основная причина более высоких расходов воздушного судна SSJ в длительных простоях - из-за ожидания запчастей и ремонта», - сказано в письме. Как пояснил РБК источник, близкий к ФАС, более высокие цены на билеты устанавливаются на маршрутах, где основным перевозчиком - «Аэрофлот» и у него нет серьезной конкуренции с другими компаниями (например, Москва - Волгоград или Москва - Махачкала). На таких рейсах перевозчик компенсирует расходы за счет повышения стоимости перелета для пассажиров, добавляет собеседник РБК.

Для решения проблемы глава ФАС предлагает субсидировать из бюджета расходы авиакомпаний на лизинг SSJ, а также минимизировать их затраты при простоях самолетов. «Для этого государственным лизинговым компаниям потребуется изменить условия договоров с эксплуатантами», - заключает Артемьев. Размер возможной господдержки компаний, эксплуатирующих SSJ, в письме не приводится.

РБК направил запрос в пресс-службу «Аэрофлота», «Гражданских самолетов Сухого» (производитель SSJ, «дочка» ОАК), а также Государственной транспортной лизинговой компании.

На маршрутах с меньшим уровнем конкуренции для «Аэрофлота» формируется возможность корректировать стоимость билетов и ориентироваться на фактический уровень издержек, сказал РБК гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Аэрофлот» старается использовать SSJ на тех маршрутах, где экономика адекватная и нет жесткой ценовой конкуренции, чтобы финансировать более высокие затраты, связанные с меньшим количеством часов налета в среднем в день», - добавляет он.

В чем проблема российского самолета

Средний налет Superjet за 2018 год составил 3,6 часа в сутки, когда как у Airbus A320 и Boeing 737-800 - в среднем по 10 и 11 часов в сутки соответственно, сообщали «Ведомости». Кроме того, за последний год с самолетом Superjet произошло шесть

аварий, включая катастрофу в Шереметьево 5 мая. Другие инциденты были связаны с техническим сбоем, треснувшим стеклом, выкатом судна за пределы ВПП и повреждением стоек шасси, проблемой с гидравликой.

В середине июля другой эксплуатант SSJ - авиакомпания «Ямал» - заявлял, что не может использовать половину лайнеров этой модели из своего парка (всего 15 самолетов Superjet). «Многочисленные конструктивно- производственные дефекты двигателя и систем воздушного судна, а также неудовлетворительная послепродажная поддержка со стороны производителя позволяют поддерживать в состоянии летной годности не более семи-восьми самолетов», - говорилось в годовом отчете перевозчика. В авиакомпании отмечали, что теряют более 1 млрд руб. в год на лизинге простаивающих SSJ.

Проблемы с эксплуатацией лайнера есть и у иностранных авиакомпаний. В марте мексиканская Interjet просила российскую сторону отремонтировать двигатели находящихся в ее распоряжении Superjet 100. Также весной этого года от этих самолетов отказался ирландский перевозчик CityJet - единственный в Европе эксплуатант российского лайнера.

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.21; ФАС ОБНАРУЖИЛА РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ НА РЕЙСАХ С SUPERJET; СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ НА МАРШРУТАХ, ОБСЛУЖИВАЕМЫХ SUKHOI SUPERJET 100, НА 20% ВЫШЕ, ЧЕМ НА ДРУГИХ САМОЛЕТАХ, ВЫЯВИЛА ФАС. ГЛАВА СЛУЖБЫ ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ ОБЪЯСНЯЕТ РАЗНИЦУ ВЫСОКИМИ РАСХОДАМИ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ SSJ

Расходы на эксплуатацию единственного российского среднемагистрального лайнера SSJ100, из-за крушения которого в Шереметьево на рейсе «Аэрофлота» 5 мая погиб 41 человек, почти в два раза выше, чем при использовании иностранных самолетов-аналогов. Разница приводит к росту стоимости билетов на ряде направлений, где летает Superjet. Об этом говорится в письме главы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игоря Артемьева в правительство (у РБК есть копия), подлинность документа подтвердили в пресс-службе ведомства.

Письмо Артемьева было направлено 18 июля вице-премьеру Максиму **Акимову**, министру транспорта **Евгению Дитриху** и министру промышленности и торговли Денису Мантурову. Представитель **Акимова** подтвердил РБК получение письма, в пресс-службе **Минтранса** отказались давать комментарии.

Документ подготовлен в рамках исполнения поручения правительства после «Прямой линии с Владимиром **Путиным**», состоявшейся год назад (7 июня 2018 года), на которой обсуждалась цены на авиабилеты. ФАС проанализировала 51 маршрут группы «Аэрофлот», которая, подчеркивает Артемьев, занимает «доминирующее положение» на рынке. Кроме того, «Аэрофлот» является крупнейшим эксплуатантом SSJ: сейчас в парке перевозчика 49 лайнеров, еще 100 должны поступить к 2026 году.

По данным ФАС, усредненная цена на маршрутах, где перевозка пассажиров производится на Superjet, на 20% выше, чем на аналогичных маршрутах с иностранной техникой. Как поясняет Артемьев, разница обусловлена высокими расходами авиакомпаний на обслуживание SSJ (7 руб. за кресло-километр против средней ставки 4 руб. за кресло-километр). «По информации авиакомпаний и аэропортов, основная причина более высоких расходов воздушного судна SSJ в длительных простоях — из-за ожидания запчастей и ремонта», — сказано в письме. Как пояснил РБК источник, близкий к ФАС, более высокие цены на билеты устанавливаются на маршрутах, где основной перевозчик — «Аэрофлот» и у него нет серьезной конкуренции с другими компаниями (например, Москва — Волгоград или Москва — Махачкала). На таких рейсах перевозчик компенсирует расходы за счет повышения стоимости перелета для пассажиров, добавляет собеседник РБК.

Для решения проблемы глава ФАС предлагает субсидировать из бюджета расходы авиакомпаний на лизинг SSJ, а также минимизировать их затраты при простоях самолетов. «Для этого государственным лизинговым компаниям потребуется изменить условия договоров с эксплуатантами», — заключает Артемьев. Размер возможной господдержки компаний, эксплуатирующих SSJ, в письме не приводится.

РБК направил запрос в пресс-службу «Аэрофлота», «Гражданских самолетов Сухого» (производитель SSJ, «дочка» ОАК), а также Государственной транспортной лизинговой компании.

На маршрутах с меньшим уровнем конкуренции для «Аэрофлота» формируется возможность корректировать стоимость билетов и ориентироваться на фактический уровень издержек, сказал РБК гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Аэрофлот» старается использовать SSJ на тех маршрутах, где экономика адекватная и нет жесткой ценовой конкуренции, чтобы финансировать более высокие затраты, связанные с меньшим количеством часов налета в среднем в день», — добавляет он.

Средний налет Superjet за 2018 год составил 3,6 часа в сутки, когда как у Airbus A320 и Boeing 737-800 — в среднем по 10 и 11 часов в сутки соответственно, сообщали «Ведомости». Кроме того, за последний год с самолетом Superjet произошло шесть аварий, включая катастрофу в Шереметьево 5 мая. Другие инциденты были связаны с техническим сбоем, треснувшим стеклом, выкатом судна за пределы ВПП и повреждением стоек шасси, проблемой с гидравликой.

Авария в Шереметьево

В результате аварии пассажирского лайнера «Аэрофлота» 5 мая погиб 41 человек. Самолет должен был совершить перелет из Москвы в Мурманск, однако спустя несколько минут после взлета экипаж запросил экстренную посадку в аэропорту вылета из-за технических неисправностей. При посадке SSJ ударился о взлетно-посадочную полосу и загорелся.

В июне Международный авиационный комитет (МАК) выпустил предварительные итоги расследования, где не называл виновников трагедии, но подробно описывал ошибки пилотов, не указывая на какую-либо проблему с самим судном. После аварии «Аэрофлот» стал массово отменять и переносить рейсы с Superjet.

В середине июля другой эксплуатант SSJ — авиакомпания «Ямал» — заявлял, что не может использовать половину лайнеров этой модели из своего парка (всего 15 самолетов Superjet). «Многочисленные конструктивно-производственные дефекты двигателя и систем воздушного судна, а также неудовлетворительная послепродажная поддержка со стороны производителя позволяют поддерживать в состоянии летной годности не более семи-восьми самолетов», — говорилось в годовом отчете перевозчика. В авиакомпании отмечали, что теряют более 1 млрд руб. в год на лизинге простаивающих SSJ.

Проблемы с эксплуатацией лайнера есть и у иностранных авиакомпаний. В марте мексиканская Interjet просила российскую сторону отремонтировать двигатели находящихся в ее распоряжении Superjet 100. Также весной этого года от этих самолетов отказался ирландский перевозчик CityJet — единственный в Европе эксплуатант российского лайнера.

https://www.rbc.ru/business/21/08/2019/5d55445a9a7947a19f520c8c?from=from_main

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЮЛИЯ ВЫРОДОВА; 2019.08.21; РОСАВИАЦИЯ РАЗОСЛАЛА РЕКОМЕНДАЦИИ ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ А321 В ПОЛЕ; В СВОИХ РЕКОМЕНДАЦИЯХ РОСАВИАЦИЯ НАПОМНИЛА О ДВУХ ИНЦИДЕНТАХ С САМОЛЕТАМИ, ПРОИЗОШЕДШИМИ В 2007 И 2017 ГОДАХ, ИЗ-ЗА СТОЛКНОВЕНИЯ С ПТИЦАМИ. ВЕДОМСТВО ПРИЗВАЛО ЭКСПЛУАТАНТОВ САМОЛЕТОВ ИЗУЧИТЬ МАТЕРИАЛЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ЭТИХ СЛУЧАЕВ

После аварийной посадки самолета А321 «Уральских авиалиний» в поле из-за столкновения с птицами Росавиация разослала рекомендации, направленные на снижение риска столкновения воздушных судов с птицами. Документ Росавиации опубликован на ее сайте.

Ведомство указывает, что борт «Уральских авиалиний» 15 августа столкнулся со стаей птиц, что привело к снижению тяги двигателей. Экипаж решил выполнить аварийную посадку, лайнер приземлился в 5 км от торца ВВП на поле и получил значительные повреждения. В связи с этим ведомство напомнило о летных происшествиях из-за столкновений самолетов с птицами, произошедших ранее, в частности, о крушении самолета Ан-12БП в Домодедово в 2007 году и инциденте с А-321 в Шереметьево, который попал в стаю птиц в ходе послепосадочного пробега в 2017 году.

Росавиация указала, что инцидент, произошедший два года назад в Шереметьево, был обусловлен рядом факторов. В их числе ведомство указывает то, что оператор аэропорта не спрогнозировал остановку птиц на левом контуре летного поля, а дежурному орнитологу не дали рекомендации о порядке действий при обнаружении и отпугивании птиц, не способных быстро реагировать на технические средства. Также ведомство отметило, что орнитолог нарушил требования инструкций, запрещающих производить отпугивание птиц менее чем за пять минут до приземления самолета, и напомнило, что технология взаимодействия оператора аэропорта и службы ОВД не предусматривает процедуру временного прекращения полетов с целью удаления птиц.

В своем письме Росавиация попросила подконтрольные организации гражданской авиации доложить о мерах по выполнению рекомендаций по орнитологическому обеспечению безопасности полетов, руководителей операторов аэродромов — провести контроль выполнения рекомендаций, а руководство эксплуатантов самолетов — донести информацию до летного состава и специалистов. Ведомство рекомендовало эксплуатантам изучить материалы расследования происшествий 2007 и 2017 годов, а также обратить внимание экипажей на порядок действий при обнаружении перелетов птиц.

«Это обычная практика, направленная на повышение уровня безопасности полетов. Рекомендации направляются эксплуатантам с целью предотвращения возникновения авиационных происшествий или инцидентов в будущем», — сообщил РБК представитель Росавиации.

В результате аварийной посадки в поле Airbus, следовавшего в Симферополь, все находившиеся на борту люди остались живы, некоторые из них получили травмы. Президент России **Владимир Путин** присвоил командиру экипажа Дамиру Юсупову и второму пилоту Георгию Мурзину звания Героев России, а остальных членов экипажа, проводивших эвакуацию пассажиров, наградил орденами Мужества.

После инцидента с самолетом Росприроднадзор и власти Подмосковья создали комиссию для проверки мусорных полигонов, которые находятся вблизи аэропорта Жуковский.

https://www.rbc.ru/society/21/08/2019/5d5c747e9a79476446f3562e?from=from_main

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.08.21; БОРЬБА ЗА ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

Как рождается двигатель для гиперзвукового самолета? Когда МС-21 полетит с российским ПД-14? Почему испытатели всегда и все пытаются сломать? Об этом корреспондент «РГ» беседует с генеральным директором Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова Михаилом Гординым.

Но начался разговор с одной из самых горячих тем последних дней: столкновение самолета А321 с птицами и экстренная посадка с неработающими двигателями на кукурузное поле.

Михаил Валерьевич, как вы прокомментируете случившееся?

Михаил Гордин: Безусловно, мы следим за ситуацией, насколько это возможно. Хотя, конечно, комментарии до объявления официальных результатов считаю преждевременными. В комиссию по расследованию таких летных происшествий специалисты ЦИАМ обычно не входят. Когда будут результаты, мы обязательно с ними будем ознакомлены для использования в дальнейшей работе.

Испытания любого авиационного двигателя на птицестойкость - сертификационное требование. По современным правилам, все двухдвигательные самолеты могут спокойно продолжать полет с одним двигателем. Но что при этом опасно? Что при разрушении двигателя повредит летательный аппарат. К катастрофе могут привести вылет за пределы двигателя не локализованных в его корпусе фрагментов или возгорание. Опасен также обрыв двигателя из-за разрушения его крепления к самолету, недопустимое загрязнение идущего в кабину воздуха. Поэтому при попадании в двигатель крупной одиночной птицы он должен быть безопасно выключен.

Особая опасность - стайные птицы. Они могут попасть одновременно в несколько двигателей, которые при этом должны сохранить необходимую тягу. Поэтому нормы летной годности предусматривают испытания двигателя при попадании в него как одиночной крупной птицы, так и стайных птиц разных размеров.

У неспециалистов возник еще вопрос: почему двигатель нельзя защитить от птиц чем-то вроде сетки?

Михаил Гордин: Конструкция двигателя должна обеспечить его птицестойкость в соответствии с требованиями, а как это обеспечивается - другой вопрос. Сетку поставить, конечно, можно. Но тогда снизится мощность двигателя, ведь он пропускает через себя огромный объем воздуха. Любой фильтр - это преграда, а, значит, потери. Кроме того, разрушение сетки также может привести к повреждению деталей проточного тракта двигателя.

Испытание на прочность

Если продолжить разговор об испытаниях: вы испытываете на конструкционную прочность материалы, из которых делается двигатель ПД-14 для нашего новейшего МС-21. Какие экстремальные условия задаете?

Михаил Гордин: По максимуму. К примеру, рабочая температура никелевых суперсплавов может быть +1100°C и выше. Материал растягивают, сжимают и много чего с ним делают, пока образец не сломается. Проводятся кратковременные и длительные испытания, изучают образование и развитие трещин. Ломается все. Вопрос: как быстро и при каких нагрузках?

Ответ важен еще и потому, что новые материалы, прошедшие квалификационные испытания при сертификации ПД-14, будут применяться и в других изделиях. За создание самих новых материалов отвечает Всероссийский институт авиационных материалов (ВИАМ). Мы же занимаемся испытаниями образцов и конструктивно-подобных элементов для того, чтобы подтвердить характеристики материалов уже в готовых изделиях, а также «вооружить» конструкторов нормами прочности, которые они смогут использовать в будущих конструкциях.

Какие вообще новые материалы используются для перспективных российских двигателей?

Михаил Гордин: Для вала двигателя - высокопрочная сталь, которая может выдерживать высокие нагрузки. Для горячей части - лопаток, дисков - новые никелевые жаропрочные сплавы, теплозащитные покрытия. Для относительно холодных деталей компрессора, корпуса и т.д. - различные титановые сплавы. Применение новых материалов стало одним из условий создания перспективных двигателей. Все конструирование в авиации - это борьба с весом. Наша задача в том, чтобы самолет нес максимально полезную нагрузку. Поэтому мы максимально должны облегчить двигатель.

А насколько вес двигателя помогают снизить композиты?

Михаил Гордин: Это зависит от размерности двигателя. Для больших - до полутонны. Возьмем, к примеру, углепластиковую лопатку вентилятора. Она на 40% легче применяемой в настоящее время пустотелой титановой, по прочности - такая же. На углепластиковой лопатке используется передняя кромка из титана, которая помогает выдерживать ударные нагрузки. Углепластик и металл вместе - достаточно сложная конструкция, для создания которой необходим большой объем знаний. Но цель та же - снижение веса.

Все подобные научно-технические новации уже используются при создании двигателя?

Михаил Гордин: Конечно. Сейчас реализуется программа создания двигателя ПД-35. В ней определены 18 критических технологий, и одна из них - полимеркомпозитная лопатка вентилятора. Мы вместе с АО «ОДК-Авиадвигатель», головной организацией по разработке ПД-35, и ПАО «ОДК-Сатурн» активно работаем над этой технологией. У нас изготавливаются пока лопатки в размерности ПД-14. Потом мы будем проводить с ними различные испытания, чтобы выбрать конструктивно-технологическое решение для ПД-35.

ПД-14 делают конкретно под самолет МС-21?

Михаил Гордин: Этот двигатель делается под ближнесреднемагистральные самолеты - класс тяги примерно 14-15 тонн. МС-21 сейчас проходит летные испытания с американским двигателем. Но со следующего года на него начнут устанавливать отечественные ПД-14. Это первый с 1992 года (после ПС-90А) полностью российский турбовентиляторный двигатель для гражданской авиации.

Скажите, а сверхтяжелый двигатель ПД-35 для каких самолетов создается?

Михаил Гордин: Работы по программе перспективного двигателя большой тяги ПД-35 - это прежде всего наработка компетенций в новом для России сегменте гражданских реактивных двигателей большой тяги - от 24 до 50 тонн. До сертификации еще далеко, пока все на этапе научно-исследовательских работ. Мы в этой программе соисполнитель, головной исполнитель - АО «ОДК-Авиадвигатель». Разрабатывается демонстратор газогенератора и полимеркомпозитная вентиляторная лопатка. Потом будет двигатель-демонстратор размерностью примерно 35 тонн тяги. На основании этой работы уже можно будет заложить опытно-конструкторскую разработку для двигателя до 50 тонн. 35 тонн - это двигатель примерно для самолета типа Боинг-777.

Для широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета он подойдет?

Михаил Гордин: Двигатель большой тяги позволит уйти от четырехмоторной схемы на самолетах Ил-476, Ил-478, Ил-96-400, а также может стать базовым двигателем для перспективного авиационного комплекса военно-транспортной авиации.

В небо - с умом

Эксперты убеждены: электрический самолет будет революционным скачком в самолетостроении. А если говорить о моторах - какой?

Михаил Гордин: Да, электрификация самолетов - это наиболее значительное новшество в авиации после внедрения реактивного двигателя. Мы отказываемся от гидравлики и

пневматики и разрабатываем ключевые технологии, которые будут положены в основу создания отечественного самолета с гибридно-электрической силовой установкой.

Например, в электрическом двигателе, входящем в состав гибридно-электрической силовой установки, может применяться эффект высокотемпературной сверхпроводимости. Его основа - проводники, охлаждаемые жидким азотом, который при очень низкой температуре (-196°C) обладает эффектом практически нулевого сопротивления. В результате достигается высокий коэффициент полезного действия и существенно уменьшаются массогабаритные характеристики двигателя.

В теории схема гибридно-электрической силовой установки дает прирост в топливной и экологической эффективности, но это нужно подтвердить на практике.

Насколько я знаю, в мире почти никто не имеет реальных работ в этом направлении?

Михаил Гордин: Завершенных - нет. Но работы по освоению электрических технологий для авиации ведутся в разных странах. Для самолето- и двигателестроения это совершенно новая история, абсолютно передовая. И здесь Россия в тренде. На первом этапе у нас - создание уникальной гибридно-электрической силовой установки мощностью 500 кВт (679 л.с.) с использованием сверхпроводников. На следующих этапах появится сверхпроводящий генератор. По планам, в 2019-2021 годах мы испытаем электродвигатель, в 2022-м - генератор.

Что потом? Думаю, первый полностью электрический самолет с гибридно-электрической силовой установкой на 180 пассажиров полетит не ранее 2050 года. В среднесрочной перспективе возможно создание серийной электрической силовой установки для самолетов на 2-4 пассажира и гибридной - на 9-19 пассажиров. Сейчас мы спроектировали, изготовили и проводим испытания электродвигателя. При мощности 60 кВт (80 л.с.) он весит немногим более 20 кг.

У вас много перспективных разработок. А что за «умный» двигатель? Действительно ли можно научить мотор выполнять команды по заданной математической модели?

Михаил Гордин: По крайней мере мы пытаемся. В любой технике, в том числе и в двигателе, со временем что-то изнашивается. Это неизбежный процесс. Но имея определенную математическую модель и способы измерения, можно подстраивать алгоритмы управления двигателем под его текущее состояние. Это интеллектуальная система управления.

Проект по интеллектуализации двигателя очень важный и интересный. Он хорошо ложится в концепцию «более» электрического и полностью электрического летательного аппарата. Пока все на стадии демонстратора. Это именно исследовательская работа, создание научно-технического задела, новых знаний и технологий, которые конструкторы смогут использовать при проектировании перспективных двигателей различных концепций. В планах на ближайшие два года - разработать демонстратор и провести его испытания на стендах.

Запрограммировать и сделать «умным» можно любой двигатель?

Михаил Гордин: Не любой. Но, допустим, на мощном двигателе ПД-35 будет такая система. Уже сейчас наши наработки используются в АО «ОДК-Климов» для вертолетов и в АО «ОДК-Авиадвигатель». Они уже есть на двигателе ПД-14. Кстати, ПД-14 в своем классе конкуренции ничуть не «глупее», чем, к примеру, американский PW 1400 или европейский LEAP. И даже умнее.

Полетим на гиперзвуке

ЦИАМ участвует в международном проекте HEXAFLY-INT по созданию самолета на водородном топливе. Конструкторы обещают скорость 7-8 тысяч км/ч. Для такой супермашины нужен и супермотор?

Михаил Гордин: В проекте участвуют несколько стран. Головной исполнитель от России - ЦАГИ, мы соисполнители. Проект научно-исследовательский. Его суть - понять, возможно ли придумать конструкцию, которая будет летать и возить пассажиров со

скоростью 7-8 Махов. Как любят говорить: из Лондона до Сиднея за три часа. Исследуются различные концепции, в том числе воздушно-реактивный прямоточный двигатель, который может быть использован для поддержания гиперзвуковой скорости. Это ниша ЦИАМ. Мы испытываем прототип такого двигателя.

Прототип кто делал?

Михаил Гордин: Он разработан европейцами, а изготовлен у нас на опытном производстве. И уже испытан. Результаты будут переданы в международную группу.

И как вы оцениваете первые результаты?

Михаил Гордин: Хорошо оцениваем.

Исчерпаны ли возможности традиционных газотурбинных моторов?

Михаил Гордин: Нет. В технологическом плане они совершенны, тем не менее исследования и разработки, научные и конструкторские, продолжаются. Уверен, появятся новые модели, еще более экономичные: за счет повышения КПД, облегчения веса, интеллектуализации. Вроде простая вещь - на 10% снизить расход топлива. На самом деле это огромный объем работы. С каждым годом все сложнее и сложнее находить дополнительные резервы для повышения весовой эффективности и КПД. Борьба идет за каждый процент.

Если говорить об аддитивных технологиях: на каких этапах их применение наиболее целесообразно?

Михаил Гордин: Прежде всего - на этапе проектирования и доводки. Когда создаешь новый двигатель, некоторые детали в единичном экземпляре намного быстрее сделать с помощью 3D-печати. В серийном производстве и при ремонте - не факт. Необходимо оценивать экономическую эффективность их использования. Аддитивные технологии всегда будут в серии по себестоимости дороже, чем традиционные. Я, например, не верю в двигатель, целиком распечатанный на 3D-принтере.

Кроме этого возникает вопрос надежности. Про обычный металл мы знаем все: статистика огромная, понимаем, как он ведет себя в разных ситуациях. По использованию аддитивных технологий объем знаний пока намного меньше. Здесь важны и характеристики порошка или проволоки, и технология получения детали. Нужно несравнимо больше времени на различные испытания, чтобы быть уверенным: детали будут иметь необходимую надежность.

Могут ли цифровые технологии совсем вытеснить физические эксперименты?

Михаил Гордин: Принципиально невозможно. Критерием истины все равно останется физический эксперимент. Другой вопрос, что цифровые технологии, методы математического моделирования, скорее всего, приведут к сокращению объема испытаний. И ускорению проектирования. Это уже происходит.

То ли Глушко, то ли Туполев сказал: с хорошим двигателем и ворота полетят. Согласны?

Михаил Гордин: А еще говорят: в самолете все сопротивляется, только двигатель тянет. К таким выражениям отношусь с юмором. Но двигатель действительно самое наукоемкое механическое устройство по плотности инноваций и высоких технологий на кубический сантиметр. Для сравнения: самолет, особенно истребитель, и его элементы - планер, фюзеляж - проектируются под перегрузки 9-10 g. А турбинная лопатка двигателя испытывает нагрузку в многие тысячи g! То есть она должна быть очень легкой и в то же время выдерживать сумасшедшую нагрузку. Поэтому - суперматериалы. Поэтому - масса расчетов. Поэтому - сложная математика. В двигатель нельзя заложить чрезмерный коэффициент запаса, потому что он будет очень тяжелый, и ничего никуда не полетит.

Да, с хорошим двигателем даже ворота полетят. Но главное - его надо разработать до того, как приделать к воротам.

Рожденный ездить будет летать?

Ваши специалисты занимаются адаптацией мотора автомобиля «Аурус» для нужд малой авиации. Зачем?

Михаил Гордин | Мы взяли базовый автомобильный двигатель - лучший и самый мощный, что есть в России. В чем основная задача? Мы на примере этой работы покажем возможность создания на базе автомобильного двигателя авиационного варианта, продемонстрируем преимущества создания такого адаптированного двигателя по срокам и стоимости. Базовый автомобильный двигатель - более 600 лошадиных сил, мы его дефорсировали до 500. Это та мощность, на которой этот двигатель должен надежно работать на авиационных режимах.

Так не проще ли сразу делать «крылатый» мотор?

Михаил Гордин | Не проще и намного дороже. Надо признать: самолетов никогда не будет столько, сколько автомобилей. Поэтому у авиадвигателя всегда будет меньшая серия. И он всегда будет дороже. А тут есть возможность на предприятиях, которые освоили производство двигателей для машин, наладить их производство для авиационного применения. Что значит серия? Резко снижаются себестоимость, сроки изготовления. Причем все может быть произведено в России по уже освоенным технологиям.

Конечно, у авиадвигателей свои особенности, требования и ограничения. Нужно решить ряд научно-технических проблем. Что мы и делаем.

А в мире двигатели для машин летают?

Михаил Гордин | Летают. Есть австрийский авиационный двигатель АЕ-300, который был создан на базе дизеля от автомобиля «Мерседес». Есть другие примеры. Мы здесь не первые в мире, но в России точно первые.

30-е годы. После государственных испытаний. Второй справа сидит «автор» мотора М-34, ученик Жуковского, генеральный конструктор Александр Микулин. Фото: Предоставлено «ЦИАМ им. П.И. Баранова»

Хочу подчеркнуть: проект не ограничивается одним двигателем. На примере уже готового мы отработываем саму возможность адаптации. Научная работа будет закончена испытаниями на летающей лаборатории. Только летный эксперимент подтвердит, что технология стала авиационной. При продолжении финансирования полный цикл - адаптация и летные испытания - займет примерно три года.

Летающая лаборатория - какая?

Михаил Гордин | Она может быть на базе серийного двухдвигательного самолета, где один из двигателей заменяется на опытный. Может, это будет третий двигатель, который ставится дополнительно. Есть летающая лаборатория Ил-76, возможно, появится такая на базе Як-40. Существует еще несколько проектов летающих лабораторий на базе серийных самолетов, одну из силовых установок которых можно заменить экспериментальной. Двигатель будет проверяться и на земле, и в воздухе на всех рабочих режимах полета.

Эксперты утверждают: создание двигателя занимает намного больше времени, чем самолета. Это так?

Михаил Гордин | Цикл создания газотурбинного двигателя до серийного образца - 10-15 лет, самолета - 7-10. Для поршневого, конечно, меньше, но тут основная сложность - агрегатчики. Дело в том, что в какое-то время поршневая авиационная тематика просто выпала из поля зрения разработчиков летательных аппаратов. И, соответственно, пропали те, кто изготавливает компоненты, узлы и агрегаты. Так что сегодня работой над адаптацией автомобильного двигателя мы возобновляем и кооперацию. Доверие к техническим решениям восстанавливается непросто.

Импортные составляющие есть?

Михаил Гордин | Пока есть. Но в целом все локализуемо в России.

И для каких самолетов годится такой мотор?

Михаил Гордин | Для самолетов сельхозавиации с полезной нагрузкой до 1 тонны, самолетов местных линий - на 7-9 мест, большой беспилотной авиации. Он может стоять на учебно-тренировочном самолете типа Як-152. Задач для него много.

Но у нас сегодня, к сожалению, ситуация, когда двигатель в основном делается «под самолет». Это вызывает определенные технические сложности. И по весу, и по габаритам. Должно быть наоборот: создается двигатель, и на его основе проектируется летательный аппарат.

Кто может стать конкурентом для такого мотора?

Михаил Гордин | С технической точки зрения в таком классе мощности - и газотурбинные двигатели, и дизельные. 500-600 лошадиных сил - это как раз тот стык, где поршневая тематика начинает конкурировать с газотурбинной. Кроме того, наш двигатель будет работать на бензине, в том числе автомобильном. Логистика по его эксплуатации и мероприятия по обеспечению качества должны быть встроены в систему малой авиации. Это отдельная тема.

Если говорить о коммерческой конкуренции, то здесь в конкурентах только «иностранны». Эта работа потому и заказана нам государством, что на отечественном рынке авиадвигателей такого класса нет.

<https://rg.ru/2019/08/20/na-kakih-dvigateliah-poletiat-novye-rossijskie-samolety.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.20; ИЗ НОВОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА ВЫЛЕТЕЛ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС

Из нового аэропорта Саратова Гагарин во вторник, 20 августа, вылетел первый международный рейс в Анталию.

Фото: пресс-служба губернатора Саратовской области Фото: пресс-служба губернатора Саратовской области

Проводить пассажиров, которые воспользовались услугами аэропорта в первый день его работы, пожелать им счастливого пути приехал губернатор Валерий Радаев.

Как сообщает пресс-служба главы региона, вместе с руководителем компании «Аэропорты регионов» Евгением Чудновским он осмотрел зоны таможенного и пограничного контроля, а также зал международных вылетов.

Глава региона напомнил, что в рамках проекта государственно-частного партнерства региональные власти должны были подвести коммуникации к будущему аэропорту, построить дороги, водопровод, газопровод, линии электропередач.

- Когда инвестор убедился, что мы выполняем свои обязательства, он нам поверил, и приступил к возведению пассажирского терминала, - подчеркнул губернатор.

Как отмечают в правительстве области, строительство аэропорта стало одним из крупнейших проектов, реализованных в регионе, и повысит его инвестиционную привлекательность.

По словам губернатора, сейчас стоит задача привлечь в новый аэропорт не только жителей Саратовской области, которые ранее летали через другие города, но и население прилегающих регионов и территорий.

Для этого планируется продолжить работы по улучшению транспортной доступности нового аэропорта. В этом году должно быть выполнено проектирование путепровода над железнодорожным переездом на Южном подходе к аэропорту, а в будущем году начнется его строительство. Возведение эстакады улучшит сообщение на этом направлении, позволит сократить время в пути до аэропорта.

Губернатор Валерий Радаев также обсудил с начальником Приволжской железной дороги Сергеем Альмеевым перспективы развития железнодорожной инфраструктуры для аэропорта. К открытию Гагарина железнодорожники обустроили новую платформу, и запустили аэроэкспресс, который должен доставлять пассажиров от вокзала в Саратове в аэропорт за 40 минут.

Как рассказал Сергей Альмеев, в дальнейшем от станции Липовской к аэропорту планируется построить отдельную железнодорожную ветку длиной 4,5 километра, это позволит сделать более удобной и комфортной доставку пассажиров. Кроме того

планируется строительство нового железнодорожного моста через реку Курюдом и путепровода в месте пересечения с автомобильной дорогой, а также железнодорожного терминала рядом с аэропортом. Стоимость проекта оценивается в 2,5 миллиарда рублей.

На площади перед пассажирским терминалом Гагарина Валерий Радаев провел церемонию награждения участников строительства аэропорта.

Награды получили представители подрядных организаций, построивших взлетную полосу, возводивших инфраструктурные объекты и коммуникации, работники Приволжской железной дороги, сотрудники муниципальных органов власти.

<https://rg.ru/2019/08/20/reg-pfo/iz-novogo-aeroporta-saratova-vyletel-pervyj-mezhdunarodnyj-rejs.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ СРЕДНЯЯ ВОЛГА; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.21; ПОЛЕТИМ ЧЕРЕЗ «ГАГАРИН»

В Саратове начал работу новый аэропорт «Гагарин», со вчерашнего дня все рейсы перенесены туда из аэропорта «Центральный» на Соколовой горе.

Новая воздушная гавань возводилась более пяти лет начиная с 2013 года, в рамках проекта по государственно-частному партнерству.

Инвестором строительства воздушного порта выступил холдинг «Аэропорты регионов», который занимается обслуживанием аэропортов в Екатеринбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Нижнем Новгороде и других городах. Новый оператор аэропорта «СарАэро-инвест» является его дочерней компанией. Для пассажиров построен просторный и удобный терминал.

Взлетная полоса в новом аэропорту на 800 метров длиннее, это позволит принимать в Саратове самолеты с большей грузоподъемностью. В сравнении с аэропортом «Центральный» в «Гагарине» лучше метеоусловия для полетов, здесь меньше туманов, а значит, рейсы будут реже отменяться из-за плохих погодных условий.

Кроме того новый аэропорт обеспечен специальным оборудованием 1 категории по требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которое позволяет проводить посадку в условиях ограниченной видимости. К лету будущего года это оборудование будет модернизировано до 2 категории.

Ввод международного **пункта пропуска** в «Гагарине» запланирован на апрель будущего года. Однако с первого дня работы аэропорт принимает международные рейсы - пока по временной схеме. Правда, такой порядок по принятому решению будет действовать только до 25 октября. Однако, как обещает **заместитель министра** транспорта РФ **Александр Юрчик**, работа временного **пункта пропуска** может быть продлена.

Главный недостаток нового аэропорта, по мнению многих горожан, - удаленность от Саратова, ведь люди привыкли, что до дому можно добраться за пятнадцать минут.

Снять остроту проблемы можно одним путем - обеспечив транспортную доступность аэропорта. В этом плане к открытию «Гагарина» выполнили не все работы.

К аэропорту построен северный автодорожный подход от трассы Сызрань-Волгоград, до Саратова расстояние по нему более 40 километров, и отремонтирован более короткий южный подход - бывшая проселочная дорога через Дубки и Расловку. Однако здесь еще предстоит сделать путепровод через железнодорожный переезд, чтобы сократить время в пути.

По железной дороге на электричке добраться до аэропорта можно примерно в течение часа. Однако теперь сюда три раза в день будет ходить еще и аэроэкспресс. Время в пути составит 40 минут. От остановки электропоезда до входа в терминал нужно пройти 300 метров. Здесь для пассажиров обещают сделать крытый переход, возможно, с траволатором (движущейся дорожкой). А через три года к зданию аэропорта планируют построить специальную железнодорожную ветку.

Кроме того, есть еще один вариант попасть в аэропорт - по Волге. В километре от «Гагарина» в селе Сабуровка на Волге уже установлена пристань.

Однако насколько этот вариант сообщения будет востребован, пока непонятно.

Цифра

1 миллион пассажиров в год - пропускная способность аэропорта «Гагарин».

ТАСС; 2019.08.20; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА

Авиакомпания «Аэрофлот» открыла 20 августа продажу авиабилетов с вылетом с 27 октября в новый аэропорт Саратова - Гагарин, сообщил ТАСС официальный представитель авиакомпании.

«Уже открыли продажи», - сказал он.

18 августа в Саратове заработал новый аэропорт Гагарин (тестовый рейс выполнила «Победа», закрывающийся «Центральный» принимает рейсы до 20 августа). Как следует из информации на сайте «Аэрофлота», компания уже начала выполнять рейсы в новый аэропорт. Эту информацию подтвердили и в компании. По данным «Ведомостей», ранее «Аэрофлот» выполнял шесть рейсов в день в «Центральный», сейчас же частота полетов сократилась до двух рейсов в день. При этом, как следует из расписания на сайте авиакомпании, с 27 октября частота полетов увеличится до четырех рейсов в день.

«Ведомости» ранее сообщали, что «Аэрофлот» и S7 прекратили продажу авиабилетов на рейсы в Гагарин. Авиабилетов не было в системе бронирования «Аэрофлота» с зимнего расписания (27 октября). В свою очередь представитель S7 подтвердил изданию, что с зимнего расписания авиакомпания закроет продажу авиабилетов.

Как уточняет газета, обслуживание рейсов в Гагарине по сравнению с «Центральным» в несколько раз дороже. В управляющей компании аэропорта «Аэропорты регионов» с такими выводами не согласны.

«Использование более вместительных самолетов снижает себестоимость рейсов на 30%», - сообщил ТАСС генеральный директор компании Евгений Чудновский.

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. Новый аэропорт Гагарин начал свою работу во вторник утром, первый рейс прибыл из Москвы в 08:07 по местному времени. Всего в первый день работы нового аэропорта планируется обслужить 17 рейсов маршрута Москва - Саратов - Москва, которые выполняют «Аэрофлот», S7, Nordwind и «Победа».

<https://tass.ru/ekonomika/6779484>

ТАСС; 2019.08.20; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕВЕЛ СВОИ САРАТОВСКИЕ РЕЙСЫ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН

Крупнейший российский авиаперевозчик - «Аэрофлот» - перевел со вторника все свои саратовские рейсы в новый аэропорт Гагарин, сообщили ТАСС в пресс-службе компании.

«Рейсы переведены из центрального аэропорта Саратова в новый международный аэропорт города - Гагарин», - сказал собеседник агентства. Он подчеркнул, что нумерация рейсов, а также время их отправления и прибытия в связи с переходом в новый аэропорт не изменились.

Всего авиакомпания осуществляет два ежедневных рейса между столицей и Саратовом. Утренний отправляется из Москвы в 06:35 мск, прибывая в пункт назначения в 09:35 по местному времени. В обратном направлении борт вылетает в 10:25 по местному времени и приземляется в столичном аэропорту Шереметьево в 11:10 мск.

Вечерний рейс отправляется из Москвы в 16:40 мск, прибывая в Саратов в 19:25 по местному времени. Он же отправляется в обратный путь в 20:20 по местному времени. «В период с 1 по 30 сентября вылет этого рейса из Шереметьево ожидается в 16:35 мск, о чем мы уже проинформировали пассажиров, заранее купивших на него билеты», - заверили в пресс-службе.

Новый аэропорт Гагарин начал свою работу во вторник утром, первый рейс прибыл из Москвы в 8:07 по местному времени. Всего в первый день работы нового аэропорта планируется обслужить 17 рейсов маршрута Москва - Саратов - Москва, которые выполнят «Аэрофлот», S7, Nordwind и «Победа».

Ранее во вторник «Ведомости» сообщали, что некоторые авиакомпании сокращают количество рейсов в аэропорт.

Аэропорт возведен в 20 км севернее Саратова в районе села Сабуровка. Строительство воздушной гавани велось в регионе с 2013 года. Общий объем финансирования составил более 20 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6778158>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.20; РФ НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРОДЛЕВАТЬ ЛЬГОТНЫЙ ВВОЗ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ В ЕАЭС, НЕСМОТРИ НА ПРОСЬБЫ КАЗАХСТАНА - ИСТОЧНИК

Подкомиссия по таможенно-тарифному регулированию правкомиссии по экономическому развитию и интеграции (ее курирует Минэкономразвития РФ) планирует принять решение не продлевать до 2032 года тарифную льготу при импорте в ЕАЭС средне- и дальнемагистральных гражданских самолетов. По данным источника «Интерфакса» в финансово-экономическом блоке правительства, ранее об этом неоднократно просили чиновники Казахстана, отстаивающие интересы национальных авиакомпаний.

Согласно решению комиссии Таможенного союза №130, принятому в 2009 году, пассажирские самолеты емкостью от 50 до 300 кресел ввозятся в страны ЕАЭС без уплаты таможенной пошлины. Льготный режим действует до конца 2023 года, для отдельных категорий - до конца 2025-го. Тарифной льготой пользуются Казахстан, Белоруссия, Армения, Киргизия. В то же время авиакомпании РФ, по словам источника, импортируют суда иностранного производства, пользуясь решением комиссии ТС №331 от 2010 года - о режиме временного ввоза. Оно также освобождает от уплаты таможенных пошлин и налогов, в июне действие режима было продлено до 2023 года.

По оценке правительства Казахстана, в период 2023-2031 гг. республиканским авиакомпаниям - Air Astana и SCAT - потребуются порядка 60 новых среднемагистральных самолетов вместимостью от 140-150 мест. Отсутствие тарифной льготы повлечет дополнительные расходы в размере более \$500 млн, что негативно скажется на бизнесе перевозчиков, приведет к удорожанию билетов и сорвет выполнение госпрограмм, писал первый заместитель премьер-министра - министр финансов Казахстана Алихан Смаилов в письме к первому зампреду правительства - главе Минфина РФ Антону Силуанову в начале июня (источник «Интерфакса» ознакомился с содержанием письма). В этой связи он предлагал продлить тарифную льготу в рамках решения ТС №130 до конца 2031 года, причем уже в этом году, поскольку контракты на лизинг самолетов нужно заключать заранее. До этого, по словам источника, предложение рассматривалось несколько раз на различных площадках с 2018 года.

В правительстве Казахстана считают, что российский авиапром в ближайшие десятилетия не сможет обеспечить потребности стран ЕАЭС в современных воздушных судах в полном объеме, а «заградительные таможенные пошлины» противоречат мировой практике. В РФ 75% эксплуатируемых самолетов - западного производства, только за последние три года российские авиакомпании закупили 318 судов, из которых 225 - иностранные, приводил еще один аргумент Смаилов в письме к Силуанову. Он также

напомнил, что в апреле комиссия по импортозамещению при правительстве РФ разрешила «Аэрофлоту» (МОЕХ: AFLT) приобрести 100 самолетов производства Airbus и Boeing, в результате чего к 2030 году половина парка компании будет состоять из иностранных лайнеров.

Российский самолет Sukhoi Superjet 100 - регионального класса и вмещает всего до 100 мест, кроме того, сильно отстает по уровню среднесуточного налета от иностранных аналогов, отмечается в письме. Сроки создания среднемагистрального МС-21 уже несколько раз переносились, что вызывает трудности в планировании закупок флота. Таким образом, очевидно, что потребность в западной авиатехнике будет актуальна еще долгие годы, констатировал Смаилов.

Однако в Минфине РФ продление тарифной льготы «в настоящее время сочли нецелесообразным», утверждает собеседник «Интерфакса». Ведомство предложило «вернуться к рассмотрению вопроса в 2020 году по результатам переговоров, проводимых Минпромторгом РФ по закупке авиатехники российского производства государствами - членами ЕАЭС». «Интерфакс» направил запрос в пресс-службу Минфина.

РИА НОВОСТИ; 2019.08.20; МИНСТРОЙ РФ ПОДДЕРЖАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О СОКРАЩЕНИИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Минстрой РФ поддерживает разработанный **Минтрансом** законопроект, предусматривающий сокращение приаэродромных территорий, сообщили РИА Недвижимость в пресс-службе ведомства.

Неделю назад газета «Ведомости» написала о разработанном **Минтрансом** законопроекте о новом порядке установления приаэродромных территорий, который предлагает устанавливать приаэродромные территории с шестью подзонами, а седьмая может выделяться дополнительно, но не позднее 2025 года.

В пресс-службе отметили, что Минстрой активно участвовал в обсуждении документа.

«В седьмую подзону попадает обширная территория, где действует запрет на строительство жилья, при этом она является востребованной для такого строительства. Более того, мы можем наблюдать опыт европейских стран с плотной жилой и деловой застройкой в непосредственной близости от аэропортов. Именно поэтому для определения объективной методики выделения седьмой зоны требуется время и предложенный законопроект позволит отложить вопрос установления седьмой зоны на некоторый срок. Минстрой России поддерживает эту идею как промежуточный ход, предшествующий последующему решению вопроса», - рассказали в ведомстве.

<https://realty.ria.ru/20190820/1557665610.html>

RNS; 2019.08.20; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ЧИСЛА СТОЛКНОВЕНИЯ САМОЛЕТОВ С ПТИЦАМИ

За первую половину 2019 года было зафиксировано 873 столкновения птиц с воздушными судами в России против 685 случаев в 2018 году, следует из данных **Росавиации**, опубликованных в «Информации по безопасности полетов #11» на сайте Дальневосточного подразделения управления.

«За период с начала 2019 года в 190 случаях (из 873 зарегистрированных) столкновения происходили с элементами силовых установок и двигателей, в том числе 7 случаев было связано с попаданием птиц сразу в 2 двигателя.... За аналогичный период 2018 года зафиксировано 685 случаев с птицами», - следует из информации **Росавиации**.

Из 873 случаев в 2019 году 823 раза судно не было повреждено, 50 случаев квалифицированы как авиационные инциденты.

Росавиация также сообщила, что компания «Уральские авиалинии» этим августом уже сообщала о столкновениях с птицами до инцидента 15 августа.

Так, при заходе на посадку самолета А321 компании в аэропорту Жуковский 8 августа произошло столкновение с птицами, при котором отклонений в работе двигателей и систем судна не произошло.

«При послеполетном осмотре были обнаружены следы столкновения ВС с птицей на входном устройстве двигателя номер 1», - отмечает **Росавиация**.

<https://rns.online/transport/Rosviatsiya-zafiksirovala-rost-chisla-stolknoveniya-samoletov-s-ptitsami-2019-08-20/>

ТАСС; 2019.08.20; ВЭБ.РФ ОЖИДАЕТ ВХОЖДЕНИЯ ЯПОНСКИХ ИНВЕСТОРОВ В ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ АЭРОПОРТА В ХАБАРОВСКЕ

Госкорпорация развития ВЭБ.РФ, участвующая в проекте строительства нового терминала в аэропорту Хабаровска, ожидает вхождения в проект японских инвесторов с долей до 25% плюс одна акция. Об этом в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информационное агентство ТАСС, рассказал первый заместитель председателя правления ВЭБ.РФ Николай Цехомский.

«В проекте в Хабаровске мы видим плановое участие синдиката японских инвесторов, которые в настоящее время планируют приобрести 10% акций проектной компании, а в будущем заинтересованы рассмотреть увеличение своего участия до 25% плюс одна акция для совместной реализации проекта строительства еще одного терминала, международного», - рассказал Цехомский. По его словам, японские инвесторы, скорее всего, привлекут в проект и японские банки для софинансирования.

Сейчас идет модернизация аэропорта Хабаровск (Новый), который является одним из крупнейших на Дальнем Востоке. На реконструкцию аэродрома предусмотрено в общей сложности 9,4 млрд рублей из средств федерального бюджета, завершить работы планируется в 2020 году.

С весны 2018 года в аэропорту началось строительство нового пассажирского терминала внутренних авиалиний стоимостью 4,9 млрд рублей. Проект реализуют за счет собственных средств АО «Хабаровский аэропорт», заемных средств, привлекаемых со стороны ВЭБ и Фонда развития Дальнего Востока. Площадь терминала - 26 тыс. кв. м, он рассчитан на 3 млн пассажиров в год, или на 1,2 тыс. пассажиров в час. Сдать объект планируется в четвертом квартале 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6774336>

ПРАЙМ; 2019.08.20; «ПОБЕДА» ИЩЕТ ПРОВАЙДЕРА ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ КОМПОНЕНТОВ BOEING 737-800

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») объявила тендер на выбор провайдера для технического обслуживания компонентов воздушных судов Boeing 737-800, начальная (максимальная) стоимость контракта – 75 миллионов долларов, следует из материалов на портале госзакупок.

«Выбор провайдера по техническому обслуживанию компонентов для воздушных судов Boeing B737-800 и Boeing B737 8, включающих в себя ремонт, доступ к обменному фонду и аренду компонентов базового склада», — говорится в заявке.

Согласно документам, к этой закупке допускаются только участники, прошедшие предварительный квалификационный отбор, а именно – структуры Lufthansa, Turkish Airlines и KLM. Не прошла отбор британская AJ Walter Aviation. Итоги закупки планируется подвести осенью.

В парке авиакомпании — 30 самолетов Boeing 737-800, говорится на ее сайте.

Полеты авиалайнеров Boeing 737 MAX были приостановлены в США и многих других странах после того, как два таких из них разбились. В марте Boeing 737 MAX

авиакомпания Ethiopian Airlines, на борту которого находились 157 человек, потерпел крушение недалеко от эфиопского города Дэбрэ-Зэйти. В ноябре 2018 года разбился такой же самолет индонезийской Lion Air.

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

<https://1prime.ru/business/20190819/830251293.html>

ТАСС; 2019.08.20; СУД ОБЯЗАЛ ЭКСПЛУАТАНТА АЭРОПОРТА НАЛЬЧИК ОПРЕДЕЛИТЬ ПРИАЭРОДРОМНУЮ ТЕРРИТОРИЮ

Проект решения об установлении приаэродромной территории аэропорта Нальчик (Кабардино-Балкария) должен быть разработан эксплуатантом по решению суда. Об этом во вторник сообщается на сайте Южной транспортной прокуратуры.

«Решением Нальчикского городского суда на ООО «Аэрокомплекс» (эксплуатант аэропорта Нальчик - прим. ТАСС) возложена обязанность разработать проект решения об установлении приаэродромной территории аэропорта Нальчик и направить его на утверждение в **Федеральное агентство воздушного транспорта РФ**. Фактическое устранение нарушений находится на контроле Нальчикской транспортной прокуратуры», - говорится в сообщении.

Нальчикская транспортная прокуратура при проведении проверки деятельности ООО «Аэрокомплекс» выявила нарушения требований законодательства о безопасности полетов. Так, в соответствии со ст. 47 Воздушного кодекса РФ, приаэродромная территория устанавливается в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, перспективного развития аэропорта и исключения негативного воздействия оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду.

На оператора аэродрома была возложена обязанность по подготовке проекта решения об установлении приаэродромной территории. «Однако, как установлено проверкой, ООО «Аэрокомплекс» до настоящего времени не обеспечено предоставление проекта решения в **Федеральное агентство воздушного транспорта РФ**, в связи с чем соответствующее решение не принято, приаэродромная территория аэропорта Нальчик не установлена», - говорится в сообщении. В связи с этим Нальчикская транспортная прокуратура предъявила судебный иск для устранения выявленных нарушений.

<https://tass.ru/ekonomika/6778490>