



Ежедневный мониторинг СМИ

26 АВГУСТА 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; ДИТРИХ: ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА ПО МОСТУ В КРЫМ ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ГОДА	5
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ДИТРИХ ОЦЕНИЛ СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В СЕВАСТОПОЛЕ «НА ПЯТЕРКУ»	5
ТАСС; 2019.08.23; ДИТРИХ: ВОПРОС О ВЫДЕЛЕНИИ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» ИЗ «АЭРОФЛОТА» ПОКА НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ	6
МОСКВА БАКУ; 2019.08.23; АЗЕРБАЙДЖАН, ИРАН, ТУРКМЕНИСТАН И КАЗАХСТАН СОЗДАЮТ КОМИТЕТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СФЕРЕ ПРИКАСПИЙСКИХ СТРАН	7
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.08.23; В ГД НАЗВАЛИ ВЫМОГАТЕЛЬСТВОМ ДЕЙСТВИЯ ПЕРСОНАЛА ЛОУКОСТЕРОВ И ПРИЗВАЛИ ИЗМЕНИТЬ ИХ ДОЛЖНОСТНЫЕ ИНСТРУКЦИИ	7
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.26; СЕВМОРПУТЬ УПЕРСЯ В ЭКОЛОГИЮ; КОНТЕЙНЕРНЫЙ ОПЕРАТОР СМА СGM РЕШИЛ НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МАРШРУТ	8
РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.08.23; ФРАНЦУЗСКИЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИК ОТКАЗАЛСЯ ОТ СЕВМОРПУТИ; СМА СGM ОБЪЯСНИЛА ОТКАЗ ОТ МАРШРУТА ВДОЛЬ РОССИЙСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ ЗАБОТОЙ ОБ ЭКОЛОГИИ	9
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.08.26; БЕЗОСЛОВНО: РОССИЯ БУДЕТ ОСВАИВАТЬ СЕВМОРПУТЬ БЕЗ УЧАСТИЯ НОРВЕГИИ; МОСКВА НЕ ПЛАНИРУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МАРШРУТ СОВМЕСТНО С КОРОЛЕВСТВОМ, ПОСКОЛЬКУ СЧИТАЕТ ТРАССУ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ АРТЕРИЕЙ.....	10
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.26; МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ С ОБХОДОМ ТОЛЬЯТТИ ОБОЙДЕТСЯ В 120 МЛРД РУБЛЕЙ; ОН ПОМОЖЕТ ДОБРАТЬСЯ ИЗ МОСКВЫ В САМАРУ ЗА 8 ЧАСОВ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ОБЪЯВИЛА КОНКУРС ПО КОНЦЕССИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ	13
ВЕДОМОСТИ; 2019.08.23; МАРШРУТ ТРАССЫ В КИТАЙ СИНХРОНИЗИРУЮТ С ИННОВАЦИОННЫМИ КЛАСТЕРАМИ В РЕГИОНАХ	14
ТАСС; 2019.08.23; НОВАЯ РАЗВЯЗКА НА ТРАССЕ М-4 «ДОН» ОТКРЫЛАСЬ ВОЗЛЕ НОВОРОССИЙСКОГО МОРСКОГО ПОРТА	14
РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ: ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ СНИЖАЛИСЬ ВСЕ 7 МЕСЯЦЕВ 2019 ГОДА.....	15
РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; МВД: БОЛЕЕ 80% ПОПАВШИХ В ДТП ДЕТЕЙ- ПЕШЕХОДОВ НЕ ИМЕЛИ КАТАФОТОВ НА ОДЕЖДЕ	16
ВЕСТИ ЭКОНОМИКА; 2019.08.22; МИНТРАНС РФ ПОСТАВИЛ СУБЪЕКТАМ ЗАДАЧУ УСКОРИТЬ РАБОТЫ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ	17
ТАСС; 2019.08.23; ОСВЕЩЕНИЕ НА ДОРОГАХ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ УСТАНОВЯТ ВПЕРВЫЕ ЗА 10 ЛЕТ	17
ТАСС; 2019.08.23; ДОРОГИ В ВЫСОКОГОРНЫЕ КУРОРТЫ КБР ОТРЕМОНТИРУЮТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	18

ТАСС; 2019.08.23; УЧАСТОК ТРАССЫ РОСТОВ - СТАВРОПОЛЬ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ К КОНЦУ ОКТЯБРЯ	18
ТАСС; 2019.08.23; ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 Г. ВЫБЕРУТ ЗАРАНЕЕ - В ЭТОМ ГОДУ	19
РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; БРЯНСКИЕ СПАСАТЕЛИ УСТРОИЛИ ФОТОСЕССИЮ В ПОДДЕРЖКУ КАМПАНИИ «ОДНОЗНАЧНО».....	19
ГТРК КУРСК; 2019.08.23; В КУРСКЕ СТАРТОВАЛА СОЦИАЛЬНАЯ КАМПАНИЯ «ОДНОЗНАЧНО».....	21
ГТРК ОКА; 2019.08.23; ПО НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В РЕГИОНЕ ВЫПОЛНЕНО 35% ОТ ОБЩЕГО ОБЪЕМА	21
МУРМАНСК ТВ 21; 2019.08.23; ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ СТРОИТЬ НЕ БУДУТ	22
КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.08.23; МОСКОВСКИМ ДОРОГАМ «ОСВЕЖАТ» РЕМОНТ; ПОЧЕМУ СТОЛИЧНЫЕ УЛИЦЫ ЧАСТО НУЖДАЮТСЯ В РЕКОНСТРУКЦИИ.....	23
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.08.26; УГЛЮ МОГУТ СНИЗИТЬ НАЛОГИ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПОДУМАТЬ О КОРРЕКТИРОВКЕ НДПИ	28
ГТРК АМУР; 2019.08.22; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ МИНТРАНС РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ТАМОЖЕННОГО ПУНКТА ДЖАЛИНДА - МОХЭ 29	
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.08.22; БУДЕМ ЛЕТАТЬ; РЕКТОР БОРИС ЕЛИСЕЕВ: МЫ ДУМАЕМ УЖЕ О ПРИЕМНОЙ КАМПАНИИ 2020 ГОДА	29
ГУДОК; АНДРЕЙ ГОРОДНОВ; 2019.08.22; ЗНАКОМСТВО С ОСНОВАМИ ПРОФЕССИИ	31
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.08.26; МИНСК ПРИТОРМОЗИЛ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПТС; БЕЛОРУССИЯ ПРОСИТ ОТСРОЧИТЬ ПЕРЕХОД НА ГОД.....	31
МОСКВА24; 2019.08.25; У МЦД ПОЯВИЛАСЬ СВОЯ СИСТЕМА НАВИГАЦИИ ..	33
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.08.23; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПОПРАВКИ В ПРАВИЛА ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА.....	33
РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; В ГИБДД СООБЩИЛИ, КОГДА ЗАВЕРШАТ ПЕРЕСМОТР ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОБАЙКОВ И СЕГВЕЕВ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; В РОССИИ СОБИРАЮТСЯ РЕГЛАМЕНТИРОВАТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ И ГИРОСКУТЕРАХ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; РОСАВТОДОР ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ И ОБХОДА ПОСЕЛКА ОКТЯБРЬСКИЙ ЗА 25,3 МЛРД РУБ.	35
ГУДОК; 2019.08.23; ТРАГИЧЕСКИЙ МАРШРУТ; АВАРИИ С АВТОБУСАМИ ПРОДОЛЖАЮТ ПРОИСХОДИТЬ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ	36
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.08.23; РОСГВАРДИЯ БУДЕТ ОХРАНЯТЬ ПОРЯДОК НА ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ ПЕТЕРБУРГА	37
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; СТРУКТУРА ПСКОВСКОГО ЭЛЕКТРОМАШЗАВОДА ПОСТАВИТ В КРЫМ 27 ТРОЛЛЕЙБУСОВ ЗА 0,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	37
ВЕСТИ; 2019.08.24; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ УБРАЛИ ЛЕВЫЕ ПОВОРОТЫ	38
ГУДОК; ПАВЕЛ ГОРБОВ; 2019.08.26; ЦИФРОВОЙ КОНТЕЙНЕР; ЭКСПЕДИТОРЫ ЗАПУСКАЮТ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ «ЦИФРОВОЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД»..	39

ТАСС; 2019.08.23; РОССИЙСКИЕ УЧЕНЫЕ ЗАПАТЕНТОВАЛИ УСТРОЙСТВО ДЛЯ МЯГКОЙ СЦЕПКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ	40
ТАСС; 2019.08.23; СМИ: НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ МОЖЕТ СВЯЗАТЬ РОССИЮ И ФИНЛЯндиЮ	40
ТАСС; 2019.08.23; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ НОЧНУЮ «ЛАСТОЧКУ» ДО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	41
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; РЖД УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ НАЧНУТ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ЛИНИИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО К ЭЛЕГЕСТУ - БЕЛОЗЕРОВ	41
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; РЖД СНОВА ОТМЕНИЛИ ТЕНДЕР НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В СУРГУТЕ ЗА 2,3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	42
ТАСС; 2019.08.23; РЖД В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 2019 ГОДА УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНЕЕ ЗАРУБЕЖЬЕ НА 12,7%.....	43
ТАСС; 2019.08.23; МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМИ МАРШРУТАМИ ФПК В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 37,5 ТЫС. ПАССАЖИРОВ	43
ТАСС; 2019.08.23; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ПЕРЕШЛИ НА СИСТЕМУ ПЛАНОВЫХ АУДИТОВ В ПРОИЗВОДСТВЕ «ЛАСТОЧЕК»	43
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ПМХ ПОДКЛЮЧИЛ ШАХТУ ИМ. ТИХОВА К СЕТИ РЖД И НАЧАЛ ОТГРУЗКУ УГЛЯ ПО ЖЕЛДОРОГЕ	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.23; СВЖД УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ ПО РАСПИСАНИЮ	45
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.26; РОССИЙСКАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ВПЕРВЫЕ ПОЛУЧИТ ГАРАНТИИ ВЛАСТЕЙ ДРУГОЙ СТРАНЫ; ГТЛК ПОСТАВИТ В НОРВЕГИЮ ДВА КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРА НА 171 МЛН ЕВРО	46
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ВЕДОМСТВА ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА КРЫМСКИХ ПОРТОВ - ИСТОЧНИК	47
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ОЧЕРЕДНОЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ДЛЯ АТОМФЛОТА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАЛОЖИТЬ В АВГУСТЕ-СЕНТЯБРЕ 2020Г	48
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ОСК ОБСУЖДАЕТ ТРИ СЦЕНАРИЯ КОМПЕНСАЦИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ЗАТРАТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»	48
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ОСК ПРИЗЫВАЕТ УСКОРИТЬ ОБЪЯВЛЕНИЕ КОНКУРСА НА СТРОИТЕЛЬСТВО 4 СПГ-ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ НОВАТЭКА	49
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.26; КРУПНЕЙШИЙ ЧАСТНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ОБЪЕДИНИТ СВОИ АВИАКОМПАНИИ; ЭТО ПОЗВОЛИТ S7 GROUP ЗНАЧИТЕЛЬНО СЭКОНОМИТЬ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ РЕЙСЫ ПОД ОДНИМ КОДОМ	49
КОММЕРСАНТЬ; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2019.08.26; В ГРУЗИИ ОБЪЯВЛЕНА ТУРИСТИЧЕСКАЯ ТРЕВОГА; ПОСЛЕ ОТМЕНЫ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ ПРАВИТЕЛЬСТВО СПАСАЕТ КУРОРТНЫЙ БИЗНЕС	51
ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.08.24; «РАБОТА ПИЛОТА ОСНОВАНА НА ПУТЕШЕСТВИЯХ»	52
ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.08.24; «ВСЕ МОЛОДЫЕ ЛЕТЧИКИ В РОССИИ ХОТЯТ РАБОТАТЬ В «АЭРОФЛОТЕ»	54
РБК; ДМИТРИЙ СЕРКОВ, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.23; АВИАКОМПАНИИ ПРЕДУПРЕДИЛИ АКИМОВА О РОСТЕ ЗАТРАТ И ПРОСТОЕ САМОЛЕТОВ	57
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.23; «АЭРОФЛОТ» СНИЖАЕТ СКОРОСТЬ; АВИАКОМПАНИЯ ЗАМЕДЛИЛА ТЕМПЫ РОСТА ПЕРЕВОЗОК В СЕРЕДИНЕ ЛЕТА	58

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АЭРОФЛОТ СОХРАНИЛ ВСЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОПУСКИ ТРАНСАЭРО, КРОМЕ ДОСТАВШЕГОСЯ S7 ПАРИЖА - ПРИКАЗ РОСАВИАЦИИ	59
ВЕСТИ; 2019.08.25; ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ АЛИСЫ РОМАНОВОЙ.....	60
РИА НОВОСТИ; 2019.08.25; НОВЫЙ САМОЛЕТ НА ЗАМЕНУ АН-2 «КУКУРУЗНИК» СОЗДАДУТ В РОССИИ.....	60
ТАСС; 2019.08.24; МАК ГОТОВИТ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УЛУЧШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПОСЛЕ ЧП В ЖУКОВСКОМ	61
ВЕСТИ; 2019.08.23; ЭКИПАЖ АН-24, КОТОРЫЙ СОВЕРШИЛ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ В БУРЯТИИ, ПРЕДСТАВИЛИ К НАГРАДАМ	62
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; В КРЕМЛЕ БЕЗ ПЕССИМИЗМА ОТНОСЯТСЯ К ПЛАНУ ОДНОЙ ИЗ ИНОСТРАННЫХ АВИАКОМПАНИЙ ПРОДАТЬ СВОИ SSJ-100	63
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; АЭРОПОРТ В КЫЗЫЛЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОЛУЧИТ СТАТУС МЕЖДУНАРОДНОГО - СИЛУАНОВ	63
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; «ГАГАРИН» ДОГОВОРИЛСЯ О ПЕРЕВОДЕ РЕЙСОВ СО ВСЕМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ИЗ СТАРОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА.....	63
ТАСС; 2019.08.24; АВИАСООБЩЕНИЕ С ОСТРОВом ОЛЬХОН НА БАЙКАЛЕ ВОЗОБНОВИТСЯ ПОСЛЕ ПЯТИЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА	64
ТАСС; 2019.08.23; «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ ИЗ САЛЕХАРДА В МОСКВУ С НОЯБРЯ.....	65
РБК; 2019.08.23; «РОССИЯ» ЗАЯВИЛА О РИСКЕ РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ИЗ-ЗА ДЕЙСТВИЙ ПУЛКОВО	65
ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; QANTASLINK И FLYBE ЛИДИРУЮТ ПО ДОЛЕ ЖЕНЩИН-ПИЛОТОВ, «АЭРОФЛОТ» И EMIRATES ЗАМЫКАЮТ СПИСОК - ИССЛЕДОВАНИЕ	66
ИНТЕРФАКС; 2019.08.24; МОСКОВСКИЙ РОСПОТРЕБНАДЗОР ВОЗБУДИЛ ДЕЛО В ОТНОШЕНИИ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» ИЗ-ЗА НЕДОПУСКА Пассажира на рейс.....	66
ТАСС; 2019.08.24; VLOOMBERG: ПЕРВЫЙ СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ ПОЛЕТ BOEING 737 MAX НАМЕЧЕН НА ОКТЯБРЬ.....	67
РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ НА 12,2%.....	67
RNS; 2019.08.23; ГРУППА S7 УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ В ИЮЛЕ НА 12%.....	67
ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ГРУППА «ВОЛГА-ДНЕПР» ОБЪЯВИЛА О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ИЗ-ЗА СПАДА РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	68

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; ДИТРИХ: ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА ПО МОСТУ В КРЫМ ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ГОДА

Первые поезда по мосту через Керченский пролив начнут курсировать по графику уже в конце 2019 года, передает РИА Новости со ссылкой на слова **министра транспорта России Евгения Дитриха**.

«Железнодорожную транспортную систему Крыма и Севастополя замыкать с остальной частью России намечали в конце этого года, и это будет сделано», — заявил **Дитрих** во время рабочей поездки в Севастополь.

При этом, по словам министра, пока сложно сказать, кто будет выполнять функцию оператора перевозок.

Мост в Крым из Краснодарского края – самый протяженный в России, его длина составляет 19 километров. Президент России **Владимир Путин** открыл автомобильную часть моста 15 мая 2018 года, движение автотранспорта было запущено на следующий день.

Первый поезд должен проехать по мосту в декабре.

Ранее радио Sputnik сообщило о завершении укладки рельсов на Крымском мосту.

<https://radiosputnik.ria.ru/20190823/1557816768.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190823/1557814566.html>

<https://rns.online/transport/Ditrih-nazval-srok-nachala-dvizheniya-poezdov-po-Krimskomu-mostu--2019-08-23/>

<https://tass.ru/ekonomika/6790790>

<https://russian.rt.com/russia/news/661313-ditrih-krymskii-most-poezd>

<https://www.kommersant.ru/doc/4068557>

<https://iz.ru/913242/2019-08-23/ditrih-anonsiroval-zapusk-poezdov-po-krymskomu-mostu-do-kontca-goda>

<https://kuban24.tv/item/poezda-po-krymskomu-mostu-pustyat-po-grafiku>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2019823922-zNGYN.html

<https://vesti-k.ru/ministr-transporta-rf-rasskazal-kogda-po-krymskomu-mostu-pustyat-poezda/>

<https://www.5-tv.ru/news/262044/dvizhenie-poezdov-pokrymskomu-mostu-otkrou-soglasno-grafiku/>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3181571>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d5f9d8b9a7947fe58ab08b6>

<https://russian.rt.com/russia/news/661327-ditrih-krymskaya-zheleznaya-doroga>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ДИТРИХ ОЦЕНИЛ СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В СЕВАСТОПОЛЕ «НА ПЯТЕРКУ»

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих в пятницу осмотрел железнодорожный вокзал в Севастополе и оценил его состояние после ремонта «на пятерку».

«Коллеги интенсивно поработали, чтобы вокзал был таким, как он сейчас. Восстановили помещения, отделку, полностью заменили все оконные конструкции, дверные проемы. Вокзал сегодня, считаю, что выглядит на твердую пятерку», - сказал **Дитрих** журналистам.

Он уточнил, что в пятницу прибыл на полуостров, чтобы «проинспектировать готовность» железной дороги к запуску поездов по Крымскому мосту.

«Все движется по графику. Железнодорожную транспортную систему Крыма и Севастополя замыкать с остальной частью России намечали в конце этого года - это будет сделано», - отметил министр.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли 16 мая 2018 года, грузовики поехали 1 октября. Ввод железнодорожной части объекта в эксплуатацию намечен на декабрь 2019 года.

Стоимость моста, генподрядчиком строительства которого является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, составляет порядка 228 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20190823/1557814690.html>

<https://vesti92.ru/news/transport/gotvnost-zhd-vokzala-sevastopolya-k-priemu-poezdo/>

<https://rg.ru/2019/08/23/reg-ufo/ditrih-ocenil-gotvnost-vokzala-sevastopolia-k-priemu-poezdov.html>

<https://www.pnp.ru/social/ditrih-ocenil-rekonstrukciyu-vokzala-v-sevastopole.html>

<https://vesti-k.ru/vokzal-na-tverduyu-pyaterku-ministr-transporta-rf-ocenil-zh-d-vokzal-v-sevastopole/>

<https://realty.ria.ru/20190823/1557819484.html>

ТАСС; 2019.08.23; ДИТРИХ: ВОПРОС О ВЫДЕЛЕНИИ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» ИЗ «АЭРОФЛОТА» ПОКА НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ

Вопрос о выделении лоукостера «Победа» из группы «Аэрофлот» пока не рассматривается, такие предложения должны быть проработаны, сообщил в пятницу ТАСС глава Минтранса РФ и председатель совета директоров «Аэрофлота» **Евгений Дитрих**.

Как сообщал в августе РБК, глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Игорь Артемьев предложил правительству приватизировать авиакомпанию «Победа», входящую в группу «Аэрофлот», для развития внутрироссийских перевозок и поддержки конкуренции между перевозчиками на рынке. Соответствующее письмо он направил вице-премьеру Максиму **Акимову** и министру транспорта **Евгению Дитриху**. Позже замруководителя ФАС Александр Редько говорил, что «Победа» должна развивать сеть полетов по России или выйти из группы «Аэрофлот».

«Как и всякая идея, она должна быть проработана, чтобы понять, зачем нам это нужно. Если нам коллеги подскажут детально о своих творческих мыслях, мы обдумаем, но сегодня «Победа» задумывалась как лоукостер, она закрывает свой пассажирский сегмент у «Аэрофлота», и пока выделять мы ее не планируем», - сказал **Дитрих**.

По информации РБК, в письме Артемьев отмечал, что «Победа» активно развивает международные направления, доля которых у компании превысила долю внутрироссийских перелетов, а также в отдельных случаях сокращает или отменяет полеты на внутренних маршрутах. Глава антимонопольного ведомства предположил, что эти действия могут быть направлены на сокращение конкуренции с другими авиакомпаниями группы «Аэрофлот».

«Победа» - первый российский лоукостер. Проект запущен в сентябре 2014 года. Помимо «Победы», в группу «Аэрофлот» входят авиакомпании «Аэрофлот», «Россия» и «Аврора».

<https://tass.ru/ekonomika/6790798>

МОСКВА БАКУ; 2019.08.23; АЗЕРБАЙДЖАН, ИРАН, ТУРКМЕНИСТАН И КАЗАХСТАН СОЗДАЮТ КОМИТЕТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СФЕРЕ ПРИКАСПИЙСКИХ СТРАН

В Туркменистане в рамках министерской встречи Азербайджана, Ирана, Туркменистана и Казахстана обсуждены вопросы сотрудничества в железнодорожной сфере между четырьмя странами.

Азербайджан на встрече представил **министр транспорта**, связи и высоких технологий Азербайджана Рамин Гулузаде.

Как сообщают иранские СМИ, в рамках министерского форума в Туркменистане состоялась встреча **замминистра** дорог и градостроительства Ирана, директора железнодорожной компании Саида Расули с официальными лицами Азербайджана и Туркменистана, ответственными за железнодорожную сферу.

Расули провел встречу с министрами транспорта Азербайджана и Туркменистана, обсудив стратегии по сближению сотрудничества в сфере железных дорог. В целях претворения в жизнь решений, принятых на министерском форуме, было принято решение о создании Комитетов управления и развертывания всестороннего сотрудничества с прикаспийскими странами.

Напомним, ранее в августе в Сочи прошла встреча министров транспорта Азербайджана, России и Ирана.

На встрече было обсуждено принятие совместных мер по увеличению объемов грузоперевозок по проходящему через западный берег Каспийского моря маршруту международного транспортного коридора «Север-Юг», упрощению перевозок и развитию договорно-правовой базы в этой области.

На состоявшихся в рамках визита двусторонних встречах Рамина Гулузаде с министром транспорта Российской Федерации **Евгением Дитрихом** и министром дорог и градостроительства Исламской Республики Ирана Мохаммадом Эслами был проведен обмен мнениями по ряду вопросов, представляющих взаимный интерес в области транспорта и транзитных перевозок.

<https://moscow->

[baku.ru/news/economy/azerbaydzhan_iran_turkmenistan_i_kazakhstan_sozdayut_komitety_sotrudnichestva_v_zheleznodorozhnoy_sf/](https://moscow-baku.ru/news/economy/azerbaydzhan_iran_turkmenistan_i_kazakhstan_sozdayut_komitety_sotrudnichestva_v_zheleznodorozhnoy_sf/)

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.08.23; В ГД НАЗВАЛИ ВЫМОГАТЕЛЬСТВОМ ДЕЙСТВИЯ ПЕРСОНАЛА ЛОУКОСТЕРОВ И ПРИЗВАЛИ ИЗМЕНИТЬ ИХ ДОЛЖНОСТНЫЕ ИНСТРУКЦИИ

Депутат Госдумы Евгений Ревенко («Единая Россия») отправил запросы в транспортную прокуратуру Москвы и в **Минтранс РФ** с просьбой разобраться со случаем недопуска пассажира авиакомпании UTG на борт самолета из-за превышения габаритов багажа. Подобные случаи приобрели массовый характер и объясняются вымогательством денег лоукостерами у пассажиров, сообщил парламентарий Агентству городских новостей «Москва».

«Один запрос я направил исполняющему обязанности московского межрегионального транспортного прокурора Алексею Сарычеву, а другой запрос - **министру транспорта Евгению Дитриху**, потому что такие инциденты приобретают массовый характер. Сейчас ко мне идет поток подобных жалоб. Я лично сам сталкивался с подобного рода сценами и недавно пытался как депутат помочь одной семье офицера улететь в Сочи. К ним точно также прицепились и вымогали деньги за то, что из калибратора немного высовывался маленький самокат для четырехлетнего мальчика. Это произошло месяца полтора назад. История этой женщины не единична. Мы можем говорить о массовом нарушении прав граждан в аэропорту Внуково сотрудниками, должностными лицами компании UTG», - сообщил Е.Ревенко.

Он отметил, что, не пропуская пассажиров на самолет из-за должностных инструкций, сотрудники и руководство авиакомпании не возмещает им стоимость неиспользованных билетов и моральный ущерб. «Они издеваются над людьми в массовом порядке и чувствуют себя в праве это делать. Этому нужно положить конец», - добавил парламентарий.

По словам депутата, помощь женщине в суде готов оказать адвокат Анатолий Кучерена. Он считает, что авиакомпания должна возместить материальный и моральный ущерб пассажиру, потому что такие случаи нельзя урегулировать на законодательном уровне. «Конечно, можно посмотреть, изучить (возможность урегулировать вопрос законодательно. - прим. Агентства «Москва»), но речь идет о внутренних правилах и - самое главное - об отношении к людям. Никакими законами это не регулируется», - подчеркнул Е.Ревенко.

Он добавил, что при разбирательстве сотрудники авиакомпании скорее всего «будут прикрываться служебными инструкциями и положениями», однако это не должно стать определяющим фактором при рассмотрении подобных дел. «Положено нормально обращаться с людьми и оказывать им качественные услуги, потому что эта авиакомпания работает, чтобы оказывать услуги пассажирам, а не измываться над ними», - добавил парламентарий.

Он также подчеркнул, что сотрудники авиакомпании вымогали у женщины деньги за превышение объема багажа, хотя она летела транзитом из Краснодара в Чебоксары через Москву на самолете авиакомпании «Победа» с тем же багажом, и никаких проблем с его провозом не возникло. «Тот самый негабарит, из-за которого ее не пустили на борт, - это детский пластмассовый самолетик и пакетик с фруктами. Ну, это же возмутительно. <...> Еще важная деталь: за провоз этого негабарита сотрудницы компании вымогали у этой женщины 3 тыс. руб. <...> Стоимость билета при этом на тот же рейс неделей позже - 2 тыс. 700 руб.», - заключил депутат.

Ранее телеграм-канал Ваза сообщил, что пассажира «Победы», которая собиралась вылететь из Внуково в Чебоксары на похороны родственника, не пустили на борт самолета. Сначала, согласно правилам, ей предложили извлечь из сумки негабаритные вещи, а затем, когда она все выложила – не пустили в самолет, так как посадка на рейс уже завершилась. По информации канала, сотрудники, обеспечивающие обслуживание и посадку на рейс, вели себя с пассажиром некорректно.

<https://www.mskagency.ru/materials/2920729>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.08.26; СЕВМОРПУТЬ УПЕРСЯ В ЭКОЛОГИЮ; КОНТЕЙНЕРНЫЙ ОПЕРАТОР СМА CGM РЕШИЛ НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МАРШРУТ

Французский морской контейнерный оператор СМА CGM объявил, что отказывается от использования Северного морского пути (СМП). Компания объясняет свое решение нежеланием усугублять ущерб природе Арктического региона. Позиция других контейнерных компаний пока не так радикальна: так, Maersk ранее заявляла, что маршрут коммерчески нежизнеспособен, однако рассматривала возможность запуска сервиса по СМП с Дальнего Востока на запад России. По мнению аналитиков, экологические соображения выглядят надуманными: экономия топлива при проходе по СМП гораздо более значима для состояния окружающей среды.

Глава французского морского контейнерного оператора СМА CGM Родольф Сааде заявил на встрече с президентом Франции Эмманюэлем Макроном 23 августа, состоявшейся в преддверии саммита глав G7 в Биаррице, что компания отказывается от использования СМП по экологическим соображениям. Тема влияния морской торговли на изменение климата была продолжена и самим господином Макроном в его речи на открытии саммита, в которой он заявил, что правительство Франции «начнет работать с

судоходными компаниями с целью сокращения скорости (движения)». По его словам, это один из наиболее действенных способов сокращения мировых выбросов CO₂. В апреле Франция уже выступала с инициативой на уровне ИМО ввести ограничения на скорость грузовых судов, чтобы достигнуть целей по сокращению выбросов на тонну перевезенного груза: на 40% к уровню 2008 года к 2030 году и на 50% — к 2050 году. По словам господина Макрона, крупные судоходные компании пообещали не использовать СМП — «в конце концов этот маршрут нас погубит, он результат нашей прежней безответственности».

«Маршрут стал судоходным благодаря глобальному потеплению,— объясняется в заявлении СМА СGM.— Арктика со своим богатым и по большей части неисследованным биоразнообразием играет ключевую роль в регулировании океанских течений и глобальной климатической системы.— Использование СМП поставит под серьезную угрозу уникальные природные экосистемы этой части света — прежде всего из-за рисков, связанных с катастрофами, нефтяными разливами или столкновениями с морскими обитателями». Чтобы не усугублять эту угрозу, говорится в сообщении, Родольф Сааде решил, что ни одно из 500 судов СМА СGM не будет использовать СМП.

На СМА СGM приходится около 14% всего мирового контейнерного флота. Крупнейший мировой оператор — датская Maersk, контейнеровоз которой в 2018 году совершил первое плавание по СМП, ранее заявляла, что не считает СМП коммерчески выгодной альтернативой существующим маршрутам. При этом в Maersk заявляли в июне, что на фоне роста спроса на перевозку товаров с Дальнего Востока на запад России рассматривают возможность предоставления соответствующего сервиса совместно с ФГУП «Атомфлот» (оператор ледокольного флота).

Заявление СМА выглядит как чисто популистское, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, и не соотносится ни со здравым смыслом, ни с реальной заботой об экологии.

Он отмечает, что основным преимуществом СМП является существенное сокращение маршрута относительно пути через Суэц, что означает экономию топлива, которая, безусловно, полезна для окружающей среды. Господин Бурмистров напоминает, что Maersk уже построила контейнеровозы ледового класса и успешно проверила один из них на СМП. Семь контейнеровозов, построенных для Балтики, имеют ледовый класс IA (соответствует Arc4 по российской классификации) и могут ходить по СМП в летнюю навигацию в сопровождении ледокола.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072576>

РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.08.23; ФРАНЦУЗСКИЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИК ОТКАЗАЛСЯ ОТ СЕВМОРПУТИ; СМА СGM ОБЪЯСНИЛА ОТКАЗ ОТ МАРШРУТА ВДОЛЬ РОССИЙСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ ЗАБОТОЙ ОБ ЭКОЛОГИИ

Рудольф Сааде, глава французской СМА СGM, занимающейся морскими контейнерными перевозками, заявил, что его компания не будет использовать Северный морской путь вдоль арктического побережья России, сообщает издание Maritime Executive.

Свое решение Сааде объяснил заботой об экологии. В заявлении СМА СGM указывается, что Арктика — уникальный по природе регион, который до конца по-прежнему не исследован. «Использование Северного морского пути может представлять серьезную опасность для уникальной экосистемы этой части планеты», — отметил Сааде.

В числе возможных угроз во французской компании назвали разливы нефти и гибель редких животных из-за столкновений с кораблями. В СМА СGM также подчеркнули, что позиция компании отвечает запросам ее клиентов.

Как отмечает Maritime Executive, французская компания и раньше не использовала Северный морской путь как альтернативу более длинному маршруту на Дальний Восток через Суэцкий канал. Из всех крупных контейнерных перевозчиков в прошлом году

маршрут вдоль российского побережья протестировала Maersk Line, однако о регулярных контейнерных перевозках речи не шло.

Издание указывает, что свою позицию Сааде изложил в том числе и президенту Франции Эмманюэлю Макрону во время встречи последнего с представителями бизнес-элиты в пятницу.

<https://www.rbc.ru/business/24/08/2019/5d60b34f9a794767103aaf9c>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.08.26; БЕЗОСЛОВНО: РОССИЯ БУДЕТ ОСВАИВАТЬ СЕВМОРПУТЬ БЕЗ УЧАСТИЯ НОРВЕГИИ; МОСКВА НЕ ПЛАНИРУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МАРШРУТ СОВМЕСТНО С КОРОЛЕВСТВОМ, ПОСКОЛЬКУ СЧИТАЕТ ТРАССУ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ АРТЕРИЕЙ

Осло выражает сомнение в экономической целесообразности Северного морского пути (СМП) и проведет проверку его соответствия экологическим стандартам. Об этом «Известиям» заявила министр иностранных дел Норвегии Инне Мари Эрикссон Серейде. Она отметила, что пока не представляет, как Россия сможет обеспечить безопасность судоходства в арктических водах на всем протяжении трассы. Однако в посольстве РФ в Осло заявили «Известиям», что Москва не планирует использовать трассу совместно с Норвегией, поскольку маршрут считается национальной транспортной артерией России. При этом Москва открыта для диалога со всеми международными партнерами по Севморпути.

Существующая часть Севморпути проходит исключительно в российских территориальных водах, ограничиваясь на западе Архангельском, а на востоке Чукоткой. Суда тем не менее идут и дальше — в незамерзающие порты Мурманска и Владивостока. Россия неоднократно говорила о планах расширять действующую магистраль, чтобы связать гавани Западной Европы и Азии — путь через СМП почти в два раза короче, чем маршрут через Суэцкий канал. Однако подобное расширение вызывает озабоченность у западных соседей России.

Например, как заявила «Известиям» министр иностранных дел Норвегии Инне Мари Эрикссон Серейде, норвежская сторона приглядывается к Севморпути, но пока не видит экономических перспектив маршрута.

— Пока маршрут действует в рамках имеющихся соглашений (то есть проходит вне норвежских экономических вод. — «Известия»). Но следует проверить его на соответствие экологическим стандартам, которые выдвигаются для корабельных маршрутов в Арктике, — подчеркнула министр. — Насколько я вижу, у СМП есть серьезные проблемы в отношении всего: от поисково-спасательных работ и недостаточной инфраструктуры на всем протяжении трассы до крайне сурового климата. Это сильно усложняет задачу сделать этот маршрут выгодным и коммерчески успешным, как многие того хотели бы.

Министр также заявила, что Норвегия не рассматривала возможность предоставить порты Шпицбергена для использования их в рамках СМП. Ранее российские эксперты предполагали, что порты острова, удобные с точки зрения расположения, могут быть задействованы для Севморпути.

— Шпицберген — часть норвежской территории. Он не является предметом для обсуждения в рамках данного проекта, — пояснила глава МИДа. — Нам еще предстоит изучить эту возможность, учитывая суверенитет Норвегии над островом, а также влияние Севморпути на окружающую среду и соответствие требованиям экологов.

В посольстве РФ в Осло заявили «Известиям», что норвежская сторона на данный момент никак не причастна к проработке Северного морского пути, этот вопрос пока остается внутренним делом РФ и не касается королевства.

— Норвегия, насколько можно судить, присматривается к возможностям, которые постепенно будут открываться по мере обустройства трассы, но остается при этом сторонним наблюдателем, — заявил старший советник посольства Владимир Исупов.

В посольстве также отметили, что проблематика судоходства на Шпицберген также сейчас остается вне рамок СМП, поскольку пока трасса проходит в пределах российских территориальных вод.

Между тем в апреле этого года посол по особым поручениям по вопросам международного сотрудничества в Арктике МИДа Николай Корчунов заявил, что Россия открыта для диалога со всеми международными партнерами по Северному морскому пути. Тогда этот вопрос касался сотрудничества Москвы и Пекина в развитии инфраструктуры на протяжении трассы. Видимо, участие Норвегии в проекте пока даже не обсуждается.

Свои порты дороже

России не нужно создавать новые порты на Шпицбергене для Северного морского пути, но следует озаботиться модернизацией уже существующих на арктическом побережье РФ. Об этом «Известиям» заявил член Совета по Арктике и Антарктике при Совфеде, директор центра экономики Севера и Арктики Александр Пилясов.

— Наше присутствие на Шпицбергене надо поддерживать за счет диверсификации — развивать научное, образовательное сотрудничество, открыть колледжи по обучению угольному делу, например филиалы архангельских или мурманских вузов на острове, — поделился эксперт.

Он также отметил, что много раз присутствовал на выступлениях норвежцев по поводу Севморпути и всякий раз их представители заявляли, что им интересен СМП, но не как национальная транспортная артерия России, а как часть более крупного межматерикового маршрута.

И пока в Осло медлят с присоединением к Севморпути, другие страны, например Япония и Китай, маршрутом заинтересовались всерьез. Пекин в лице официального представителя МИДа Лу Кана высоко оценил предложение России принять участие в совместном освоении СМП в рамках реализации инициативы «Один пояс — один путь». Маршрут позволит сократить расстояние между китайскими и европейскими портами почти в два раза — длина пути между Шанхаем и Роттердамом через российскую Арктику — 15 тыс. км, в то время как через Суэц — на 4400 км больше. Это позволяет китайцам сэкономить почти две недели пути — 35 дней вместо 48.

В марте нынешнего года глава «Росатома» Владимир Лихачев заявил, что провел переговоры с японскими коллегами, представителями крупных логистических компаний, и последние проявили большой интерес к проекту. Более детальное обсуждение участия японцев в Севморпути пройдет на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) во Владивостоке 4–6 сентября.

Среди европейцев интерес к СМП питают Нидерланды. В октябре прошлого года голландская компания Damen уже воспользовалась арктической трассой для доставки 24 буксиров из Китая в порт Роттердама.

<https://iz.ru/912535/elnar-bainazarov/bezoslavno-rossiia-budet-osvaivat-sevmorput-bez-uchastiiia-norvegii>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.08.26; МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ С ОБХОДОМ ТОЛЬЯТТИ ОБОЙДЕТСЯ В 120 МЛРД РУБЛЕЙ; ОН ПОМОЖЕТ ДОБРАТЬСЯ ИЗ МОСКВЫ В САМАРУ ЗА 8 ЧАСОВ

Власти Самарской области изменили условия соглашения о строительстве моста через Волгу с обходом Тольятти после четырех месяцев обсуждения проекта с инвестором — новая версия концессионного соглашения опубликована на сайте torgi.gov.ru.

Этот проект – часть международного транспортного коридора Европа – Западный Китай, достроить который поручил президент **Владимир Путин**. Дорога внесена в **Комплексный план** развития магистральной инфраструктуры, предусмотрено софинансирование из федерального бюджета. Если будет еще и скоростная трасса до Казани, время в пути из Москвы в Самару сократится с 16 до 8 часов, сказано в материалах проекта.

Всего предстоит построить 95,98 км дороги и 3,75 км моста через Волгу (точную длину определит Главгосэкспертиза). Предстоит построить еще несколько небольших мостов – через реки Тишерек, Уса, Маза и ручей Тайдаково.

Строительные работы может выполнить компания «Мостотрест»: о ее интересе к этому сообщали инвесторы и сама компания, о письме «Мостотреста» в администрацию региона сказано и в опубликованных материалах. Учредила инвестора проекта – Концессионную компанию «Обход Тольятти» – компания «Инфракап», которой в равных долях владеют бывший гендиректор Федерального центра проектного финансирования ВЭБ.РФ Александр Баженов и Мария Панина. «Прилагаем все усилия, чтобы запустить работы в предложенные нами очень сжатые сроки», – комментирует Баженов итоги переговоров: начать строительство инвесторы предлагают в этом году, закончить – к 2024 г.

Стоимость строительства – 120,8 млрд руб., сказано в проекте соглашения. Прежде Баженов оценивал его дороже – в 130 млрд в ценах лет реализации. Для региона, который готовится подписать соглашение, это беспрецедентно крупный проект. Доходы бюджета Самарской области в 2019 г. – 165 млрд руб., дефицит – 10,4 млрд. На 2020 г. запланированы доходы в 173 млрд руб. и бездефицитный бюджет.

В 120,8 млрд руб. обойдется строительство моста и дороги, из них 67 млрд – капитальный грант из регионального бюджета, остальное финансирование должен привлечь концессионер – из своих средств и кредитов. Концессионеру предстоит также потратить около 26 млрд на эксплуатации дороги и моста за 16 лет. Доходы концессионера складываются из платежей бюджета – за 16 лет они составят 87 млрд, а прогнозируемый доход от сбора платы – 34 млрд руб.

По распоряжению федерального правительства Самарская область уже получила на ближайшие три года 30,8 млрд руб. федеральных денег. Губернатор Дмитрий Азаров делился с «Ведомостями» надеждой на рост финансирования проекта из федерального бюджета. Мост нужен, чтобы восстановить географическую справедливость, говорил Азаров: «Транспортное сообщение между правым и левым берегом Волги сейчас проходит по плотине Жигулевской ГЭС, которая не справляется с нагрузкой».

Изменения коснулись почти всех разделов концессионного соглашения, говорит чиновник администрации Самарской области: уточнен график работ, трассировка, последовательность приемки работ, повышена ответственность инвестора за неисполнение условий. Срок соглашения сокращен с 30 до 20 лет. Концессионеру предстоит проектировать мост с обходом – но частично можно будет воспользоваться наработками региона, которые получили положительное заключение Главгосэкспертизы.

Теперь, если до 7 октября не появится других претендентов, готовых реализовать проект на тех же условиях, соглашение будет подписано с инициатором. Представитель «Мостотреста», Самарской области не ответили на запрос «Ведомостей».

Дорога будет платной для автомобилистов. Максимальный платеж (без учета индексации) – 200 руб. для автомобилей высотой не более 2 м, 400 руб. – высотой от 2 до 2,6 м, для еще более высоких автомобилей – 800 и 1200 руб. в зависимости от количества осей.

Согласно проекту соглашения плановая выручка от сбора платы будет не расти, а падать, даже несмотря на индексацию, замечает директор РwС Сергей Лузан: в 2024 г. – 14,5 млрд руб., а в 2038 г. – только 2,3 млрд. Причина – интересная организация платежей, говорит Лузан. Во многих проектах превышение выручки над минимальным уровнем дохода становится поводом для деления доходов с концедентом. В данном случае соглашение

предполагает, что выручка должна превысить не только минимум, но и плановый уровень, замечает Лузан.

Только если доходы от дороги будут выше плановой выручки, они должны делиться в соотношении 50 на 50 с концессионером. Таким образом концессионер получает гарантию минимальной доходности, потом забирает первоначальный потенциал роста выручки и, только когда акционеры точно получают ожидаемую доходность, срабатывает разделение дохода с концедентом, говорит Лузан. «Это связано с сокращением срока соглашения», – объясняет участник проработки проекта.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/25/809568-obhod-tolyatti>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ОБЪЯВИЛА КОНКУРС ПО КОНЦЕССИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Правительство Самарской области объявило сбор заявок на конкурс по заключению концессионного соглашения о строительстве автомобильного обхода Тольятти с мостом через Волгу в рамках международного транспортного маршрута «Европа-Западный Китай», следует из сообщения на сайте организации торгов региона.

Предложение хозяйственного партнерства «Концессионная компания «Обход Тольятти» разместило Главное управление организации торгов Самарской области. Срок окончания подачи заявок - 7 октября, рассмотрение заявок намечено на 15 октября.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», «Концессионная компания «Обход Тольятти» зарегистрирована в апреле 2019 года в Москве. Учредителями выступили ООО «ИнфраКАП» (Москва) с долей 99,01% и руководитель партнерства Кирилл Васичкин - 0,99%. Совладельцами «ИнфраКАП» являются Александр Баженов и Мария Панина. При этом изначально Баженов был единственным владельцем компании. Ранее он занимал должность гендиректора ОАО «Федеральный центр проектного финансирования» (ФЦПФ, «дочка» ВЭБа, позднее переименовано в АО «ИнфраВЭБ»).

Ранее госкомпания «Автодор» сообщила, что 26 апреля в составе консорциума с компанией «ИнфраКАП» и ПАО «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT) направила в правительство Самарской области частную концессионную инициативу по проекту строительства обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Документом предусмотрено проектирование и строительство мостового перехода протяженностью 8,6 км с учетом подъездных дорог, а также 88,7 км автомобильных дорог первой категории. Инвестпроект рассчитан на 30 лет, из которых четыре года займет инвестиционная стадия. «В рамках эксплуатационной стадии инвесторы будут возвращать вложенные средства путем эксплуатации дороги на платной основе на условиях минимальной гарантированной доходности», - отмечалось в сообщении госкомпания.

Потенциальный концессионер оценивает предварительную стоимость строительства моста с дорожной инфраструктурой в 121 млрд рублей, срок строительства - в четыре года, расходы на эксплуатацию и содержание моста после ввода в эксплуатацию - в 80 млрд рублей за 16 лет.

В Самарской области сейчас есть один автодорожный мост через Волгу, он проходит вдоль плотины Жигулевской ГЭС. Новый мост планируется строить в 35 км от плотины.

Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу входит в состав магистрального плана развития транспортной инфраструктуры, утвержденного распоряжением правительства РФ 30 сентября 2018 года N2101-р.

ВЕДОМОСТИ; 2019.08.23; МАРШРУТ ТРАССЫ В КИТАЙ СИНХРОНИЗИРУЮТ С ИННОВАЦИОННЫМИ КЛАСТЕРАМИ В РЕГИОНАХ

Маршрут международного транспортного коридора Европа – Западный Китай хотят синхронизировать с туристическими и инновационными кластерами в российских регионах, сообщает пресс-служба госкомпании «Автодор».

Принято решение провести анализ охвата транспортным коридором точек экономического роста регионов, а также синхронизировать его с развитием индустриальных и инновационных кластеров и туристических центров. Такая работа будет проведена с участием регионов, по которым проходит маршрут.

Маршрут Европа – Западный Китай состоит из трех основных частей. Первый проходит от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги М11 и Центральную кольцевую автодорогу. Строительство М11 предполагается завершить в 2019 г., а участков ЦКАД, находящихся в составе международного маршрута, – до конца 2021 г. Второй участок – это скоростная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань. Третий участок пройдет от пересечения со скоростной автодорогой Москва – Нижний Новгород – Казань до границы с Казахстаном. Наиболее значимый проект на указанном участке – строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу и выходом на автодорогу М5 «Урал».

Ранее «Ведомости» выяснили, что президент **Владимир Путин** поручил правительству проанализировать трассировку международного транспортного коридора Европа – Западный Китай, чтобы оптимизировать ее.

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2019/08/23/809503-marshrut-trassi-v-kitai>

ТАСС; 2019.08.23; НОВАЯ РАЗВЯЗКА НА ТРАССЕ М-4 «ДОН» ОТКРЫЛАСЬ ВОЗЛЕ НОВОРОССИЙСКОГО МОРСКОГО ПОРТА

Новая транспортная развязка, включающая в себя путепровод и развязку «кольцо», открыта сегодня на трассе М-4 «Дон» возле Новороссийского морского порта, сообщила государственная компания «Автодор».

«Общая протяженность новой развязки составила 1,5 км. Она включает в себя путепровод и развязку «кольцо», - отмечается в сообщении. По словам главы ГК «Автодор» Вячеслава **Петушенко**, новая развязка изменила створ дороги и значительно облегчила дорожную ситуацию. «Транзитный транспорт,двигающийся по М-4 из Новороссийска и обратно, перераспределен на путепровод – эстакаду, а грузовики, которые едут в морской порт или выезжают из него, могут беспрепятственно выезжать на трассу, не создавая помех и опасных ситуаций», - пояснил он.

На участке были убраны одноуровневые левые повороты, которые создавали заторы не только на этом отрезке М-4 «Дон», но и на улично-дорожной сети портовой части Новороссийска. Кроме того, в ходе реализации всего проекта дорогу М-4 «Дон» на участке с 1539-го до 1540-ой км полностью реконструировали: заменили дорожную одежду, установили наружное освещение со светодиодными светильниками. В домах возле трассы старые деревянные окна заменили на звукопоглощающие металлопластиковые, а на самой трассе установили шумозащитные экраны.

Также была запущена работа контактной сети для движения троллейбусов из центра Новороссийска в район Шесхарис и обратно. Построены современные павильоны для остановок общественного транспорта. Вдоль пешеходных тротуаров на всем протяжении участка обустроили перильное ограждение, которое обеспечит безопасность движения пешеходов, в том числе детей, пожилых людей и людей с ограниченными возможностями. Как добавил Вячеслав **Петушенко**, строительство развязки – часть большой программы «Автодора» по развитию транспортной доступности черноморского побережья, в том числе Крыма.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/914459>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ: ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ СНИЖАЛИСЬ ВСЕ 7 МЕСЯЦЕВ 2019 ГОДА

Количество ДТП с пострадавшими за первые семь месяцев 2019 года сократилось на территории страны на 2,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщили РИА Новости в ГУОБДД МВД России.

Госавтоинспекция подвела промежуточные итоги реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

С января по июль 2019 года на российских дорогах произошло 85,2 тысячи дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 8354 человека и свыше 110 тысяч получили травмы. Если сравнивать с тем же периодом прошлого года, количество ДТП сократилось на 2,2%, общее число погибших и пострадавших – на 7,9 и 1,4%, соответственно. Число погибших в автоавариях детей сократилось на 11,9%.

Что должно быть сделано

Согласно паспорту **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги**», к концу 2024 года планируется снизить смертность в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом — до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тысяч населения. А к 2030 году поставлена задача стремиться к нулевому уровню смертности на дорогах.

Для достижения этой непростой, но амбициозной цели запланирован целый комплекс мероприятий. За время реализации **нацпроекта** на 55 участках автомобильных дорог общего пользования будут внедрены интеллектуальные транспортные системы, ориентированные, в том числе, на обеспечение движения беспилотных транспортных средств.

В подразделения, осуществляющие контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, будут поставлены 12,5 тысяч приборов контроля за безопасностью эксплуатации автодорог.

Подразделения Госавтоинспекции получают 30 тысяч упаковок для оказания первой помощи и 9,375 миллиона «экспресс-тестов» для освидетельствования водителей на состояние опьянения. Кроме того, будут приобретены 7,5 тысяч специальных технических средств измерений, используемых для контроля за безопасностью эксплуатации транспортных средств.

Достучаться до каждого

Помимо технической оснащенности подразделений Госавтоинспекции, не менее значимую роль в обеспечении безопасности дорожного движения играет и изменение психологии его участников.

В рамках федерального проекта аналитический центр НАФИ провел по заказу Госавтоинспекции комплексное исследование отношения участников дорожного движения к основным факторам риска на дороге, в том числе, к превышению скорости. Опрос показал, что 26% респондентов считают превышение максимально разрешенной скорости до 20 километров в час обычной для большинства водителей практикой, не представляющей опасности, а 30% вообще назвали это мелким нарушением.

Между тем, по словам начальника ГУОБДД МВД России генерал-лейтенанта полиции Михаила Черникова, «превышение максимально разрешенной скорости движения на один километр в час повышает риск возникновения смертельного ДТП на три процента». Не удивительно, что нарушение скоростного режима остается основной причиной дорожных аварий.

«Скорость автомобиля является первой причиной смертности в ДТП. Либо это неправильная оценка ситуации, когда водитель движется со слишком большой скоростью, либо умышленное превышение скоростных режимов, предусмотренных дорожными

знаками», - утверждает заместитель начальника ГУОБДД МВД России полковник полиции Олег Понарьин.

В начале августа нынешнего года Госавтоинспекция МВД России совместно с экспертным центром «Движение без опасности» инициировала общественную кампанию «Однозначно понимай знаки», призванную убедить водителей в том, что скорость не стоит превышать даже в пределах нештрафуемого порога – 19 км/час.

Исследования показывают, что даже такое превышение создает опасные ситуации на дорогах, поэтому водителям необходимо понять, что знаки ограничения следует воспринимать и соблюдать однозначно. И даже не из-за опасения нарваться на штраф.

«Наша главная задача - донести до сознания каждого участника дорожного движения, что соблюдение правил прежде всего необходимо для того, чтобы обезопасить себя и окружающих на дороге, а не из-за страха быть наказанным», - подчеркнул Понарьин.

Особое значение в Госавтоинспекции придают и вопросу обеспечения безопасности юных участников дорожного движения. В частности, в апреле текущего года ГУОБДД МВД России предложило снизить на 20 километров в час предельно допустимую скорость для водителей, перевозящих детей.

В июле в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» стартовала социальная программа «Детство без опасности», направленная на обучение будущих родителей правилам безопасной перевозки детей-пассажиров. Программа реализуется Госавтоинспекцией МВД России также при поддержке экспертного центра «Движение без опасности». В программу уже включились 13 субъектов РФ. Планируется, что к 2021 году она будет работать в 100 городах России.

<https://ria.ru/20190823/1557844877.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; МВД: БОЛЕЕ 80% ПОПАВШИХ В ДТП ДЕТЕЙ-ПЕШЕХОДОВ НЕ ИМЕЛИ КАТАФОТОВ НА ОДЕЖДЕ

Более 80% детей-пешеходов, попавших в ДТП, которые произошли в темное время суток в январе-июле 2019 года, не имели на одежде или аксессуарах световозвращающих элементов, такие данные были озвучены на совещании в Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Руководитель российской Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Михаил Черников в ходе совещания подчеркнул, что сохранение жизни и здоровья детей на дорогах остается приоритетным направлением работы ведомства. «Каждая смерть ребенка в дорожно-транспортном происшествии должна восприниматься как трагедия всего региона, рассматриваться комплексно и расследоваться самым тщательным образом», - сказал Черников.

На совещании принято решение активизировать проведение мероприятий по профилактике нарушений правил перевозок детей в салонах автомобилей. В их числе - программа «Детство без опасности», предполагающая единую систему обучения правилам безопасности при перевозке детей в автомобилях. Она была запущена в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Программа реализуется уже в 13 субъектах РФ и к 2021 году должна охватить более 100 городов России.

Как сообщили РИА Новости в Госавтоинспекции МВД России, основным видом происшествий с детьми-пассажирами является столкновение транспортных средств (71,6%). За семь месяцев 2019 года произошло 472 ДТП с участием детей до 12 лет, которые не пользовались детскими автокреслами или удерживающими устройствами. В этих происшествиях 39 детей погибли, еще 573 ребенка получили ранения.

<https://ria.ru/20190823/1557844332.html>

ВЕСТИ ЭКОНОМИКА; 2019.08.22; МИНТРАНС РФ ПОСТАВИЛ СУБЪЕКТАМ ЗАДАЧУ УСКОРИТЬ РАБОТЫ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Субъектам России поставлена задача нарастить темпы дорожных работ по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщил **Минтранс** по итогам Всероссийского совещания.

Всероссийское совещание по актуальным вопросам реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» провел первый заместитель **министра** транспорта **Иннокентий Алафинов**. Мероприятие прошло в режиме видеоконференцсвязи со всеми региональными проектными командами.

В субъектах РФ проведено устройство покрытия на площади 123 млн кв. м — это 43,5% от общего объема работ. В Белгородской области реализация всех мероприятий закончилась еще в июне. На совещании была также положительно отмечена деятельность проектных команд Пензенской области, Краснодарского края, Ульяновской области и Республики Татарстан.

Пристальное внимание федерального проектного офиса было уделено территориям, в которых по итогам мониторинга выявлено недостаточное выполнение мероприятий. В числе отстающих регионов — Республика Крым и Еврейская автономная область. Руководителям проектных офисов поручено в кратчайшие сроки исправить ситуацию, территориям с низким показателем выполнения дорожных программ необходимо мобилизовать усилия и нарастить темпы работ.

Паспорт национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» утвержден решением президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 г.

Срок реализации **нацпроекта**: с декабря 2018 г. по 2024 г. (включительно) и включает в себя четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России».

<https://www.vestifinance.ru/articles/123814>

ТАСС; 2019.08.23; ОСВЕЩЕНИЕ НА ДОРОГАХ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ УСТАНОВЯТ ВПЕРВЫЕ ЗА 10 ЛЕТ

Освещение впервые за 10 лет установят на дорогах Кабардино-Балкарии (КБР) в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Об этом журналистам сообщил в пятницу директор Управления дорожного хозяйства региона Рафаэль Акопян.

«В рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги», наверное, за последние 10-15 лет, впервые в Кабардино-Балкарии в 2019 году будет устроено освещение дорог. Общая протяженность составит 25 км. Также будет продолжена работа по устройству электроосвещения автомобильных дорог регионального значения в 2020 году, планируется около 31 км», - сказал Акопян в ходе пресс-конференции.

Он также отметил, что по **нацпроекту** на данный момент работы ведутся на 23 автомобильных дорогах регионального значения. Проводится устройство полотна, замена дорожной одежды и укладка нового асфальто-бетонного покрытия. На некоторых автомобильных дорогах, в соответствии с проектно-сметной документацией, будет уложено два слоя асфальто-бетонного покрытия.

«Все объекты и качество работ на них полностью контролируются, их планируется сдать раньше срока, если все будет хорошо и погода не подведет», - отметил Акопян.

По его данным, общая протяженность дорог, на которых проводятся ремонтные работы в 2019 году составляет 66 км, на следующий год запланированы работы на 85 км. «До конца 2025 года планируется привести в нормативное состояние около 85% дорог в КБР (общая протяженность дорог в регионе составляет 9 тыс. км), - уточнил чиновник.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/914145>

ТАСС; 2019.08.23; ДОРОГИ В ВЫСОКОГОРНЫЕ КУОРТЫ КБР ОТРЕМОНТИРУЮТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Дороги, ведущие в Безенгийское и Чегемское ущелья Кабардино-Балкарии (КБР), отремонтируют в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» (БКАД). Об этом журналистам сообщил в пятницу директор Управления дорожного хозяйства региона Рафаэль Акопян.

«На данный момент по автомобильной дороге «Бабугент - Безенги» [Черекское ущелье, ведет к альплагерю «Безенги» - прим. ТАСС] уже заключены контракты, начаты работы, в этом году будет уложено около 5 км двухслойного асфальто-бетонного покрытия, до селения Къара-Суу работы завершаются в 2020 году. Автодорога «Чегем-2 - Булунгу» [Чегемское ущелье, ведет к излюбленным туристами Чегемским водопадам и альплагерям - прим. ТАСС] также в этом году, уже законтрактована [заключен контракт с подрядной организацией - прим. ТАСС] ведутся работы. В 2018 году там было отремонтировано 3 км, до этого до конца селения Лечинкай отремонтировали, в этом направлении за три года сделали около 22 км из 65», - сказал Акопян на пресс-конференции, отметив, что работы проводятся за счет средств территориального дорожного фонда.

Он подчеркнул, что в обоих направлениях выбирают самые опасные участки. «Есть проектно-сметная документация до селения Булунгу [Чегемское ущелье], а также дальше от него до альплагерей «Башиль» и «Чегем», но нужно понимать, что там горная дорога, ее надо расширить, таких средств, чтобы все разом делать, нет, поэтому поэтапно ремонтируем. На следующий год определили подъезд к Чегемским водопадам - там часто размывает узкую дорогу, которая не соответствует ГОСТу, дорогу подмывает бурная горная река и в 2020 году там установят подпорные стенки», - добавил он.

По данным Акопяна, общая протяженность дорог, на которых проводятся ремонтные работы, в 2019 году составляет 66 км, на следующий год запланированы работы на 85 км. «До конца 2025 года планируется привести в нормативное состояние около 85% дорог в КБР (общая протяженность дорог в регионе составляет 9 тыс. км), - уточнил чиновник.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/914223>

ТАСС; 2019.08.23; УЧАСТОК ТРАССЫ РОСТОВ - СТАВРОПОЛЬ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ К КОНЦУ ОКТЯБРЯ

Ремонт участка трассы Ростов - Ставрополь протяженностью 14 км по **нацпроекту** «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется завершить к концу октября. Стоимость работ составит 500 млн рублей, сообщила пресс-служба губернатора региона.

«К этому времени будут выполнены работы, связанные с ... укладкой 45 тыс. тонн асфальтобетона, устройством 13 переходно-скоростных полос. Кроме того, дорожники установят 8 остановочных павильонов с тротуарами, сделают пешеходные переходы с мигающими светофорами Т-9 и наружным освещением», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, во время работ применяется технология безотходного производства: старое покрытие снимают, затем при переработке в него добавляют битумную эмульсию. Это позволяет сэкономить средства, а также увеличить прочность дорожного покрытия и его устойчивость к нагрузкам.

Капремонт участка в Аксайском и Кагальницком районах региона ведет подрядная организация «РостовАвтоДорСтрой», общая протяженность трассы Ростов - Ставрополь составляет 181 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/915173>

ТАСС; 2019.08.23; ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 Г. ВЫБЕРУТ ЗАРАНЕЕ - В ЭТОМ ГОДУ

Правительство Рязанской области проведет в этом году конкурсы по определению подрядчиков для ремонта дорог в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Это позволит избежать отставания по срокам, которое произошло на ряде участков, сообщила в пятницу пресс-служба регионального министерства транспорта и автомобильных дорог.

«Конкурсы следующего года мы проведем в этом году. Поэтому тех условий жесткого ограничения по времени, в которых сейчас находятся подрядчики, не будет. Работы начнутся, как только позволят погодные условия», - приводят в сообщении слова зампреда областного правительства Евгения Беленецкого.

Руководители профильных подразделений областного правительства провели инспекцию объектов, ремонт которых проводится в регионе на средства **нацпроекта**. По словам Беленецкого, власти не имеют претензий к качеству выполняемых работ, однако в ряде случаев подрядчики допускали отставание от графиков.

«Недостатки системы планирования, о чем мы говорили ранее, не позволили подрядчикам работать в максимально комфортных для себя условиях. Графики работ таковы, что работу выполнить в срок можно, но возникающие затруднения, например неблагоприятные погодные условия или непредвиденные технические проблемы, делают задачу трудновыполнимой. По ряду объектов отставания в процессе работы доходили до месяца, но работа оперативного регионального штаба по реализации **нацпроекта** позволила ряду подрядчиков войти в график, другим - сократить отставание до минимума: в среднем 5-15 дней», - пояснил ТАСС Беленецкий.

На ремонт дорог в Рязанской области в 2019 году по **нацпроекту** направят 2,67 млрд рублей. Как уточнили ТАСС в **Минтрансе** региона, в нормативном состоянии находится 21,9% региональных и межмуниципальных дорог. К 2024 году доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, должна составить не менее 42,76% (около 2,8 тыс. км), для этого предстоит отремонтировать примерно 1,3 тыс. км дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/914411>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; БРЯНСКИЕ СПАСАТЕЛИ УСТРОИЛИ ФОТОСЕССИЮ В ПОДДЕРЖКУ КАМПАНИИ «ОДНОЗНАЧНО»

Сотрудники пожарно-спасательной службы городов Карачев и Новозыбков Брянской области приняли участие в тематической фотосессии в поддержку проводимой в стране широкомасштабной кампании «Однозначно», сообщает управление ГИБДД УМВД России по Брянской области.

Фотосессию, предназначенную для привлечения внимания пользователей социальных сетей, организовали местные автоинспекторы. В ходе кампании водителям объяснят, почему не стоит превышать установленное знаком ограничение скорости даже в пределах нештрафуемого порога в 19 километров в час.

Брянские спасатели призвали водителей к однозначному пониманию дорожных знаков, ограничивающих скоростной режим. Ведь им нередко приходится выезжать на место дорожно-транспортных происшествий, случившихся, в том числе, и из-за превышения скорости. Участники фотосессии выразили уверенность, что эта социальная кампания поможет добиться снижения количества ДТП и числа жертв среди участников дорожного движения.

«Социальная кампания «Однозначно» уже успешно стартовала в трех российских регионах: Московской, Курской и Нижегородской областях. Завтра ее примут Калужская и Ленинградская области. В целом же «Однозначно» пройдет во всех федеральных округах России», - рассказала РИА Новости руководитель экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре.

Министерство транспорта РФ

Социальная кампания организована ГУОБДД МВД России совместно с экспертным центром «Движение без опасности» в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, пояснила Агре.

<https://ria.ru/20190823/1557843988.html>

ГТРК КУРСК; 2019.08.23; В КУРСКЕ СТАРТОВАЛА СОЦИАЛЬНАЯ КАМПАНИЯ «ОДНОЗНАЧНО»

В Курске благодаря федеральной программе «Безопасность дорожного движения» стартовала социальная кампания «Однозначно». Проект действует в 15 субъектах России, в том числе в нашей области. Как он поможет снизить число ДТП?

Ирина Хмелевская, заместитель губернатора Курской области: «Нам нужно прилагать все возможные усилия, чтобы сломить эту пагубную тенденцию. Если говорить о пострадавших на дорогах Курской области в ходе ДТП, то в 2018-м их было 1287, в 2019-м - 1193. Показатель снижается на 7,3%, но эти темпы нас не удовлетворяют».

Изменить ситуацию в регионе должна широкомасштабная социальная кампания «Однозначно». Она проводится Главным управлением ГИБДД при поддержке экспертного центра «Движение без опасности». По инициативе врио губернатора в проект вошла и наша область.

Наталья Агре, президент экспертного центра «Движение без опасности»: «Пока Роман Старовойт руководил **Росавтодором**, с ним у Госавтоинспекции сложились крайне теплые отношения. И, конечно, при принятии решения Курская область была одним из первых мест, потому что было желание приехать посмотреть, как строится сейчас работа в регионах. И с точки зрения дорог, и с точки зрения безопасности движения».

Новый социальный проект обращен ко всем участникам дорожного движения, особенно к детям и молодежи. Специально для этой категории проводится челлендж в сети Интернет. Актеры и певцы предлагают рассказывать в социальных сетях, как они соблюдают правила дорожного движения. Повысить дисциплину водителей помогут и дополнительные меры безопасности - до конца года планируют установить около 600 новых знаков. Осветить 7,5 километров автодорог.

Владимир Муравьев, председатель регионального комитета транспорта и автомобильных дорог: «В 2019-м число камер вырастет до 165, а в 2021-м планируем приобрести более 1000 камер фотовидеофиксации, которые будут установлены и в Курске. Ни одна стационарная камера фотовидеофиксации в Курске уже не работает, только передвижки. И в других больших городах тоже».

В течение недели специалисты экспертного центра «Движение без опасности» вместе с сотрудниками ГИБДД и волонтерами будут проводить занятия со всеми участниками дорожного движения.

http://gtrkkursk.ru/lenta-novostei/22082019171881_1.html

ГТРК ОКА; 2019.08.23; ПО НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В РЕГИОНЕ ВЫПОЛНЕНО 35% ОТ ОБЩЕГО ОБЪЕМА

35% от общего объема запланированных работ выполнено в регионе в рамках федеральной программы «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». На большинстве объектов работы продолжаются.

Подрядчики должны уложиться к октябрю. К этому времени в регионе должны привести в порядок более 150 километров региональных трасс и улично-дорожных сетей. Из федерального и регионального бюджетов на эти цели было выделено беспрецедентное количество средств - более двух с половиной миллиардов рублей.

Сейчас завершается реконструкция двух проблемных участков на трассе Спас-Клепики - Рязань, там осталось нанести дорожную разметку и установить павильоны для остановок общественного транспорта.

Продолжается работа на 13-ти улицах областного центра. На улицах Подгорной и Либкнехта рабочие делают тротуары и приступают к укладке асфальтобетона на проезжей части.

Задачи нового проекта в целом по стране - до конца 2024 года привести в нормативное состояние не менее 50% дорог, в том числе и муниципальных.

«У нас на регулярной основе в **Минтрансе** организован штаб, где собираются все подрядчики, субподрядчики, и мы разбираем все узкие моменты и разрабатываем корректирующие мероприятия, которые позволяют нам вписаться в те сроки, которые мы для себя первоначально поставили. И результатом этой работы уже на сегодняшний день является по многим объектам сокращение. Не скрою, что ряд объектов у нас выйдут за ограниченные сроки, но часть вины оставляем, все равно, на себе», - Евгений Беленецкий, заместитель председателя правительства Рязанской области.

<http://www.gtrkoka.ru/news/2019/08/22/po-nacproektu-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi-v-regione-vypolneno-35-ot-obshego-obema.html>

МУРМАНСК ТВ 21; 2019.08.23; ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ СТРОИТЬ НЕ БУДУТ

Дороги в Мурманской области останутся бесплатными для проезда, платных автострад в регионе строить не будут. Об этом рассказала замгубернатора Ольга Кузнецова. Все дело в новом указе, который подписал президент страны **Владимир Путин**. Там сказано, что северные регионы теперь могут строить платные трассы с привлечением денег частных инвесторов.

По словам вице-губернатора на сегодняшний день нет никакой необходимости строить в Мурманской области новые дороги, действующие трассы полностью удовлетворяют потребности населения.

Ольга Кузнецова, заместитель губернатора Мурманской области: «Для нашего региона это не очень актуально. У нас дорожная сеть вся бесплатная. И строительство новых дорог пока не предусматривается. Но у нас есть одна идея вместе с ковдорским районом и с компанией «Еврохим» по строительству дороги из Ковдора к границе с Финляндией. Сейчас мы этот вопрос прорабатываем с **министерством транспорта Российской Федерации**».

Ольга Кузнецова уверена, для региона сегодня более актуален вопрос ремонта действующих трасс. Работы в этом году обошлись в один миллиард триста миллионов рублей. 870 миллионов из них это деньги федерального бюджета.

Ольга Кузнецова, заместитель губернатора Мурманской области: «В этом году в рамках **нацпроекта** мы отремонтировали 14 объектов по региональной дорожной сети и 27 объектов в городе Мурманске. По городу Мурманску вы сейчас видите, что работы сейчас в активной стадии».

На 10 объектах работы уже завершены. Еще 9 находятся в Мурманске. Работы на них будут завершены до 1 сентября. Северяне так же могут сами выбрать, какие дороги необходимо отремонтировать в первую очередь. Заявки можно оставить до 10 сентября на интернет-портале «Наш Север» и в разделе «карта убитых дорог» на сайте Общероссийского народного фронта. **Министр транспорта** Дмитрий Соснин рассказал, что на дорогах области увеличится количество камер фиксации нарушений.

Дмитрий Соснин, **министр транспорта** Мурманской области: «У нас есть целевой показатель - это 211% к базовому периоду. Общее количество камер превысит 70 на территории Мурманской области. Это муниципальные дороги, региональные и федеральные. Но основная задача поставить их в тех местах, где у нас либо аварийно-опасные участки, либо предаварийное состояние. Вывод об аварийно-опасных участках делается по итогам года».

Кроме того информационные табло появятся на Серебрянской дороге, а именно на выездах из Мурманска, Териберки и Туманного. Они предупредят водителей о заносах и переметах, а так же покажут актуальные сведения о погоде.

<https://www.tv21.ru/news/2019/08/22/platnye-dorogi-v-murmanskoj-oblasti-stroit-ne-budut>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.08.23; МОСКОВСКИМ ДОРОГАМ «ОСВЕЖАТ» РЕМОНТ; ПОЧЕМУ СТОЛИЧНЫЕ УЛИЦЫ ЧАСТО НУЖДАЮТСЯ В РЕКОНСТРУКЦИИ

Столичные власти собираются ремонтировать дороги, которые совсем недавно реконструировали. Согласно регламенту, интервал между работами на городских улицах и небольших магистралях должен составлять четыре года. Но, как выяснил РБК, свыше 130 участков дорожной сети, восстановленных несколько лет назад, снова попали в план реконструкции. Почему столичные улицы приходится так часто ремонтировать? Об этом - Григорий Колганов.

Источником главной российской беды столичные власти уже объявляли грузовой транспорт (после этого в городе ввели жесткие ограничения на въезд большегрузов) и температурный переход через ноль (с ним пока ничего не придумали). Но вот новая напасть: глава департамента капремонта Алексей Елисеев объяснил РБК, что в Москве часто меняют асфальт, потому что на нем слишком быстро формируется колея. Председателю общественного совета **Минтранса** Михаилу Блинкину такая версия кажется вполне жизнеспособной: «Колеи в Москве образуются во многих случаях темпами, немыслимыми для городов, находящихся в наших же широтах. В столице не запрещена эксплуатация шипованной резины, наши стандарты с точки зрения эксплуатации покрытия абсолютно варварские и по габаритам, и по массе металлических гвоздей, которые можно воткнуть».

Но, судя по сообщениям в соцсетях, довольно часто уложенный пару месяцев назад асфальт меняют на новый, производя перед этим какие-то инженерные работы. Москвичей такая последовательность, мягко говоря, удивляет. Эти эмоции разделяет и директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ Константин Трофименко. По его мнению, частый ремонт дорог в столице можно объяснить как раз несогласованностью действий чиновников:

О каких суммах идет речь? Если верить сайту столичной мэрии, на программу «Автомобильные дороги» в этом году потратят 235 млрд руб. с лишним. Смету конкретной улицы подсчитать сложнее. Гендиректор информагентства «Строительство» Александр Гусев предлагает такую калькуляцию: «Строительство автомагистрали с двумя полосами в каждую сторону - например, «Тавриды» - обходится в миллиард рублей на километр. Поменять асфальтное покрытие - в три-четыре раза дешевле, то есть где-то 250-300 млн на километр, это без бордюров, просто снять и потом уложить».

Но даже если на деле суммы окажутся скромнее, интересно другое: все эти дороги действительно нуждаются в ремонте? Например, на Болотниковской улице работы проводили в 2017 и в 2018 году, и полотно на бульваре Яна Райниса меняли дважды за последние пять лет. В профильном столичном департаменте РБК пояснили, что собираются реконструировать другие участки этих дорог, но издание настаивает, что те же самые.

Могут быть и другие объяснения планов властей отремонтировать отремонтированное, полагает эксперт по госзакупкам Transparency International Екатерина Петрова: «Взять деньги и не отремонтировать дорогу - это очень серьезное преступление, поэтому я думаю, что так они делать не будут. Отремонтировать только верхний слой - тоже нет. Много наблюдателей, контролеров, и это достаточно легко проверить. Поэтому они могут запланировать ремонт улицы в нормативном состоянии и действительно провести его. Я

могу предположить, что смысл в том, чтобы своих приближенных, может быть, каких-то подрядчиков каждый год кормить».

Возможно, обозначенные улицы действительно не соответствуют стандартам безопасности и нуждаются в ремонте. В таком случае москвичам стоит запастись терпением: как подсчитал по просьбе «Ъ FM» навигационный сервис «СитиГИД-Москва», работы даже на одной полосе из трех снижают пропускную способность дороги в два раза.

В столичном департаменте капремонта не смогли предоставить по запросу «Ъ FM» оперативный комментарий. Планы московских властей по строительству и благоустройству не раз вызывали вопросы у экспертов и горожан. Так, в соцсетях активно обсуждается ежегодное обновление тротуарной плитки. Кроме того, за пять лет столица потратила около 13 млрд руб. на новые бордюры.

<https://www.kommersant.ru/doc/4068011>

ГТРК КУРСК; МАРИЯ БОЙКО; 2019.08.22; КОГДА МИНУС - ЭТО ПЛЮС; ОБЗОР РЕАЛИЗАЦИИ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Проект «Безопасность дорожного движения» - один из четырех федеральных проектов в составе масштабного **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Рассчитан он на период до 2024 года. К этому году смертность в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в России должна снизиться до показателя развитых автомобильных стран Европы, где уровень социального риска не выше 4 человек на 100 тыс. населения. Задача сложная, особенно если учесть, что путь, который Европа преодолела за двадцать лет, нам необходимо пройти всего за шесть. Но сложно - не значит невозможно.

С 2012 по 2018 год число погибших уже удалось уменьшить вдвое - с 36 до 18 тысяч. Эти цифры обнадеживают, если рассматривать их как относительный показатель. Как абсолютная величина 18 тыс. погибших - это много. Впрочем, заместитель начальника ГУОБДД МВД России полковник полиции Олег Понарьин уточняет: за время работы проекта число погибших снизилось еще на 8%. Хороший результат для полугодия, демонстрирующий, что работа ведется весьма эффективно.

От нуля и выше

Повышение культуры безопасного поведения на дорогах и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма - вот два направления проекта, которые можно определить как приоритетные. Очевидно, что первое является неременным условием второго. Член Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре уверена: «Воспитание в подрастающем поколении грамотного и законопослушного отношения к роли участника дорожного движения - пешехода, велосипедиста, будущего водителя - должно проводиться системно». А так как культура поведения на дорогах - это часть общей культуры, равно как и правосознание - часть сознания, формировать их лучше с первых дней жизни.

Первая дорога ребенка - дорога из роддома. И она, равно как и все последующие пути его жизни, должна быть безопасной. В рамках федерального проекта на базе роддомов и перинатальных центров уже действует трехлетняя программа «Детство без опасности», по которой проводятся регулярные тренинги для родителей. Обучают правилам безопасной перевозки детей, рассказывают о том, как выбрать надежное автокресло, и вообще обо всем, что должны знать мамы и папы как участники дорожного движения, отвечающие за жизнь и здоровье малыша, - от правил перехода дороги с коляской до крепления световозвращающих элементов на детской одежде. С 2019 по 2021 год программа охватит

100 городов в 85 субъектах Российской Федерации. Уже есть значимые результаты. Так, по данным ВЦИОМ, автокресла при перевозке детей сегодня используют почти 80% родителей.

И хотя, по данным официальной статистики аварийности Госавтоинспекции, за период с января по июль количество ДТП с участием детей на 1,2% превышает показатель за аналогичный период прошлого года, число погибших снизилось на 11,9%.

Тем не менее исследования, проведенные экспертным центром «Движение без опасности», показали, что еще не все родители-водители соблюдают ПДД и отказываются от потенциально опасных маневров, перевозя детей. Например, 28% опрошенных выезжали на полосу встречного движения в месте, где это разрешено, и 17% превышали скорость.

Эти вопросы поднимают две другие социальные кампании: «Без вас не получится», стартовавшая в апреле этого года, и недавно запущенная «Однозначно». Используются самые разнообразные каналы коммуникаций и самые действенные инструменты социальной пропаганды, адресованные как взрослым, так и несовершеннолетним участникам дорожного движения: телевизионные ролики, которые будут транслироваться по федеральным каналам, статьи в печатных и онлайн изданиях, средства наглядной агитации, радиопередачи, челленджи в социальных сетях.

Проводятся всевозможные мероприятия в образовательных и социальных организациях. Иными словами, ведется огромная просветительская работа, которая уже сейчас дает результаты, а по итогам должна переменить ситуацию с культурой поведения на дорогах и способствовать генеральной цели федерального проекта - кардинальному снижению смертности на дорогах России.

Новые россияне

Воспитание нового поколения, для которого соблюдение правил дорожного движения - норма жизни, является одним из главных направлений государственной политики и важным фактором демографического развития страны. В рамках федерального проекта планируется совершенствование обучения детей основам ПДД. С этой целью ведется разработка соответствующих нормативных актов, программ по подготовке педагогических кадров, приобретаются современные технические средства обучения вроде передвижного комплекса «Лаборатория безопасности», создаются новые учебные и методические пособия.

Процесс должен быть интересен детям, только тогда можно рассчитывать на его эффективность. Развитие детско-юношеских автошкол в этом смысле очень перспективное направление. Отряды юных инспекторов движения (ЮИД) уже доказали свою эффективность. В настоящее время по стране их насчитывается свыше 30 тысяч, в их рядах состоят свыше 400 тысяч ребят, и в рамках федерального проекта планируется активно поддерживать и развивать работу ЮИД. Ну, а насколько эффективны все перечисленные меры, покажет федеральное онлайн-тестирование детей и подростков по тематике безопасности дорожного движения. И конечно, статистика.

Закон суров, но....

Одна из задач федерального проекта - принятие новых правовых актов, направленных на усиление ответственности за опасные правонарушения в области дорожного движения. К таковым, например, следует отнести вождение в нетрезвом виде.

Особенно остро вопрос встал после подведения итогов прошлого года. В 2018 году показатели количества ДТП и числа раненых из-за нарушения ПДД водителями, находившимися в состоянии опьянения, увеличились по сравнению с 2017-м. Председатель комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев отметил, что «действующие меры ответственности не сдерживают водителей от искушения сесть за руль, будучи нетрезвыми».

В этом году был принят и вступил в силу новый закон об ужесточении ответственности нетрезвых водителей, действия которых повлекли за собой серьезные последствия. Теперь виновнику «пьяного» ДТП грозит лишение свободы на срок от 3 до 7 лет в случае, если здоровью пострадавшего причинен тяжкий вред. В случае гибели человека срок наказания увеличивается - от 5 до 12 лет, а за гибель двух и более лиц предусмотрено лишение свободы сроком от 8 до 15 лет. Усиление мер наказания благотворно сказалось на статистике: с января по июль нынешнего года было совершено 7395 происшествий по вине нетрезвых водителей, что на 16,2% меньше, чем в прошлом году. В этих ДТП погибли 1799 человек и ранены 10 291, то есть меньше на 29,1% и 14,3% соответственно. Также ранее, в апреле, Дума приняла закон об ужесточении наказания для виновников аварии, скрывшихся с места ДТП, где погибли люди.

Кто виноват и что делать

До сих пор в авариях с погибшими и ранеными чаще виноваты водители. За 12 месяцев 2018 года 88,1% ДТП произошло в результате нарушений Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Больше того, за 7 месяцев 2019 года этот показатель даже вырос до 88,7%. Из них наибольшее количество приходится на нарушение правил проезда перекрестков - 18,9% в 2018 г. и 17,8% за январь - июль 2019 г. Также среди причин ДТП по вине водителей отмечается:

- нарушение правил проездов пешеходных переходов - 10,8% за 2018 год и 8,3% за неполный 2019 г.;
- выезд на полосу встречного движения - 9,4% в 2018 г. и 7,7% в 2019 г.;
- нарушение требований сигнала светофоров - 2,7% в 2018 г. и 2,5% в 2019 г.;
- нарушение правил обгона - 1,3% и 1,1% соответственно.

Но какова бы ни была причина ДТП, главный провоцирующий фактор - скорость. И не только само по себе превышение разрешенного скоростного режима, но и его несоответствие реальным дорожным условиям.

Понимай однозначно!

Прежде всего стоит искоренить миф, согласно которому водители лихо плюсют в разрешенной скорости 19 км/ч, считая, что раз эта прибавка нештрафуема, то вполне законна. «Мнение, что можно использовать нештрафуемые плюс 19 километров в час, недопустимо, такого не должно быть на дорогах нашей страны. Дорожные знаки следует понимать однозначно», - прокомментировал ситуацию начальник ГУОБДД МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников. Это и стало девизом новой социальной кампании «Однозначно».

Как отметил заместитель Черникова Олег Понарьин, «около трети ДТП связаны с выездом на полосу встречного движения, порядка 35 - 40% - наезды на пешеходов. Но основной причиной этих ДТП является нарушение скорости. Будь она меньше, у водителя было бы время среагировать». Замглавы Госавтоинспекции России уточнил, что речь об отмене нештрафуемого порога превышения скорости пока не идет. Усилия сосредоточены на том, чтобы изменить психологию водителя, его поведенческий стандарт.

ГУОБДД МВД России, экспертный центр «Движение без опасности» и НАФИ провели всероссийский соцопрос, в ходе которого 56% опрошенных признали, что считают превышение на 20 км/ч допустимым, а 46% из них считают, что это не ведет к значительному риску попадания в ДТП. При этом основная причина превышения скорости, по признанию самих водителей, - скорость транспортного потока (49%). Еще 36% едут быстрее положенного, когда торопятся, 19% считают, что дороги позволяют передвигаться быстрее, чем этого требуют знаки, а 11% уверены, что всегда успеют затормозить. С самоуверенными водителями спорит статистика. В 2018-м из-за нарушений скоростного режима произошло 10 035 ДТП, в которых пострадали 13 833 человека, а 1368 - погибли. За 7 месяцев 2019 года подобных ДТП уже произошло 5386, в них 7366 человек получили травмы, а 731 - погибли.

Как отметила президент экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре: «За последние несколько лет мы изменили культуру и этику участников дорожного движения, так что и у кампании «Однозначно» есть все шансы повлиять как на водителей, так и на пешеходов. Тем более что уже сейчас превышение скорости на 20 км/ч серьезным нарушением ПДД, связанным с риском для жизни, считают 39% опрошенных».

Впрочем, критика со стороны водителей в адрес Госавтоинспекции и дорожных служб также присутствует: каждый пятый водитель отмечает, что часто видит необоснованные дорожные знаки, ограничивающие скорость.

«С точки зрения организации движения и установки знаков каждый гражданин должен иметь право участвовать в обсуждении проектов и реагировать на те ловушки в организации дорожного движения, которые он видит», - отметил Олег Понарьин. Замглавы ГУОБДД МВД России напомнил, что согласно постановлению пленума Верховного суда легальными считаются только знаки, зафиксированные на схеме организации дорожного движения на конкретном участке дороги. «Каждый участник движения вправе от владельца дороги получить информацию - легален знак или нет», - подчеркнул Олег Понарьин.

Электронные стражи

За поведением водителей на дороге следит увеличивающаяся с каждым днем армия комплексов фото- и видеофиксации. Если раньше камеры умели фиксировать только превышение скорости, то теперь следят за выездом на выделенные полосы, перекрестки, пересечением стоп-линии. Уже сейчас проходит тестирование системы, которая с помощью камер будет выявлять водителей без полиса ОСАГО. Очевидно, что с каждым днем функционал комплексов фото- и видеофиксации будет только расширяться. При этом в июле **Владимир Путин** поручил правительству в обязательном порядке начать информировать водителей о местах размещения автоматических дорожных камер: «Цель установки камер - снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей. Не нужно эти камеры, особенно на опасных участках, специально скрывать и прятать. В этом случае происходит прямая подмена смысла всех этих мероприятий - вместо того, чтобы дисциплинировать водителей, их просто подводят под штраф».

Сейчас новые технологии активно применяются в сфере снижения травматизма и смертности на дорогах во всем мире. В Швеции, где с 1997 года принята программа Vision Zero, ставящая целью снижение смертности на дорогах до нулевой отметки, делают на них главную ставку, минимизируя возможный человеческий фактор. В России в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» также привлекают высокие технологии к решению этой задачи. Активно развиваются интеллектуальные транспортные системы (ИТС), позволяющие сокращать дорожные заторы, оптимизировать движение общественного транспорта и оповещать водителей о ситуации на дороге. Но главная задача ИТС - это, конечно, снижение травматизма и смертности в результате ДТП. Эффективность работы ИТС лучше всего видна в столице страны: «Простой пример: пять лет назад (на дорогах) в Москве погибало в год 1,2 тыс. человек, сейчас благодаря комплексной схеме, системе фото- и видеофиксации - 587», - рассказывал руководитель организации ГУП «Мосгортранс-НИИпроект» Александр Поляков. Вслед за Москвой о положительном опыте внедрения ИТС стали отчитываться другие города и области.

Безусловно, главная задача, которая должна быть решена по итогам реализации проекта, амбициозна. Но, как показывает практика, реальна. Показатели федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» были достигнуты даже ранее намеченного срока.

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.08.26; УГЛЮ МОГУТ СНИЗИТЬ НАЛОГИ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПОДУМАТЬ О КОРРЕКТИРОВКЕ НДС

Угольная отрасль, которая в этом году находится под давлением из-за снижения мировых цен, может получить поддержку от государства. Президент **Владимир Путин** поручил правительству подготовить предложения по снижению НДС на уголь и синхронизации с экспортом планов развития международных **пунктов пропуска**. Минэнерго уже предлагало давать льготы по НДС, однако, по мнению собеседников “Ъ”, их значение для отрасли будет невелико, а наиболее существенными являются поручения, связанные с развитием транспортной инфраструктуры.

Президент **Владимир Путин** поручил правительству до 31 октября подготовить предложения по корректировке расчетов НДС на уголь, следует из перечня поручений по итогам совещания с главами угледобывающих регионов. Также господин **Путин** поручил «совместно с ФСБ России», в чьем ведении находится пограничная служба, обеспечить синхронизацию планов развития международных **пунктов пропуска**, автомобильных и железнодорожных подъездов к ним с планами экспорта угля. Кроме того, Минэнерго должно предусмотреть мероприятия по глубокой переработке угля в сжиженные газы и водород. Остальные поручения президента носят социальный характер. В Минфине и Минэнерго не ответили на запрос “Ъ”.

Минэнерго уже предлагало снижать НДС на уголь — такие идеи содержатся в опубликованном проекте программы развития угольной отрасли. В рамках подпрограммы «Развитие сырьевой базы угольной промышленности» намечается снизить или обнулять ставку налога для компаний, которые внедряют новые технологии добычи или обогащения и вовлекают в оборот запасы, нерентабельные при использовании существующих технологий.

Сейчас НДС на уголь платится с тонны добытого сырья по ставке 11 руб. для бурого угля, 47 руб.— для антрацита, 57 руб.— для коксующегося угля и 24 руб.— для всех прочих видов угля. Эти ставки ежеквартально корректируются на коэффициент-дефлятор и, например, для третьего квартала этого года составляют 11,15 руб., 46,3 руб., 51,2 руб. и 19,9 руб. соответственно. Платежи НДС составляют крайне незначительную долю затрат крупных угольных компаний. Так, например, крупнейший производитель энергетического угля СУЭК в первом полугодии заплатил \$21 млн НДС, что составило менее 1% в себестоимости продукции. В законе о федеральном бюджете общие поступления от НДС на уголь в 2019 году запланированы в размере лишь 6 млрд руб.

Хотя сейчас угольщики из-за падения цен на экспортных рынках, особенно в Европе, активно просят различных преференций (см. например, “Ъ” от 18 июля), снижение НДС их мало волнует из-за незначительности связанных с налогом затрат. В 2013 году предлагались льготы по НДС для новых проектов в труднодоступных районах Дальнего Востока и Тувы, однако компании, если смотреть примеры Эльгинского и Элегестского месторождений, решают в первую очередь вопросы транспортной инфраструктуры, отмечает собеседник “Ъ” в отрасли.

Поручение, связанное с развитием международных **пунктов пропуска**, является, по сути, частью развития Восточного полигона. «Уголь — самый массовый перевозимый груз, поэтому от него зависит загрузка **пунктов пропуска**», — рассказывают собеседники “Ъ” в отрасли. По прогнозам Минэнерго, экспорт угля с учетом возможностей железнодорожных перевозок в восточном направлении увеличится с 99 млн до 237–252 млн тонн в 2035 году, тогда как экспорт на запад упадет с 99 млн до 65 млн тонн.

По мнению руководителя отдела аналитических исследований Альфа-банка Бориса Красноженова, наиболее существенный толчок развитию угольной отрасли дадут поручения, связанные с транспортом. «Российская угольная промышленность ориентирована на экспорт в Азию, — поясняет эксперт. — Необходимо строительство

современных портовых мощностей со специальным оборудованием, включая оборудование для выгрузки смерзшегося угля в зимний период». С учетом расположения ряда крупных месторождений, добавляет господин Красноженов, необходимо развивать автомобильные и железнодорожные переходы на границе с Китаем.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072575>

ГТРК АМУР; 2019.08.22; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ МИНТРАНС РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ТАМОЖЕННОГО ПУНКТА ДЖАЛИНДА - МОХЭ

Инвесторы готовы участвовать в строительстве транспортно-логистического комплекса в Джалинде. В амурское правительство уже поступило несколько заявок. Проект будет реализован при условии возведения **пункта пропуска** Джалинда - Мохэ.

Целесообразность его создания сейчас рассматривает федеральный **Минтранс**. В открытии нового окна в Китай заинтересованы сразу три региона: Приамурье, Забайкалье и Якутия. Обсуждается строительство железнодорожного трансграничного и автомобильного мостового перехода через Амур в Сквородинском районе. Если Федерация одобрит строительство еще одного **пункта пропуска**, в области он станет четвертым.

<http://gtrkamur.ru/news/2019/08/22/31648>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.08.22; БУДЕМ ЛЕТАТЬ; РЕКТОР БОРИС ЕЛИСЕЕВ: МЫ ДУМАЕМ УЖЕ О ПРИЕМНОЙ КАМПАНИИ 2020 ГОДА

Тринадцать человек на бюджетное место. И такой высокий конкурс в отраслевом вузе, готовящем не просто «технарей», а специалистов, от которых напрямую зависит безопасность полетов. Об этом мы говорим с ректором Московского государственного технического университета гражданской авиации, профессором Борисом Елисеевым.

Борис Петрович, радуется, что для такого количества абитуриентов первым делом самолеты и все, что рядом с ними?

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: Безусловно. Мы набрали на бюджет 1937 первокурсников. Это включая наши филиалы. Так, на 552 бюджетных места в головном вузе на программы бакалавриата и специалитета было подано 7173 заявления. Это абсолютный рекорд. По крайней мере, за двенадцать лет моей работы ректором. Отсюда и конкурс по поданным заявлениям - в среднем 12,99 человека на место. Для сравнения, в 2017 году было подано 4123 заявления, в 2018 году - 5620.

Олимпиадники пришли?

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: Пришли. Не только они, но и вообще очень сильные ребята. Нынешний год особо «урожайный» на подготовленных абитуриентов, сделавших осознанный выбор. Заметно вырос средний балл ЕГЭ. Для технического вуза, готовящего инженеров и специалистов по эксплуатации воздушных судов, работы в системе управления воздушным движением, организации технологических процессов «на земле» это серьезно.

Количество бюджетных мест не сокращается?

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: Ежегодно только прирастает. Например, по укрупненной группе специальностей «Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники» прием бакалавров за три года увеличился на 60 процентов. А на специальность «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей» в магистратуру составил 156 процентов! Или возьмем программу бакалавриата «Технология транспортных процессов» по очной форме обучения: количество бюджетных мест выросло более чем вдвое. По заочной форме - в полтора раза.

Какие новые направления появились в вузе? Что привлекает молодежь?

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: К нам традиционно приходят абитуриенты из авиационных семей. Это ребята, которые не только хотят продолжить профессиональную династию, но и получить интересную работу, которая неплохо оплачивается. Именно поэтому два года назад был открыт прием на обучение по программе «Организация бизнес-процессов на воздушном транспорте», а в прошлом начался прием на обучение специальности «Эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения». В этом году дебютировала программа «Обеспечение полетов воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями».

Объемы перевозок авиапассажиров стабильно растут. Вводятся в строй новые аэропорты, где требуются наши выпускники. Например, в связи с началом эксплуатации аэропорта Платов в Ростовской области более чем в два раза вырос прием на очное отделение в местном филиале МГТУ ГА.

Вуз глубоко интегрирован в авиационную отрасль. Нет опасений, что маловато места для творчества студентов? По принципу: это вам не инженер-конструктор.

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: Ну что за ошибочные стереотипы? Поговорите с ребятами: у них такие работы! На последней студенческой научно-технической конференции на 25 тематических секциях было представлено около 500 докладов на актуальнейшие темы: от «Комплексной безопасности на воздушном транспорте» и «Перспектив развития авиационных двигателей» до «Smart-технологий и киберрисков авиаперевозок в условиях цифровой трансформации».

Конечно, хватает наивных идей. Но и интересных научных решений тоже немало. Так, наш студент Григорий Семейко занял третье место во Всероссийском конкурсе молодежных проектов «Моя страна - моя Россия». Тема его технически очень сильного проекта звучит сложно. Если в двух словах: она связана с автономным электроснабжением аэродромов Сибири, Дальнего Востока и Арктической зоны России.

Насколько я знаю, у вас учатся иностранные студенты из 35 стран мира?

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: Устаревшие данные. В МГТУ ГА учатся более 500 иностранных граждан из 49 стран мира. В этом году к ним прибавится еще около 50 студентов из 17 стран. Могли бы принять и больше, но, увы, вуз не располагает настолько просторным жилищным фондом. Общежитие старое и переполненное.

А интерес иностранцев к обучению в МГТУ ГА понятен: университет внесен в реестр ИКАО, что делает его диплом действительным и востребованным практически в любом государстве. Мы уже давно прекратили участие в затратных и малоэффективных зарубежных образовательных выставках и ректорских «массовках». Предпочитаем работать точно, с авиационными ведомствами и посольствами иностранных государств. Например, китайские вузы-партнеры готовы направлять до 100 человек ежегодно к нам на обучение.

Как складываются отношения университета с авиационным сообществом, будущими работодателями?

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: с У нас серьезная поддержка **Федерального агентства воздушного транспорта**, нашего учредителя. А тесные контакты с работодателями позволяют решать многие насущные вопросы, не дожидаясь официальных директив. В свое время крупнейшая авиакомпания передала вузу два самолета с рабочими двигателями и системами. Для практических занятий со студентами. Еще одна, из топ-5, оплатила оборудование и помогла обновить учебно-тренажерный центр.

Несколько лет университет успешно сотрудничает с одной из ведущих международных компаний, которая специализируется на разработке решений в области информационных и телекоммуникационных систем. В специальном классе, безвозмездно оборудованном этой компанией, студенты изучают работу IT-систем. К слову, все основные учебные программы согласованы с нашими работодателями.

Целевой набор есть?

БОРИС ЕЛИСЕЕВ: Конечно. Уже сейчас мы смело заглядываем в 2020-й год, на который утверждены контрольные цифры приема. Количество бюджетных мест по программам бакалавриата вырастет на 11,5 процента, а специалитета - на 8. Есть над чем работать.

ГУДОК; АНДРЕЙ ГОРОДНОВ; 2019.08.22; ЗНАКОМСТВО С ОСНОВАМИ ПРОФЕССИИ

Клуб «Юный железнодорожник», созданный образовательным центром «Предуниверсарий» **Российского университета транспорта**, распахивает свои двери для школьников.

Подростки, ставшие его членами, смогут больше узнать о железнодорожном транспорте и получить начальную производственную подготовку по ряду железнодорожных рабочих профессий.

Теоретический курс поступившие в него учащиеся 6-8 классов общеобразовательных средних школ осваивают в учебных аудиториях университета. Занятия проводят преподаватели и студенты РУТ, обучение бесплатное. Курс рассчитан на 4 учебных года. Занятия в клубе проводятся раз в неделю в выходные дни в вечернее время.

В период летних каникул члены клуба имеют возможность пройти учебно-производственную практику на Московской детской железной дороге (в подмосковном Кратово). Там они на практике ознакомятся с различными железнодорожными профессиями - машиниста и его помощника, дежурного по станции, билетного кассира-контролера и т. д.

В настоящее время на МДЖД модернизирован путь, построен ангар для вагонов, введена новая микропроцессорная система автоблокировки, обновлен подвижной состав, построена новая спортивная площадка. В летний период на дороге курсирует состав из 6 вагонов и 2 тепловозов ТУ2. Кроме того, для членов клуба «Юный железнодорожник» в течение года будут организованы разнообразные экскурсии на предприятия полигона столичного железнодорожного комплекса.

Успешное окончание обучения по программе клуба позволит получить льготы при поступлении в **РУТ (МИИТ)**. Прием новых членов в клуб «Юный железнодорожник» стартует 2 сентября и продлится до 11 октября.

Такая клубная подготовка будет полезна для тех, кто хочет связать с железной дорогой свою дальнейшую жизнь, а также тем, кто интересуется новейшими техническими достижениями отечественной транспортной отрасли.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1474474>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.08.26; МИНСК ПРИТОРМОЗИЛ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПТС; БЕЛОРУССИЯ ПРОСИТ ОТСРОЧИТЬ ПЕРЕХОД НА ГОД

Страны ЕАЭС оказались не готовы к переходу на электронный паспорт транспортного средства (ЭПТС) с ноября. По данным “Ъ”, с просьбой об отсрочке на год обратилась Белоруссия, но проблемы есть и в других странах союза, за исключением РФ. Вопрос об отсрочке может быть рассмотрен на одном из ближайших заседаний Евразийской экономической комиссии. Между тем российские автоконцерны начинают массово выдавать ЭПТС раньше срока и вынуждены платить за них, в отличие от старых бумажных паспортов.

22 августа на базе Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) состоялось совещание по переходу на ЭПТС, в ходе которого, по словам источников “Ъ”, представители Белоруссии заявили о том, что страна сможет перейти на электронные ПТС не раньше чем через год. Формально это означает, что МАЗ не сможет ввозить свои грузовики в РФ — все страны союза уже с ноября в обязательном порядке должны начать выпуск ЭПТС, полностью отказавшись от выдачи бумажных паспортов. Впрочем, в ЕЭК готовы пойти на

уступки: по итогам совещания, по данным “Ъ”, было принято решение рассмотреть вопрос отсрочки.

Заместитель главы департамента техрегулирования и аккредитации ЕЭК Вячеслав Бурмистров подтвердил “Ъ”, что представители Белоруссии попросили продлить для страны переходный период, в течение которого можно было бы оформлять как электронные, так и бумажные ПТС. Вопрос об отсрочке для Белоруссии и, возможно, других стран рассмотрят на одном из ближайших заседаний коллегии ЕЭК, говорит он. Сергей Удалов из «Автостата» отмечает, что параллельное обращение бумажных и электронных ПТС идет уже сейчас, так что это реализуемо. По его мнению, сама система ЭПТС сделает рынок более прозрачным, но ее внедрение — инновационный опыт и «нам не у кого учиться».

В Минпромторге “Ъ” сказали, что нормативная база для полноценного функционирования системы электронных паспортов в РФ подготовлена, а автопроизводители и другие участники системы готовы к полному переходу на ЭПТС с 1 ноября. Между тем в министерстве выразили готовность «рассмотреть предложения коллег—членов ЕАЭС» в случае вынесения вопроса по продлению переходного периода на уровень ЕЭК.

В Белоруссии, согласно презентации к совещанию, не готова часть нормативной документации и не проведены испытания национальной части системы электронных паспортов. Та же ситуация в Киргизии и Казахстане.

В начале июля ЕЭК декларировала: МАЗ, «Юнисон» (производит Zotye) и «Белджи» (Geely) подтвердили готовность начать выпуск автомобилей с ЭПТС. На тот момент были оформлены пять ЭПТС, сейчас, по данным АО «Электронный паспорт», их уже восемь. Но несколько недель назад в ходе совещания в Минпромторге РФ по вопросу перехода на ЭПТС в России, говорит источник “Ъ”, чиновники рассказывали, что один из белорусских автоконцернов достаточно долго «копил бумажные паспорта», чтобы в дальнейшем выдавать их после 1 ноября. Но в реальности выдавать старые паспорта с этой даты уже нельзя, что, по словам источника “Ъ”, поставило белорусов в тупик.

Представители Казахстана, по словам собеседников “Ъ”, на совещании говорили о готовности перейти на ЭПТС в установленные сроки, отмечая, что нормативные документы готовы, а технические сложности они «преодолеют». Казахстанские производители уже работали с ЭПТС в пилотном режиме, но на системном уровне пока нет готовности к полноценному запуску, сказал “Ъ” директор по стратегическому планированию союза «Казавтопром» Артур Мискарян. «Другой момент — стоимость регистрации ЭПТС должна быть согласована с производителями и организациями, представляющими потребителей»,— добавил он.

По словам источников “Ъ”, еще более странная ситуация с Арменией, по которой в принципе нет информации, страна якобы «игнорирует» переход. Источники “Ъ” отмечают, что в целом это может не слишком беспокоить других членов союза из-за того, что в Армению не идет экспорт, хотя формально автомобили на местном рынке с ноября тоже должны быть с ЭПТС.

Почему требования ЕЭК по повышению локализации в автопроме до 50% могут отложить. Полностью готова к внедрению электронных ПТС только Россия, следует из презентации к совещанию. Вячеслав Бурмистров отмечает, что в РФ эта работа поставлена «уже практически на поток», здесь оформили более 2,1 тыс. ЭПТС, крупнейшие автопроизводители высказали готовность перейти исключительно на электронные автопаспорта уже с 1 сентября. К такому досрочному переходу призывал Минпромторг, при этом концернам обещали субсидии, покрывающие стоимость ЭПТС, говорят источники “Ъ”, но в итоге этого предложено не было. Бумажные бланки бесплатные, поясняют они, а затраты на выпуск ЭПТС будут заложены в стоимость машины.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072582>

МОСКВА24; 2019.08.25; У МЦД ПОЯВИЛАСЬ СВОЯ СИСТЕМА НАВИГАЦИИ

У Московских центральных диаметров, первые два из которых планируют запустить к концу года, появились собственная система навигации и особый логотип. Об этом сообщает портал мэра и правительства столицы.

Как уточнили разработчики, на станциях МЦД навигация будет по стилю напоминать ту, которая сейчас действует в метро, на МЦК и железной дороге. Яркие указатели и подробные схемы помогут пассажирам сделать пересадку и сориентироваться на платформах.

В пресс-службе столичного Дептранса отметили, что навигацию МЦД постарались сделать максимально понятной и при этом оригинальной, чтобы «новым видом общественного транспорта было удобно пользоваться всем пассажирам: и тем, кто прежде чаще всего ездил на метро и МЦК, и тем, кто обычно выбирал электрички».

<https://www.m24.ru/news/transport/25082019/87564>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.08.23; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПОПРАВКИ В ПРАВИЛА ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА

Министерство транспорта России внесло на рассмотрение проект поправок в Федеральный закон о прохождении техосмотра. Его предлагается дополнить требованиями к оформлению диагностических карт для транспортных средств на природном газе. Документ опубликован на федеральном портале нормативных правовых актов.

Ведомство предлагает обязать операторов техосмотра вносить в диагностические карты сведения о газобаллонном оборудовании, даты выпуска и освидетельствования газовых баллонов, их серийные номера для обеспечения их безопасного использования.

Необходимость этого объясняется тем, что сегодня контроль за газобаллонным оборудованием практически никак не осуществляется, а надлежащий контроль проходит лишь не более десяти процентов транспортных средств на газе, преимущественно используемых в сфере общественного транспорта. При этом большинство используемых в России газовых баллонов могут нести угрозу взрыва из-за ненадлежащего контроля. Поэтому необходимо создать эффективный механизм контроля за соблюдением правил безопасности такой техники.

«Предлагаемые изменения предусматривают необходимость внесения в диагностическую карту фактических данных о свидетельстве и используемых газовых баллонах, которые могут быть предметом проверки, а также источником статистических данных», - говорится в пояснительной записке.

В документе уточняется, что принятие поправок не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-razrabotal-popravki-v-pravila-prokhozheniya-tekhosmotra.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; В ГИБДД СООБЩИЛИ, КОГДА ЗАВЕРШАТ ПЕРЕСМОТР ПДД ДЛЯ ЭЛЕКТРОБАЙКОВ И СЕГВЕЕВ

В ГИБДД заявили, что пересмотр Правил дорожного движения для электробайков и сегвеев завершится к концу года, в настоящее время Минтранс подготовил соответствующий проект постановления, сообщили журналистам в аппарате комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов.

Ранее председатель комитета Ярослав Нилов направил депутатские запросы министру транспорта Евгению Дитриху и главе ГИБДД Михаилу Черникову с предложением обновить правила дорожного движения с учетом использования электробайков,

гироскутеров и сегвеев в качестве средств передвижения. В пятницу в аппарате комитета сообщили, что на предложение Нилова пришел ответ за подписью главы ГИБДД.

В документе от ГИБДД отмечается, что обозначенные в обращении депутата проблемные вопросы «являются актуальными и требующими нормативно-правового регулирования».

Минтранс, говорится в документе, в настоящее время подготовил проект постановления правительства о ПДД, направленные в том числе на «регулирование дорожного движения лиц, использующих ЭМТС».

Также в письме отмечается, что «МВД России планируется в 2019 году завершить исследование об определении административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих ЭМТС».

<https://ria.ru/20190823/1557834856.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6792521>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-podgotovil-proekt-izmeneniy-v-pdd-kasayushhikhsya-elektroskuterov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; В РОССИИ СОБИРАЮТСЯ РЕГЛАМЕНТИРОВАТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ И ГИРОСКУТЕРАХ

Министерство транспорта России подготовило проект постановления, регулирующий правила дорожного движения для пользователей электромеханических транспортных средств (ЭМТС).

Соответствующий ответ начальника ГИБДД России Михаила Черникова на запрос заместителя руководителя фракции ЛДПР в Госдуме Ярослава Нилова в пятницу распространила пресс-служба депутата.

Как уточняется в письме, документ направлен на регулирование дорожного движения лиц, использующих ЭМТС, таких как электробайк, электросамокат, гироскутер, сигвей и моноколесо.

«Кроме того, МВД России планируется в 2019 году завершить исследование об определении административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих ЭМТС», - говорится в ответе Черникова.

По данным пресс-службы, председатель комитета Ярослав Нилов направил запрос главе ГИБДД Михаилу Черникову с предложением обновить Правила дорожного движения с учетом использования электробайков, гироскутеров и сегвеев.

ПЕШЕХОДЫ ИХ НЕ ВИДЯТ И НЕ СЛЫШАТ

В мае этого года сообщалось, что Мосгордума может обратиться в правительство РФ с предложением внести изменения в ПДД на предмет использования индивидуальных транспортных средств на электрической тяге - гироскутеров, сегвеев и моноколес.

«Все эксперты, которые присутствовали, сошлись во мнении, что необходимо внести изменения в ПДД. Вопрос в том, как классифицировать данные транспортные средства: по мощности или по скоростному режиму? Также нужно регламентировать использование индивидуальных средств защиты при их использовании», - сказала председатель комиссии по безопасности Мосгордумы Инна Святенко 16 мая по итогам «круглого стола» о регулировании использования индивидуального (портативного) транспортного средства на электрической тяге.

Спикер Мосгордумы Алексей Шапошников отметил, что «в Москве самое большое количество транспортных средств на электрической тяге, их количество увеличивается, они бесшумные, пешеходы их не видят и не слышат».

Он считает, что при регулировании использования индивидуального (портативного) транспортного средства на электрической тяге необходимо рассмотреть несколько вопросов: использование их на тротуарах и пешеходных дорожках, использование в парках, скверах и общественных пространствах, перевозка и хранение этих средств.

ТОНКИЙ ВОПРОС

Замначальника правового управления ГУ МВД России по Москве Михаил Позднов в мае сообщил, что статистка ДТП с участием транспортных средств на электрической тяге не ведётся, однако их рост вызывает озабоченность.

«В настоящее время статистики ДТП с участием данных транспортных средств мы не ведём. Но мы видим, как развивается это направление в плане скоростей и электротяги двигателей. Внимательно следим, формулируем свои предложения. Позиция МВД такова, что данные транспортные средства приравниваются к пешеходным», - сказал он.

При этом представитель МВД подчеркнул, что ведомство волнует проблема ограничения скорости и соответствующие решения уже приняты. «Нужно ввести какие-то критерии к классификации, которые бы позволяли их отнести к той или иной категории», - сказал Позднов.

Врио начальника управления ГИБДД ГУ МВД России по Москве Алексей Диокин также подтвердил, что учёт ДТП с самокатами не ведётся. «С практической точки зрения действий ГАИ, учёт сведений о ДТП с самокатами не предусмотрен и не осуществляется. Электромеханические транспортные средства вызывают определенную озабоченность, так как могут привести к серьезным последствиям, особенно с участием детей», - сказал он.

Диокин считает, что нужно проводить разъяснительную работу с пользователями портативными электрическими транспортными средствами, а использование индивидуальных средств защиты для людей на электросамокатах должно носить рекомендательный характер.

«Вопрос тонкий, нужно обсуждать с гражданами», - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; РОСАВТОДОР ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ И ОБХОДА ПОСЕЛКА ОКТЯБРЬСКИЙ ЗА 25,3 МЛРД РУБ.

Росавтодор объявил конкурс на строительство 9-километрового обхода поселка Октябрьский в Московской области с мостом через Москву-реку, входящих в состав федеральной трассы М-5 «Урал», следует из материалов портала госзакупок.

Конкурс предполагает строительство участка 28-37 км трассы М-5 «Урал» (Москва - Рязань - Пенза - Самара - Уфа - Челябинск) с обходом поселка Октябрьский и автомобильным мостом (левым) через Москву-реку.

Максимальная цена контракта - 25,331 млрд руб.

Заявки на конкурс принимаются с 22 августа по 13 сентября. Первые части заявок будут рассмотрены 16 сентября, вторые - 23 сентября.

О начале строительства I этапа моста через Москву-реку на участке М-5 «Урал» (28-37 км) в Московской области ранее сообщало ПАО «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT). Компания отмечала, что по контракту ей предстоит построить новый четырехполосный мост через Москву-реку, четырехполосный путепровод и транспортную развязку с переходными участками на 34-35 км трассы М-5 «Урал». Построенные объекты станут составляющей нового участка автодороги - обхода поселка Октябрьский. Заказчиком строительства выступает ФКУ «Центравтомагистраль», стоимость контракта - 3,084 млрд руб. (с НДС).

При этом указывалось, что старый двухполосный мост через Москву-реку 1955 года постройки на 35-м км существующей трассы М-5 «является одним из наиболее узких мест, провоцирующих многокилометровые пробки». «Строительство I этапа обхода поселка Октябрьский позволит разгрузить участок и обеспечить существующий трафик. В соответствии с контрактом, работы по проекту планируются завершить в декабре 2021 года», - говорится в сообщении.

Новый мост будет возведен в непосредственной близости от существующего мостового перехода. После завершения работ старый мост возьмет на себя поток автотранспорта со стороны Москвы, новый будет принимать движение со стороны области.

В «Мостотресте» также отмечают, что реализация I этапа станет началом строительства обхода поселков Октябрьский и Островцы в Московской области. «Сейчас трасса М-5 проходит через населенные пункты со светофорным движением, что создает пробки, а также отрицательно сказывается на экологии поселков. Новая трасса с параметрами автомобильных дорог IB категории под 8 полос движения с разделительной полосой 12,5 м пойдет в обход населенных пунктов», - заявляла компания.

При этом в ноябре 2018 г. сообщалось, что ООО «Трансстроймеханизация» (дочерняя компания ПАО «Мостотрест») проведет реконструкцию участка с 19 по 28 км автомобильной дороги М-5 «Урал» в Люберецком районе Московской области, стоимость контракта - 5,036 млрд руб. с НДС.

ГУДОК; 2019.08.23; ТРАГИЧЕСКИЙ МАРШРУТ; АВАРИИ С АВТОБУСАМИ ПРОДОЛЖАЮТ ПРОИСХОДИТЬ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ

Рано утром в четверг в Подмосковье произошло очередное дорожно-транспортное происшествие с участием автобуса. Примерно в 6.30 утра автобус Golden Dragon, перевозивший 14 пассажиров из Пскова в Москву, опрокинулся на 69-м километре дороги М9 «Балтия». В ГИБДД рассказали о восьми пострадавших пассажирах. По предварительной информации, водитель автобуса заснул за рулем. В подмосковном минздраве позднее уточнили, что шесть человек госпитализированы в состоянии средней степени тяжести в Истринскую больницу.

Ространснадзор после инцидента намерен проверить перевозчика «Мобил Трак Центр».

Еще одну масштабную проверку проведет Росстандарт. «Мы, как орган государственного надзора за конструктивной безопасностью автомобильной техники, с 2019 года проводим серию проверок автобусов (категории М2 и М3) в рамках поручения правительства РФ. Комплексные проверки проводятся в отношении систем и элементов пассивной и активной безопасности, в том числе с методами разрушающего контроля, включая опрокидывание автобуса, аналогичное случившемуся накануне ДТП на трассе М9 в Подмосковье», - сообщили ТАСС в пресс-службе Росстандарта.

«Необходимость массовых проверок вызвана большим количеством ДТП с участием автобусов с пострадавшими пассажирами», - добавили в ведомстве.

Перечень проверяемых организаций сейчас прорабатывается Росстандартом совместно с минпромторгом и МВД и, как отметили в надзорном ведомстве, «включает значительную часть производителей и импортеров автобусов на российский рынок». Автобусы Golden Dragon тоже попали в перечень.

Результаты проверок будут опубликованы в конце года.

Напомним, текущим летом произошло уже несколько серьезных аварий с участием автобусов. В начале августа на 16-м км трассы Новороссийск - Керченский пролив в результате столкновения автомобиля Volkswagen Touareg и автобуса Hyundai оба транспортных средства упали в обрыв. В результате ДТП три человека, в том числе двое детей, погибли. Все они находились в легковом автомобиле. Госпитализированы были 44 человека. По факту ДТП возбуждено дело.

В Ставропольском крае 2 августа произошло ДТП с участием пассажирского автобуса, следовавшего из Волгограда в Ставрополь, и грузового автомобиля. От удара автобус перевернулся. В результате пять человек погибли, 15 госпитализированы. Причины рокового ДТП в настоящее время устанавливаются.

Ранее в Перми автобус врезался в здание. После под Тулой в ДТП с автобусом один человек погиб и 12 пострадали. До этого в аварии с автобусом в Рязанской области погибли семь человек.

Согласно данным ГИБДД, только в июле текущего года (самые свежие данные) произошло 434 ДТП с участием автобусов, в которых погибли 19 и были травмированы

713 человек. Примечательно, что месяцем ранее - в июне - произошло ровно такое же количество аварий с автобусами - 434, и погибли в них опять же 19 человек.

За 7 месяцев 2019 года произошло 2955 ДТП с участием автобусов, в которых погибли 120 человек (за аналогичный период 2018 года погибли в авариях с автобусами 117 человек). При этом по вине пьяных водителей автобусов происходит не так много аварий - 34 за 7 месяцев. Погибли по вине таких водителей 5 человек.

А вот водители, не имеющие лицензии на перевозочную деятельность, совершают аварии достаточно часто - 953 случая за период с января по июль включительно.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.08.23; РОСГВАРДИЯ БУДЕТ ОХРАНЯТЬ ПОРЯДОК НА ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ ПЕТЕРБУРГА

В Санкт-Петербурге начинает работу пилотный проект по подключению городского наземного пассажирского транспорта к системе вневедомственной охраны Росгвардии, сообщил член Комитета Государственной Думы по транспорту Александр Васильев.

«Хулиганство, драки и вандализм на общественном транспорте - явление, к сожалению, нередкое. Видеозаписи противоправных действий, выложенные в Интернете пассажирами, вызывают справедливое осуждение в обществе», - рассказал Васильев на рабочем совещании в комитете по транспорту Санкт-Петербурга.

По его словам, такие ситуации создают угрозу жизни и здоровью людей, несут риск имущественного вреда перевозчикам. При этом единственным способом противодействия хулиганам и дебоширам на транспорте остается обращение к полиции - водитель вызывает стражей порядка через диспетчерскую службу. Это увеличивает время прибытия оперативных групп к месту происшествия.

С начала года в автобусах, троллейбусах и трамваях Петербурга зарегистрировали 200 случаев хулиганства, вандализма и нарушения правопорядка. «В июле мы обсудили вопросы участия территориальных подразделений вневедомственной охраны Росгвардии в обеспечении комплекса мер по транспортной безопасности с Минтрансом России, МВД России и Главным управлением вневедомственной охраны», - рассказал Васильев.

Он пояснил, что по результатам обсуждения было решено опробовать эксплуатацию системы обеспечения общественной безопасности на пассажирском транспорте в нескольких регионах, включая Санкт-Петербург.

В случае возникновения угрозы пассажирам или персоналу водитель или кондуктор нажимает кнопку тревожной сигнализации, подключенной к бортовому навигационному оборудованию ГЛОНАСС. Тревожный сигнал отправляется на пульт вневедомственной охраны, а дежурный направляет к автобусу или троллейбусу ближайший экипаж группы задержания. Время прибытия вооруженных экипажей, как правило, не превышает 5 минут.

По результатам пилотного проекта опыт использования системы могут распространить на другие регионы, заявил Васильев.

<https://www.pnp.ru/social/rosgvardiya-budet-okhranyat-poryadok-na-passazhirskom-transporte-peterburga.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; СТРУКТУРА ПСКОВСКОГО ЭЛЕКТРОМАШЗАВОДА ПОСТАВИТ В КРЫМ 27 ТРОЛЛЕЙБУСОВ ЗА 0,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Закупочная комиссия решила согласовать заключение договора между ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, Салехард) и ООО «Торговый дом Электромаш» («ТД ЭТМ», Псков) на поставку 27 троллейбусов в Крым, говорится в материалах на сайте госзакупок.

ГТЛК объявила тендер в конце июля этого года. Начальная (максимальная) цена контракта составляла 499,5 млн рублей (с учетом НДС 20%). Итоги подведены в пятницу, 23 августа.

На открытый конкурс поступила одна заявка - от псковской компании. Ее предложение соответствовало начальной цене тендера.

«Признать закупку несостоявшейся (. . .). Согласовать заключение договора с ООО «ГД ЭТМ», - говорится в итоговом протоколе закупочной комиссии.

Техника должна быть поставлена в Крым не позднее 27 декабря 2019 года.

Речь идет о троллейбусах с длиной кузова не более 12,2 метра, с асинхронным двигателем для эксплуатации на горных маршрутах и с увеличенным автономным ходом. Поставка машин осуществляется в рамках программы некоммерческого лизинга наземного и морского пассажирского транспорта на территориях республики Крым и Севастополя, утвержденной распоряжением правительства России в декабре 2014 года.

Местом поставки в документах значится ул. Киевская, 78 в Симферополе (по этому адресу находится ГУП «Крымтроллейбус»).

Вероятно, затем эти троллейбусы отправят в Ялту. Пресс-служба администрации города распространила в конце июля сообщение о планах курорта получить в III квартале текущего года 27 троллейбусов с автономным ходом.

«Ялта получит особые троллейбусы, с укороченной базой, большим объемом аккумуляторов и более мощными двигателями. В первую очередь они будут ходить в места, не оборудованные контактными сетями «Крымтроллейбуса», - говорилось в пресс-релизе.

ВЕСТИ; 2019.08.24; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ УБРАЛИ ЛЕВЫЕ ПОВОРОТЫ

В Тюменской области водители столкнулись с дилеммой: объезжать или нарушать. На федеральной трассе Тюмень — Омск запретили левые повороты. Больше других от новой разметки страдают аграрии, которым приходится разворачивать комбайны.

Помимо дождей, сельхозпредприятиям, чьи поля находятся вдоль федеральной трассы, неудобство доставляют дорожные знаки, которые предписывают поворот только направо. И чтобы вывезти зерно с поля, нужно ехать в противоположную сторону.

Еще весной на перекрестке можно было ехать в любую сторону. Летом же многих водителей ждал неприятный сюрприз. На большинстве пересечений с федеральной трассой нанесли сплошную линию разметки и установили знаки, запрещающие поворот налево.

«В целях обеспечения безопасности дорожного движения на федеральных трассах Тюменской области на примыканиях и пересечениях, не имеющих переходно-скоростные полосы и полосы накопления для совершения левого поворота, будет изменена схема организации дорожного движения. В частности, будут установлены дорожные знаки, запрещающие левый поворот, и нанесена сплошная дорожная разметка».

Больше всего от таких нововведений пострадали аграрии. 80% полей местного сельхозпредприятия находятся вдоль федеральной трассы. И теперь водители зерновозов, комбайнеры вынуждены наматывать лишние два-три километра, чтобы найти место для разворота.

Во время уборочной кампании каждая минута на счету. Погода и так редко радует тюменских аграриев погожими деньками, а тут еще и изменения дорожных знаков. Как итог: вместо того, чтобы молотить зерно, комбайны стоят с полными бункерами и ждут, когда подъедет автомобиль.

«Затягивается уборка, людей не хватает», — отмечает главный агроном сельхозпредприятия Алексей Фролов.

Аварий на тюменской трассе с участием сельхозтехники в ГИБДД не припомнят. В большинстве случаев участниками дорожно-транспортных происшествий становятся лихачи на легковушках. Аграрии же, чтобы сэкономить время, теперь нередко вынуждены игнорировать новую разметку, рискуя лишиться водительских прав.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3182040>

ГУДОК; ПАВЕЛ ГОРБОВ; 2019.08.26; ЦИФРОВОЙ КОНТЕЙНЕР; ЭКСПЕДИТОРЫ ЗАПУСКАЮТ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ «ЦИФРОВОЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД»

Компания «Транспорт девелопмент групп» приступила к экспериментальным отправлениям крупнотоннажных контейнеров с применением безбумажного документационного сопровождения и цифровых технологий обеспечения прослеживаемости грузов.

Как пояснила Анастасия Меринова, член совета директоров ООО «Транспорт девелопмент групп», проект подразумевает применение перспективных онлайн-технологий идентификации контейнеров с использованием специализированных запорно-пломбировочных устройств с встроенными пассивными радиочастотными метками (RFID), сопровождающими контейнеры с мест отгрузки в Китае, а также использование дополнительных сквозных идентификаторов (QR-кодов), наносимых на товаросопроводительные документы непосредственно в момент их оформления грузоотправителем.

«Дополнительная маркировка позволяет однозначно идентифицировать «пока еще бумажные документы» на всех этапах транспортировки и обеспечить в опережающем режиме проведение необходимых таможенных и иных формальностей, а ЗПУ с RFID - контроль операций, производимых с контейнерами в рамках перевозки и переработки в портах и на контейнерных терминалах», - отметила Анастасия Меринова.

История вопроса

Почти год назад в интервью в рамках Восточного экономического форума куратор национального проекта «Цифровая экономика», заместитель председателя Правительства Российской Федерации **Максим Акимов** отметил, что 2019 год станет знаковым, потому что имеются все предпосылки «протащить сквозным образом контейнер от Дальневосточного порта до «сухого порта» Москвы в безбумажном, бесшовном режиме».

«Сейчас мы максимально приближены к безбумажному документационному сопровождению перевозимых грузов, - сообщает Анастасия Меринова. - Мы технологически готовы - в рамках единого сквозного IT-решения, объединяющего экспедиторов, грузовладельцев, грузоотправителей, контейнерные терминалы и морские порты - обеспечить транзитные и импортные цифровые контейнерные перевозки с мест отгрузки в Юго-Восточной Азии через морские и железнодорожные **пункты пропуска** Российской Федерации до ключевых «сухих портов» европейской части страны».

Пилотный проект «Цифровой контейнерной поезд» стал реальностью благодаря поддержке руководства ПАО «ТрансКонтейнер», заинтересованного во внедрении современных перспективных технологий, подчеркнула Анастасия Меринова.

В настоящий момент технологии применения безбумажного документационного сопровождения и цифровых технологий обеспечения прослеживаемости грузов отрабатываются на практике в рамках согласованного полигона перевозки грузов из Китая через железнодорожные и морские **пункты пропуска** Дальневосточного федерального округа до наиболее технологически обеспеченных и инновационных транспортно-логистических терминалов в районе Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга.

Участники рынка с интересом будут следить за результатами этого «цифрового технологического челленджа», результат которого имеет государственное значение.

Информация о компании

С 2012 года ООО «Транспорт девелопмент групп» проводит целенаправленную работу по оптимизации технологических процессов оформления грузов в пунктах пропуска государственной границы Российской Федерации. Конкретные результаты - сокращение времени прохождения грузов через железнодорожные и морские **пункты пропуска** Дальневосточного региона: Владивостокский морской торговый порт - с 14 дней до 24 часов, порт Восточный - с 10 дней до 24 часов, Забайкальск - с 12 дней до 12 часов.

ТАСС; 2019.08.23; РОССИЙСКИЕ УЧЕНЫЕ ЗАПАТЕНТОВАЛИ УСТРОЙСТВО ДЛЯ МЯГКОЙ СЦЕПКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ

Ученые Алтайского государственного технического университета (АлтГТУ) им. И. И. Ползунова совместно с коллегами усовершенствовали аппарат для поглощения удара при сцепке железнодорожных вагонов, получив на свои изобретения 9 патентов. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба Министерства науки и высшего образования РФ.

Поглощающий аппарат смягчает удары и рывки, предохраняя подвижной состав и его оборудование, грузы и пассажиров от вредных динамических воздействий. Кроме того, устройство выполняет функцию буфера и предотвращает разрушения рамы кузова вагона. «Инженеры-машиностроители АлтГТУ им. И. И. Ползунова совместно со специалистами Алтайского сталелитейного завода и ООО «Композит-инжиниринг» создали новую модель поглощающего аппарата АПФК-110 класса Т1, который является основным элементом автосцепного устройства для поглощения основной части энергии удара при сцеплении железнодорожных вагонов. <...> Оригинальность поглощающего аппарата в рамках совместной научно-исследовательской работы подтверждена 9 патентами», - говорится в сообщении.

По словам разработчиков, при создании нового устройства они применили современные научно-инновационные композитные материалы, что позволило получить изделие, отличающееся повышенной надежностью и долговечностью. Ученые приступили к приемочным испытаниям аппарата, регламентированных ОАО «РЖД». По оценкам разработчиков, экономическая эффективность может составить около 10-15% на одном таком устройстве.

Технический проект и две модификации аппаратов будут представлены в Москве на главной железнодорожной выставке техники и технологий «PRO//Движение.Экспо» 28-31 августа.

В настоящее время производство существующих поглощающих аппаратов либо монополизировано (собственная документация, производство, ремонты), либо находится под контролем их разработчиков (лицензии на изготовление, поставка комплектующих, испытания), что не позволяет проводить гибкую техническую политику, как при создании новых вагонов, так и при организации их ремонтов и сервисного обслуживания. Кроме того, при производстве таких устройств применяются компоненты иностранного производства.

<https://tass.ru/sibir-news/6792282>

ТАСС; 2019.08.23; СМИ: НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ МОЖЕТ СВЯЗАТЬ РОССИЮ И ФИНЛЯндию

Новый железнодорожный маршрут для пассажирских перевозок будет протестирован между Россией и Финляндией в конце сентября. Об этом сообщила в четверг телекомпания Yle.

По сведениям телекомпании, **ОАО «РЖД»**, согласно текущему плану, пустит первый тестовый поезд 28 сентября. Он отправится из Санкт-Петербурга и прибудет в финский город Иматранкоски (район Иматра), расположенный неподалеку от границы с РФ.

Речь идет о поезде нового типа, который может работать как на дизельном топливе, так и на электричестве. Целью этой поездки будет проверка будущего железнодорожного маршрута, однако точных сроков его открытия пока не называется.

Инициативу активно поддерживают власти Иматры и финская общественная организация Союз Южной Карелии, ее обсуждение ведется уже несколько лет.

В настоящее время в Иматру из России прибывают только грузовые составы, а пассажирские поезда идут через пограничный пункт Вайниккала, находящийся рядом с еще одним финским городом недалеко от российской границы - Лаппеенранта.

<https://tass.ru/obschestvo/6787936>

ТАСС; 2019.08.23; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ЗАПУСТИТЬ НОЧНУЮ «ЛАСТОЧКУ» ДО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Власти Псковской области намерены запустить ночной скоростной поезд «Ласточка», который будет курсировать между областным центром, Санкт-Петербургом и городом Печоры, в пятницу сообщил губернатор Михаил Ведерников на торжественном собрании, посвященном 75-летию со дня образования Псковской области.

«С 2018 года у нас возобновилось скоростное железнодорожное сообщение с Санкт-Петербургом, обсуждается возможность пуска новых маршрутов, в том числе в прибалтийские государства. Мы прорабатываем с РЖД вопрос пуска ночной, четвертой пары «Ласточки» по маршруту Санкт-Петербург - Псков - Печоры», - сказал Ведерников.

Первая «Ласточка» из Пскова была запущена в начале августа 2018 года, электропоезд установил ежедневное, скоростное, прямое железнодорожное сообщение с Санкт-Петербургом. До этого между городами курсировал только один прямой пассажирский поезд с периодичностью один раз в неделю, время в пути занимало около 4 часов 20 минут. Добраться до конечного пункта можно было также на ежедневных пригородных поездах с пересадкой в Луге.

Сейчас «Ласточка» по маршруту Псков - Петербург курсирует трижды в день, отправляясь из Пскова в 6:00, в 12:00 и в 19:05 по московскому времени. Время в пути составляет 3 часа 30 минут.

<https://tass.ru/spb-news/6793273>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; РЖД УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ НАЧНУТ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ЛИНИИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО К ЭЛЕГЕСТУ - БЕЛОЗЕРОВ

ОАО «Российские железные дороги» уже в этом году планирует приступить к началу строительства железной дороги Кызыл-Курагино к угольным месторождениям Тувы, заявил глава компании Олег Белозеров на совещании в пятницу по развитию региона.

«Мы планируем максимально быстро приступить к двухэтапному подходу - поскольку часть документации уже прошла экспертизу, где-то мы уже приступим, я думаю, что в этом году, но на небольшие объёмы. Основная стройка начнется в следующем году, мы параллельно еще проведем допроектирование (на большую пропускную способность железной дороги - ИФ), - ответил Белозеров на вопрос первого вице-премьера, министра финансов РФ Антона Силуанова, который проводил совещание.

По его словам, сейчас мощности уже готового проекта предполагают транспортировку 15 млн тонн угля в год, но РЖД готовы проработать возможность увеличения мощностей по перевозке до 27 млн тонн и более в год. «Чтобы не получилось так, что потребность будет, а мы с этой потребностью буквально в кратчайшее время можем не справиться», - пояснил он.

Владелец «Тувинской энергетической промышленной корпорации» (ТЭПК) Руслан Байсаровым (компания имеет лицензию на разработку Элегеста) сообщил, что железная дорога будет строиться 4,5-5 лет, а строительство ГОКа занимает 4 года, поэтому стартует

через год после начала строительства дороги. «Нам раньше, чем через год после начала строительства Кызыл-Курагино, нельзя приступать к строительству ГОКа, потому что как только мы ГОК построим, нам нужно будет производить уголь», - отметил он.

Строительство порта (угольный терминал в Хабаровском крае - ИФ), по его словам, займет еще меньше времени - 3 года, поэтому начало его строительства может начаться примерно через два года.

Силуанов в свою очередь отметил, что прорабатывается вопрос о государственной гарантийной поддержке строительства ГОКа и порта. «Мы рассматриваем различные варианты, начиная от использования механизма фабрики (проектного финансирования - ИФ), заканчивая механизмом фактически предоставления гарантийной поддержки», - сказал министр финансов.

Как сообщалось, ОАО «Российские железные дороги» выступит генеральным подрядчиком проекта по строительству железной дороги Кызыл-Курагино к угольным месторождениям Тувы. Соответствующее соглашение в начале апреля глава компании Олег Белозеров подписал с владельцем ТЭПК Русланом Байсаровым.

Протяженность новой однопутной линии составит 410 км. Строительство будет вестись в гористой местности, что потребует прокладки 8 тоннелей общей длиной 11 км, возведения 127 мостов протяженностью около 16 км. Поезда будут водить тепловозы. Инвестиции в проект составят около 126,6 млрд рублей (без НДС, в ценах 2017 г.), срок строительства - 4,5 года. Инвестиции могут быть и больше, говорил в апреле журналистам глава министерства транспорта РФ **Евгений Дитрих**.

Байсаров отмечал, что в рамках комплексного проекта общий объем инвестиций предполагается на уровне 360 млрд руб. В эту сумму входят также создание горно-обогатительного комбината (под 850 млн тонн запасов коксующегося угля), а также «порт-терминал на Дальнем Востоке». Проект предусматривает 15 млн тонн ежегодной добычи угля, из которых 95% пойдет на экспорт.

На ту же тему:

<https://tass.ru/sibir-news/6791334>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; РЖД СНОВА ОТМЕНИЛИ ТЕНДЕР НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В СУРГУТЕ ЗА 2,3 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) снова отменило тендер на проведение реконструкции вокзального комплекса в Сургуте с начальной ценой 2,3 млрд рублей, следует из материалов сайта госзакупок.

В начале августа Федеральная антимонопольная служба (ФАС) отменила результаты открытого конкурса на реконструкцию вокзала в Сургуте после рассмотрения жалобы на действия РЖД при проведении закупки.

Протокол рассмотрения заявок конкурса, на который заявился один неназванный участник, был отменен, после чего РЖД перевели закупку обратно на этап подачи заявок, которые принимались до 13 августа. Итоги конкурса должны были быть подведены 27 августа.

Однако, согласно материалам сайта госзакупок, РЖД при размещении документов о новых датах рассмотрения заявок и подведения итогов нарушили сроки, установленные федеральным законом «О закупках». В связи с этим компания разместила извещение об отказе о проведении закупки - и она была отменена.

Это была уже вторая попытка РЖД найти подрядчика реконструкции сургутского вокзала за 2,3 млрд рублей. Первая, в мае, также была отменена после того, как ФАС аннулировала результаты аукциона, по которым контракт достался ООО «Корпорация РИндустрия».

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 100% петербургской строительной компании ООО «Корпорация РИндустрия» принадлежит Владимиру Васильеву.

В январе 2019 года Главгосэкспертиза России одобрила проект первого и второго этапов реконструкции железнодорожного вокзала в Сургуте. В результате реконструкции вместимость вокзала должна вырасти с 500 до 1,4 тыс. человек, а его общая площадь практически удвоиться - до 10,3 тыс. кв. м - за счет устройства нового перекрытия и сооружения полноценного второго этажа.

Здание вокзала Сургута построено в 1987 году.

ТАСС; 2019.08.23; РЖД В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ 2019 ГОДА УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНЕЕ ЗАРУБЕЖЬЕ НА 12,7%

Российские железные дороги (РЖД) в январе - июле 2019 года увеличили перевозки пассажиров в страны дальнего зарубежья на 12,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до более 450 тыс. человек, говорится в сообщении компании.

Наибольший рост - на 16,9% - был отмечен по маршруту Россия - Монголия. Из России в Финляндию за отчетный период было перевезено на 16% больше пассажиров.

Пассажиропоток на направлении Россия - Италия увеличился на 4,4%.

В РЖД отмечают, что международные пассажирские перевозки осуществляются в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии по 16 маршрутам, в том числе в Германию, Францию, Финляндию, Италию, Польшу, Чехию и Китай.

<https://tass.ru/ekonomika/6789347>

ТАСС; 2019.08.23; МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМИ МАРШРУТАМИ ФПК В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 37,5 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Мультимодальными маршрутами АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») в январе-июле 2019 года воспользовались более 37,5 тыс. пассажиров, следует из сообщения РЖД.

Мультимодальные перевозки - это перевозка пассажиров на поезде и автобусе. Рейсы поездов и автобусов состыкованы по времени отправления и прибытия.

В настоящее время сеть подобных маршрутов расширяется. В июле были запущены маршруты: Москва - Нижний Новгород - Арзамас, Москва - Нижний Новгород - Чебоксары и Москва - Нижний Новгород - Городец. Также подобные перевозки доступны на направлениях: Москва -

Старый Оскол - Валуйки, Екатеринбург - Серов - Бокситы, Москва - Ярославль - Вологда, Санкт-Петербург - Ярославль - Кострома, Белгород - Россошь - Адлер/Кисловодск, Москва - Арзамас - Дивеево.

<https://tass.ru/ekonomika/6791772>

ТАСС; 2019.08.23; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ПЕРЕШЛИ НА СИСТЕМУ ПЛАНОВЫХ АУДИТОВ В ПРОИЗВОДСТВЕ «ЛАСТОЧЕК»

Завод «Уральские локомотивы» получил свидетельство о прохождении технического аудита, позволяющее перевести ряд процессов на систему плановых аудитов, сообщают в пресс-службе предприятия. «Комиссия Центра технического аудита ОАО «РЖД» подтвердила, что предприятие обеспечивает требуемый нормативной документацией уровень качества технологических процессов при производстве электропоездов «Ласточка» без постоянного контроля заказчиком», - сказано в сообщении завода.

На предприятии действует программа контроля поставщиков, включающая ежегодные аудиты и проверки комплектаторов. Партнеры проходят сертификацию по

международным параметрам. Единые стандарты качества пронизывают производственную систему завода и субпоставщиков.

Завод стал первым в РФ машиностроительным предприятием, вышедшим на систему плановых технических аудитов по итогам проверки в первом квартале 2019 года. «Завод подтвердил качество и высокий уровень организации внутреннего контроля на разных технологических этапах. На сегодня предприятие перешло на плановый аудит уже шести производственных процессов и сохраняет лидерство в этой области среди локомотивостроительных предприятий страны», - сказано в сообщении.

«Решение со стороны РЖД о переходе завода на систему плановых аудитов говорит о доверии нашему предприятию и высоком уровне качества и надежности изготавливаемой продукции», - отметил генеральный директор завода «Уральские локомотивы» Олег Спаи.

До конца года на предприятии планируют перевести еще ряд технологических процессов на систему плановых аудитов. Это станет возможным после поставки автоматизированных комплексов для проведения УЗ-контроля колесных пар на дефекты и для контроля геометрии осей колесных пар, сообщают на предприятии.

Предприятие «Уральские локомотивы» (г. Верхняя Пышма, Свердловская область) специализируется на проектировании, производстве и техническом обслуживании подвижного состава нового поколения. Завод серийно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока «СИНАРА» (2ЭС6) с коллекторным тяговым приводом, грузовые магистральные электровозы постоянного тока «ГРАНИТ» (2ЭС10) с асинхронным тяговым приводом и скоростные электропоезда «Ласточка» различных модификаций, а также магистральный электровоз переменного тока серии 2ЭС7.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6789133>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ПМХ ПОДКЛЮЧИЛ ШАХТУ ИМ. ТИХОВА К СЕТИ РЖД И НАЧАЛ ОТГРУЗКУ УГЛЯ ПО ЖЕЛДОРОГЕ

«Промышленно-металлургический холдинг» (ПМХ) начал отгружать добытый на шахте им.Тихова (Кемеровская область) уголь по железной дороге, сообщили «Интерфаксу» в ПМХ.

Инвестиции в создание инфраструктуры составили порядка 1 млрд рублей. Средства были направлены на реконструкцию ж/д станции Проектная (расположена на путях общего пользования Западно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»), строительство пути необщего пользования и станции Тихова на самой шахте. Длина пути с учетом тупиков составила 8,8 км.

«Запуск инфраструктуры позволит предприятию ежегодно перевозить около 1,2 млн тонн угля по железной дороге. В дальнейшем пропускную способность дороги планируется расширить для увеличения перевозок до 2 млн тонн угля и выше. Наличие железной дороги позволит шахте сократить затраты на перевозку, а также исключить зависимость от сторонних предприятий по отгрузке угля железнодорожным транспортом», - сказал представитель ПМХ.

Как сообщалось, ранее добываемый на шахте им. Тихова уголь вывозился автотранспортом.

По данным пресс-службы администрации Кемеровской области, новый подъездной путь от шахты до станции сократит маршрут с 25 км до 7 км, а ежесуточная погрузка угля на Проектной увеличится до конца текущего года со 130 до 167 вагонов в сутки.

Ранее сообщалось также, что 130 вагонов в сутки - это 3,3 млн тонн угля в год. Сначала планировалось увеличить погрузку ж/д станции Проектная до 230 вагонов ежесуточно.

Шахта им.Тихова - самая новая шахта ПМХ. Предприятие введено в эксплуатацию в июне 2017 года. Мощность первой очереди - 1,8 млн тонн угля дефицитной коксующейся марки 2Ж.

Материнское предприятие «Промышленно-металлургического холдинга» - ПАО «Кокс» (МОЕХ: KSGR). В состав холдинга входят предприятия по выпуску угля (шахта «Бутовская», разрез «Участок Коксовый», ЦОФ «Березовская», шахта им. С.Д. Титова), железной руды («Комбинат КМАруда») и чугуна («Тулачермет» (МОЕХ: ТУМТ)). Кроме того, среди его активов - АО «Полема» (ведущий мировой производитель изделий из хрома, молибдена, вольфрама, металлических порошков и композиционных материалов) и производитель чугунного литья АО «Сукремльский чугунолитейный завод» (бывшее «Кронтиф-Центр»).

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.08.23; СВЖД УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ ОТПРАВКИ ГРУЗОВ ПО РАСПИСАНИЮ

С января по июль 2019 года на Свердловской железной дороге по согласованному с клиентом расписанию перевезено 8,89 млн тонн грузов, что на 29% больше, чем за аналогичный период прошлого года. С начала года по магистрали проследовало более 5,5 тыс. поездов с фиксированным временем отправления и прибытия (в прошлом году - 4,4 тыс.). Всего по специально разработанному графику на постоянной основе грузы перевозятся по 89 направлениям.

Фото: Служба корпоративных коммуникаций Свердловской железной дороги - филиала **ОАО «РЖД»**

СвЖД также работает над развитием данной технологии для вождения контейнерных поездов. Железнодорожники разрабатывают для таких поездов специализированное расписание, сокращают время в пути, минимизируют сроки погрузочно-разгрузочных операций на конечных станциях. С начала 2019 года на СвЖД было сформировано 684 контейнерных поезда, в том числе 568 ускоренных.

В частности, с начала года в рамках регулярного ускоренного сервиса по маршруту Москва - Екатеринбург в 29 контейнерных поездах перевезено более 55 тыс. тонн грузов (товары народного потребления, продукты питания, оборудование). По прибытию на станцию назначения груз распределяется по соседним регионам.

Новые контейнерные маршруты в текущем году организованы по 26 направлениям. Со станций Екатеринбург-Товарный, Шувакиш, Кольцово, Тобольск, Верхнекондинская, Бабушкино грузы отправляются на экспорт в Китай и страны Европы через железнодорожные погранпереходы и порты Северо-Запада, Дальнего Востока, Черноморского бассейна, а также в регионы России (Московская область, Татарстан, Красноярский край и др.).

На Свердловской железной дороге последовательно повышается уровень маршрутизации (метод организации вагонопотоков, при котором в пунктах погрузки формируются поезда, проходящие сортировочные станции без изменения состава). Это позволяет повысить операционную эффективность и увеличить пропускную способность инфраструктуры: увеличивается скорость продвижения вагонопотока, сокращается работа по переформированию составов, ускоряется оборот вагонов, снижается себестоимость перевозки. По итогам семи месяцев доля маршрутных отправок составила 36% от общей погрузки (на 2,9% выше, чем за аналогичный период прошлого года).

Так, в рамках сервиса «Грузовой экспресс» (вагоны нескольких грузоотправителей на опорной станции объединяются в один маршрутный поезд с дальнейшим проследованием по расписанию) на СвЖД за семь месяцев 2019 года перевезено 158,9 тыс. тонн грузов в составе 152 поездов.

Пресс-релиз предоставлен Службой корпоративных коммуникаций Свердловской железной дороги - филиала **ОАО «РЖД»**

<https://rg.ru/2019/08/23/reg-urfo/svzhd-velichila-obem-otpravki-gruzov-po-raspisaniuu.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.26; РОССИЙСКАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ВПЕРВЫЕ ПОЛУЧИТ ГАРАНТИИ ВЛАСТЕЙ ДРУГОЙ СТРАНЫ; ГТЛК ПОСТАВИТ В НОРВЕГИЮ ДВА КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРА НА 171 МЛН ЕВРО

В июне 2019 г. на 100% принадлежащая **Минтрансу** Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) договорилась о покупке двух круизных лайнеров производства турецкой верфи Tersan Tersanecilik San. Ve Tic A.S. Инвестиции ГТЛК составили 171,1 млн евро. Сделка структурирована через международную платформу GTLK Global Business (под этим брендом работают все иностранные «дочки» ГТЛК: ирландская, гонконгская и дубайская. – «Ведомости»), рассказал директор GTLK Global Business Роман Лядов.

ГТЛК – крупнейшая российская лизинговая компания. Ее лизинговый портфель превышает 1 трлн руб.

GTLK Global Business выиграла тендер норвежской компании Navila Kustruten AS и поставит ей суда в лизинг на 10 лет, добавляет Лядов. Это крупнейший оператор Норвегии, суда будут ходить под норвежским флагом, продолжает он. Суда будут поставлены Navila в конце 2020 г. и выйдут в море в январе 2021 г. Причем в качестве топлива на них будет использоваться сжиженный природный газ (СПГ), говорится на сайте турецкой верфи.

Navila Holding (в него входит оператор Navila Kustruten) в марте 2018 г. по итогам конкурса заключил с правительством Норвегии в лице министерства транспорта и коммуникаций сервисный контракт на перевозки еще четырьмя судами в норвежских фьордах. Они будут ходить на линии Берген – Киркенес. В октябре Navila выбрала верфи, которые построят лайнеры: заказ на два получили турки, на два – испанская верфь Barreras.

Длина строящихся в Турции судов составляет 122,7 м, ширина – 22 м, говорится на сайте верфи. Лайнеры строятся по проекту норвежской компании Navyard Design & Solutions, она же поставит для всех четырех оборудование.

Это очень распространенная практика, когда судоходная компания сначала заказывает лайнеры верфи, а финансирование для них ищет уже в ходе строительства, говорит топ-менеджер крупной судоходной компании.

Новые правила International Maritime Organization, ужесточающие требования к экологичности топлива, были приняты в октябре 2018 г. и вступают в силу с 1 января 2020 г., говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Они предусматривают радикальное снижение содержания серы в топливе с максимально допустимых сейчас 3,5% до 0,5%. Суда на СПГ – один из вариантов следовать новым правилам. СПГ сейчас используют 140 судов в мире, еще 110 строится. Пока доля СПГ в топливном балансе мирового флота не превышает 0,3%, говорит Бурмистров.

Главный критерий выбора банка или лизинговой компании – финансовые условия, добавляет собеседник.

Основная часть обязательств Navila Kustruten перед GTLK как лизингодателем обеспечена платежами по сервисному контракту Navila Holding с **министерством транспорта** и коммуникаций Норвегии, добавляет Лядов.

Топ-менеджер Navila Kustruten подтвердил сделку с GTLK. Представители Navila Kustruten, турецкой Tersan и министерства транспорта Норвегии на запросы «Ведомостей» не ответили.

«В шипинговом бизнесе суда приобретаются в основном на кредитные средства. Лизинговые сделки достаточно редки, ГТЛК – один из пионеров этого процесса. Гарантии правительства Норвегии значительно снижают риски финансирующей организации. Эта сделка подтверждает возросшую репутацию GTLK на международном рынке», – говорит

совладелец и член совета директоров финской верфи Helsinki Shipyard Oy Ришат Багаутдинов.

Не припомню, чтобы российские лизинговые компании поставляли такие крупные суда иностранным операторам, да еще под гарантии иностранного государства, отмечает топ-менеджер судоходной компании.

Лизинговый портфель GTLK Global Business, по данным самой компании на август, составляет около \$3 млрд. Но его основу формируют 67 иностранных самолетов. В портфеле также 19 единиц флота. Помимо пассажирских судов для Navila это 14 сухогрузов, два плавучих крана и танкер. «Данная сделка – первая в своем роде для международной платформы GTLK, она доказывает, что мы можем конкурировать в сфере лизинга морского транспорта на глобальном рынке», – отмечает Лядов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/25/809566-rossiiskaya-lizingovaya-kompaniya>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; ВЕДОМСТВА ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА КРЫМСКИХ ПОРТОВ - ИСТОЧНИК

Российские чиновники обсуждают план создания единого оператора портовых услуг на Крымском полуострове.

Единого портового оператора планируется создать на базе двух предприятий - «Крымских морских портов» и ГУП «Севастопольский морской порт», сообщил источник «Интерфакса», знакомый с ходом ведомственной дискуссии. Предложение идет от Минэкономразвития, сказал собеседник агентства.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», выручка «Крымских морских портов» по РСБУ снизилась в 2018 году на 13,6%, до 1,9 млрд рублей, чистый убыток увеличился в 4,2 раза, до 411,8 млн рублей.

Севастопольский морпорт в 2018 году получил 294,8 млн рублей выручки (снижение на 3% по сравнению с 2017 годом), чистый убыток вырос в 97 раз, до 188,3 млн рублей.

Власти Севастополя 23 августа приняли решение выделить субсидию в размере 54 млн рублей для нормализации работы ГУПа. И.о. вице-губернатора Севастополя Владимир Базаров в четверг сообщил, у «Севастопольского морпорта» образовалась «значительная задолженность» перед ресурсоснабжающими компаниями. По его словам, из-за этого с ограничениями в поставке ресурсов ранее столкнулся судостроительный завод «Вымпел» (Рыбинск, Ярославская область, входит в концерн «Калашников»), площадка которого расположена на территории порта.

ГУП «Крымские морские порты» создано парламентом Крыма в 2014 году. Оно находится в ведении **Минтранса** республики и имеет на данный момент семь филиалов: «Керченский торговый порт», «Керченский рыбный порт», «Феодосийский торговый порт», «Ялтинский торговый порт», «Евпаторийский торговый порт», «Керченская паромная переправа», «Госгидрография».

Власти Крыма в феврале 2019 года сообщили о готовности дорожной карты по реорганизации ГУПа. Одним из проблемных вопросов в сфере транспортной инфраструктуры Крымского полуострова является развитие портов, пострадавших от западных санкций. Страны ЕС и США не признают российский статус региона.

Единственным учредителем ГУП «Севастопольский морской порт» является правительство Севастополя. Весной 2019 года началась передача этого порта в федеральную собственность. Дмитрий Овсянников, занимавший тогда пост губернатора, оценивал этот процесс в два-три года.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ОЧЕРЕДНОЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ДЛЯ АТОМФЛОТА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАЛОЖИТЬ В АВГУСТЕ-СЕНТЯБРЕ 2020Г

Закладка третьего серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 планируется на август - сентябрь 2020 года, сообщил журналистам глава «Росатома» Алексей Лихачев.

«Закладка третьего серийного ледокола планируется на август-сентябрь следующего года», - сказал он.

«Атомфлот» и Балтийский завод в пятницу подписали договор о строительстве третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220.

Строительство серийных универсальных атомных ледоколов является необходимым условием для развития Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему до 80 млн тонн в год к 2024 г., а также обеспечения безопасной круглогодичной навигации, говорится в сообщении «Росатома».

Обеспечение круглогодичной ледокольной проводки позволит реализовать крупные инфраструктурные проекты, логистически связанные с портом Певек, где будет базироваться ПЭБ «Академик Ломоносов».

Сроки сдачи серийных атомоходов - декабрь 2024 г. и декабрь 2026 г. соответственно.

Стоимость ледоколов составит более 100 млрд рублей. Впервые финансирование работ по строительству атомных ледоколов будет осуществляться по смешанной схеме: 45 млн рублей - средства федерального бюджета, остальное - за счет средств госкорпорации «Росатом» и ФГУП «Атомфлот», отмечается в сообщении.

Атомоходы будут оборудованы атомной энергетической установкой нового типа РИТМ-200 и станут самыми большими и мощными ледоколами в мире. Двухосадочная конструкция атомоходов позволит использовать их как в арктических водах, так и в устьях полярных рек.

АО «Балтийский завод» уже ведет строительство головного и двух серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Они носят названия «Арктика», «Сибирь», «Урал». Строительство головного атомного ледокола «Арктика» будет завершено в начале 2020 г.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ОСК ОБСУЖДАЕТ ТРИ СЦЕНАРИЯ КОМПЕНСАЦИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ЗАТРАТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»

«Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) рассматривает три возможных сценария компенсации дополнительных затрат на строительство ледокола «Виктор Черномырдин», сообщил «Интерфаксу» генеральный директор ОСК Алексей Рахманов.

В первую очередь, ОСК рассматривает возможность «продолжить дискуссию с заказчиком» - ФГУП «Росморпорт» о пересмотре цены, уточнил Рахманов.

«К сожалению, «Виктор Черномырдин» строили по принципу ПДСП - проектная документация судна в постройке (...) По сути, для заказчика это такая удобная история, в которой он что хочет, то и меняет. С точки зрения договоренности, что же делать с ценой, тут начинают возникать разного рода коллизии», - сказал глава ОСК.

Вторым сценарием он назвал оптимизацию оставшихся затрат.

«Третья история - все, что у нас повиснет в виде убытков, нам придется через реструктуризацию «Балтийского завода» или иную форму участия холдинговой структуры решать», - добавил он.

Рахманов особо подчеркнул, что иных вариантов «не существует в природе».

Глава ОСК также опроверг информацию «Ведомостей» о сумме фактической стоимости строительства «Виктора Черномырдина» в 12 млрд рублей. «Все измеряется однозначной цифрой в миллиардах (...) 7-7,5 млрд рублей», - сказал он.

В июле газета «Ведомости» со ссылкой на источники, близкие к Минтрансу, сообщила, что стоимость строительства ледокола «Виктор Черномырдин», на котором в ноябре прошлого года произошел пожар, выросла в 1,5 раза, до 12 млрд рублей.

На дизель-электрическом ледоколе, который строится на «Адмиралтейских верфях» (входят в группу ОСК) в Санкт-Петербурге, в ноябре прошлого года произошел пожар. В ОСК оценивали ущерб в 150 млн рублей, не исключив, что сроки сдачи судна могут быть сдвинуты из-за проблем с закупкой импортного оборудования.

Строительство началось в октябре 2012 года. Первоначально передача судна заказчику была запланирована на 2015 год, однако затем сроки сдвигались. «Виктор Черномырдин» проекта 22600 является одним из самых мощных и самым большим в мире неатомным ледоколом. Он предназначен для работы на Северном морском пути. Длина судна составляет 147 м, ширина - 29 м, осадка - 8,5 м, автономность плавания - 60 суток, мощность силовой установки - 25 МВт. Общая численность экипажа и спецперсонала составит 128 человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ОСК ПРИЗЫВАЕТ УСКОРИТЬ ОБЪЯВЛЕНИЕ КОНКУРСА НА СТРОИТЕЛЬСТВО 4 СПГ-ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ НОВАТЭКА

«Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) призывает ускорить объявление конкурса на строительство четырех ледоколов на СПГ для «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTК). «Нам бы хотелось, чтобы это (конкурс - ИФ) все было вчера, потому что сроки, которые индицировали наши возможные покупатели, заказчики, они в общем очень агрессивные. Четыре ледокола им нужны уже в 2023-начале 2024 гг. Т.е. даже если отталкиваться от стандартных мировых лидеров судостроения, проектирование и стройка все равно займёт не меньше 3,5-4 лет. Поэтому чем дальше мы ждём этого старта конкурса, тем сложнее нам будет вписаться в те сроки, которые нужны заказчику. Мы намерены в нем участвовать и имеем настроение побеждать», - сообщил журналистам глава ОСК Алексей Рахманов.

Как сообщалось, ОСК готова взяться за этот заказ: Рахманов ранее сообщал, что его выполнение возможно на «Выборгском судостроительном заводе», «Балтийском заводе», «Северной верфи» (все три - предприятия ОСК) и других верфях корпорации.

ОСК также рассматривает кооперацию с финскими судостроителями. «У нас, несмотря на продажу нашего хельсинкского актива (финской Arctech Helsinki Shipyard Oy - ИФ), остались кооперационные связи с нашими коллегами-судостроителями и, соответственно, возможность производства в формате разделения этой работы», - сообщил Рахманов.

«НОВАТЭКу» необходимы четыре СПГ-ледокола, чтобы освободить ото льда зону Карского моря и Обской губы. Планируется, что СПГ-ледоколы будут обеспечивать транспортировку СПГ в западном направлении, а атомные ледоколы - на восток.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.26; КРУПНЕЙШИЙ ЧАСТНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ОБЪЕДИНИТ СВОИ АВИАКОМПАНИИ; ЭТО ПОЗВОЛИТ S7 GROUP ЗНАЧИТЕЛЬНО СЭКОНОМИТЬ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ РЕЙСЫ ПОД ОДНИМ КОДОМ

Холдинговая компания S7 Group объединит свои авиакомпании «Сибирь» и «Глобус», рассказали два менеджера холдинга, об этом руководство S7 уведомило всех сотрудников. Слияние произойдет не в форме объединения юридических лиц, а путем перевода парка: все самолеты «Глобуса» будут переведены в сертификат эксплуатанта «Сибири», также в «Сибирь» перейдут сотрудники, говорят собеседники.

Представитель S7 подтвердил эти планы. S7 – крупнейший частный перевозчик в России, принадлежит семье Владислава Филева.

«Сибирь» эксплуатирует 61 среднемагистральный Airbus 319/320/321 и 17 региональных Embraer E-170. У «Глобуса» 23 среднемагистральных Boeing 737.

«Сибирь» в августе подала заявку в Росавиацию на расширение сертификата эксплуатанта новыми типами судов – модификациями Boeing 737. Первый лайнер будет переведен из «Глобуса» в конце сентября, затем будем переводить по пять лайнеров каждые две недели, к середине декабря процесс слияния будет полностью завершен», – рассказала «Ведомостям» старший вице-президент S7 Group Татьяна Филева. По ее словам, в отношениях с контрагентами ничего не изменится, все договоры будут перезаключены на одну авиакомпанию: «Абсолютно ничего не изменится и для пассажиров. Наоборот, им станет немного проще, все рейсы будут выполняться под одним кодом – S7, у «Глобуса» как отдельной авиакомпании свой код – GH».

«Глобус» был создан в 2008 г. для развития внутри холдинга чартерных перевозок, очень быстро мы поняли, что этот сегмент невыгоден, но уже созданную авиакомпанию сохранили, – вспоминает она. – Обсуждать объединение начали в декабре 2018 г. как меру дальнейшего повышения эффективности в условиях ухудшающегося рынка». Решение об объединении утвердил совет директоров S7 Group 1 марта 2019 г.

Совокупный экономический эффект от объединения, по ее словам, составит до 600 млн руб. в год. Это существенная экономия, она составила бы значительную часть чистой прибыли группы, отмечает гендиректор Infomost Борис Рыбак. В том числе 450 млн руб. принесет более эффективное управление флотом. Будет оптимизировано резервирование судов. Сейчас авиакомпании должны иметь резервное судно на каждые летающие 10 лайнеров, но суда «Сибири» и «Глобуса» не могли резервировать друг друга, поэтому в едином парке резервных судов будет меньше.

Единый флот позволит принимать более гибкие коммерческие решения по замене типа судна на отдельных рейсах: Boeing 737 смогут подменять семейство Airbus 319/320/321 и наоборот. Также будут объединены службы поддержания летной годности, лайнеры будут эффективнее и с меньшими простоями уходить на техническое обслуживание. «Более эффективное планирование ТО для парка из 100 судов, по нашим расчетам, будет равносильно появлению нового лайнера», – объяснила Филева.

Все бортпроводники объединенной авиакомпании будут переобучены и смогут работать как на Airbus, так и на Boeing – это позволит эффективнее планировать их работу и набирать меньше людей при росте парка, что добавит еще 100 млн руб. в год экономии, продолжает Филева. Экономия на оптимизации штата будет незначительна, добавила она: в «Сибирь» из «Глобуса» перейдут 100% летного состава, бортпроводников и технических специалистов и лишь управленческий штат сократится – на 20 человек.

В этом году объединение потребует затрат, продолжает Филева: примерно 350 млн руб. пойдет на разовые выплаты неотгулянных отпусков, еще 200 млн составят потери от простоя самолетов – каждый из лайнеров «Глобуса» в процессе перевода в «Сибирь» не сможет летать две недели. Перевод потому и стартует в октябре, в низкий сезон, чтобы минимизировать потери, объяснила она.

Руководить объединенной «Сибирью» будет нынешний гендиректор «Глобуса» Вадим Клебанов. А бессменный гендиректор «Сибири» Владимир Обьедков по собственному желанию в сентябре уходит на пенсию и возглавит в холдинге S7 Group проект по строительству завода бизнес-джетов в Московской области.

ООО «Глобус» останется авиакомпанией без самолетов, юридическим лицом с сертификатом эксплуатанта. «Мы рассматриваем возможность его продажи – такая компания может стоить до \$5 млн – или использования в собственных проектах», – добавляет Филева.

«S7 последние годы занимается оптимизацией бизнес-процессов, выжиманием маржинальности. Объединение авиакомпаний, безусловно, повысит эффективность и давно назрело», – говорит Рыбак. Авиационные холдинги часто имеют несколько авиакомпаний, но в разных странах – чтобы обойти ограничения, накладываемые на иностранных перевозчиков, добавляет он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/25/809567-s7-obedinit-aviakompanii>

КОММЕРСАНТЬ; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2019.08.26; В ГРУЗИИ ОБЪЯВЛЕНА ТУРИСТИЧЕСКАЯ ТРЕВОГА; ПОСЛЕ ОТМЕНЫ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ ПРАВИТЕЛЬСТВО СПАСАЕТ КУРОРТНЫЙ БИЗНЕС

Власти Грузии запустили масштабную кампанию по поддержке предпринимателей, пострадавших от отмены прямого авиасообщения с Россией. Правительство разработало для них программу софинансирования, чтобы помочь расплатиться по банковским кредитам, завершить начатое строительство семейных гостиниц и поддержать уже существующий бизнес. Этот механизм будет запущен 1 сентября. Кроме того, в Тбилиси намерены заменить российских туристов европейцами. Для этого власти страны заключили договор с крупнейшим европейским лоукостером Ryanair о прямых полетах из западных стран и разместили рекламу грузинских курортов на самых влиятельных англоязычных медиаплатформах.

Грузинские власти обнародовали меры по спасению туристического бизнеса, оказавшегося в крайне сложной ситуации после запрета прямого авиасообщения с Россией. Ранее на эту тему высказывался премьер страны Мамука Бахтадзе, а в субботу дополнительные подробности раскрыла министр экономики Натия Турнава.

Правительство было вынуждено активизироваться после того, как владельцы семейных гостиниц в аджарском курортном городе Кобулети устроили 16 августа акцию протеста, заявив о «неспособности властей решить проблему сокращения числа туристов в курортный сезон». Отельные и рестораторы жаловались на значительный ущерб из-за аннулирования большинства заказов гражданами РФ после запрета на прямые полеты из российских городов. Предприниматели говорили журналистам, что многие из них взяли кредиты в расчете на дальнейший рост турпотока из России, но сейчас им нечем платить, а имущество, заложенное в банк в качестве гарантии кредита, может быть конфисковано в счет погашения кредитов.

Грузинские власти не могли не откликнуться на протест, тем более что его эпицентром стала Автономная республика Аджария, где Тбилиси до сих пор удавалось поддерживать стабильность в первую очередь благодаря значительным инвестициям и бурному росту туристического сектора. Но прежде чем рассказать о правительственной программе по компенсации ущерба предпринимателям, премьер-министр Бахтадзе прошелся по соратникам экс-президента Михаила Саакашвили, которые, по мнению властей, виновны в создавшейся ситуации, поскольку именно они 20 июня устроили в Тбилиси «антироссийские акции». «Некоторые политические силы теперь пытаются заработать очки на этой проблеме»,— заметил Мамука Бахтадзе. Он уточнил, что именно в результате действий «безответственных сил» грузинские предприниматели «недосчитались десятков миллионов долларов».

После этого председатель правительства перечислил меры, уже подготовленные кабинетом министров для помощи бизнесменам. Во-первых, власти разработали программу «софинансирования банковских кредитов», чтобы предпринимателям легче было их выплачивать. Кроме того, министерство финансов будет выдавать государственные гарантии банкам, которые согласятся финансировать завершение строительства семейных отелей и хостелов, начатого весной в расчете на приток туристов из РФ. В свою очередь, владельцы семейных гостиниц уже в сентябре получают государственные гранты для поддержания на плаву своего бизнеса. «Эти инструменты помощи туристическому сектору мы разработали совместно с ЕС»,— подчеркнул премьер Бахтадзе.

О других мерах журналистам рассказала министр экономики и устойчивого развития Натия Турнава. По ее словам, правительство активизировало работы по привлечению туристов из балтийских государств, а также Саудовской Аравии и заключило договоры с

наиболее влиятельными медиаплатформами — CNN и Bloomberg — с целью популяризации грузинских курортов, в первую очередь курортов той же Аджарии.

Что касается европейского направления, тут грузинские власти на днях добились важного прорыва: после десятилетних переговоров наконец заключен договор с ирландской авиакомпанией Ryanair. Лоукостер уже продает билеты на ноябрьские рейсы Милан—Тбилиси стоимостью €30–40, а с будущего года по схожим ценам в Грузию можно будет попасть и из других европейских стран.

По уточненным данным Национальной администрации туризма Грузии, за первые шесть месяцев этого года доход от туризма составил \$1,5 млрд. Это на 7% больше аналогичного периода прошлого года, но если бы не июньские события и сокращение турпотока из РФ, до конца 2019 года цифра могла бы удвоиться. Таким образом, после запрета на прямые рейсы из российских городов Грузия в целом может недосчитаться около \$500 млн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4072583>

ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.08.24; «РАБОТА ПИЛОТА ОСНОВАНА НА ПУТЕШЕСТВИЯХ»

Иностраный пилот и инструктор EASA - о подготовке летчиков, поиске баланса в жизни и требованиях к безопасности

«Аэрофлот» - один из лидеров рынка авиационных перевозок не только на российском, но и на международном рынке. В штате компании работают пилоты, имеющие многолетний опыт работы в Европе, а в составе компании действует собственная авиационная школа, в которой летчики могут пройти переподготовку или повысить квалификацию. Ян Форманек, чешский пилот «Аэрофлота» и, по совместительству, инструктор Европейского агентства авиационной безопасности (EASA), рассказал «Известиям» о том, как принимал решение начать работать в России, о требованиях к безопасности и о том, к чему должны быть готовы будущие пилоты еще на этапе выбора профессии.

«Чем строже требования - тем лучше»

- Вы командир воздушного судна «Аэрофлота» и одновременно инструктор EASA. Что входит в вашу зону ответственности?

- Я помогаю иностранным пилотам авиакомпании во время переподготовки или когда им нужно продлить или получить лицензию, необходимую для международных полетов.

- И часто им приходится проходить эту процедуру?

- Лицензия истекает каждый год. Так что все крупные компании следят за тем, чтобы у них были собственные центры с опытными инструкторами, которые имеют полномочия продлять лицензии пилотов.

- До того как вы пришли в «Аэрофлот», вы тоже были инструктором?

- Да, у меня уже был опыт работы в другом тренировочном центре.

- В разных авиакомпаниях работа таких центров строится примерно одинаково или есть какая-то разница в системе оценок, в подходе к подготовке?

- Работа таких центров основана на международных требованиях, которым так или иначе должны соответствовать все. Но в этих общих для всех документах прописаны минимальные требования, и авиакомпании в зависимости от своей политики могут их ужесточать. «Аэрофлот», например, использует более строгие требования, и это, на мой взгляд, хорошо.

- Как пассажиру с точки зрения безопасности мне это очень нравится...

- С точки зрения безопасности, да. Но это хорошо и для самих пилотов - чем строже требования, тем лучше, потому что это важно для профессионального развития, это позволяет получить какой-то дополнительный опыт, например.

«Любые перемены всегда сложные»

- Вы говорите, что «Аэрофлот» в целом набирает специалистов очень высокого уровня...

- Насколько я понимаю, это в том числе связано с установкой компании на то, чтобы принимать в штат только опытных пилотов, особенно если речь идет об иностранных летчиках. Иностранные пилоты, которые работают в «Аэрофлоте», имеют очень большой опыт. Я или некоторые из моих чешских коллег, например, работаем в гражданской авиации по 25-30 лет. Я знаю, что «Аэрофлот» в принципе набирает пилотов, навыки которых отвечают очень высоким профессиональным стандартам.

- Вы сами как давно переехали в Россию?

- Я начал работать в «Аэрофлоте» около пяти лет назад, а до этого почти 25 лет проработал в составе авиакомпании CzechAirlines.

- Решение переехать было трудным?

- Любые перемены всегда трудные (смеется). Но в моем случае сложно было только в то время, которое мне потребовалось, чтобы принять окончательное решение и сказать «да». После этого все было относительно легко и комфортно. Я бы даже сказал, что сложнее всего на самом деле было просто принять решение о том, чтобы покинуть компанию, в которой ты так долго проработал, а потом - чтобы решить, куда двигаться дальше.

- А что именно вы сами искали тогда? Почему, собственно, вообще решились на такую перемену и что было главным при выборе новой авиакомпании?

- Приоритеты могут очень сильно меняться от пилота к пилоту или даже на разных этапах карьеры. Я бы сказал, что меня в первую очередь интересовал профессионализм компании, в которой я бы хотел работать, а еще - возможность вести более или менее сбалансированную жизнь, то есть наличие времени, которое можно посвятить общению с семьей или просто отдыху. Поэтому мне, например, было важно, чтобы авиакомпания базировалась недалеко от Европы и я мог навещать семью, которая по-прежнему живет в Праге.

- Вы хотели иметь возможность больше времени проводить с семьей, но при этом все-таки предпочли переезд в другую страну?

- Да, потому что сейчас у «Аэрофлота» есть очень удобная для меня лично система планирования полетов, благодаря которой я могу бывать дома раз в пять-шесть дней. Это очень часто для пилота.

- Но все-таки это далеко не каждый день. У семьи не возникает вопросов к вашему решению, к вашему графику? У вас самого не было каких-то сожалений?

- Надо понимать, что работа пилота основана на путешествиях. Для нас ситуация, в которой мы много времени проводим вдали от дома, - абсолютно нормальная. В CzechAirlines, например, какое-то время я работал на чартерных рейсах. И вот там были случаи, когда мы проводили по месяцу в других регионах, вдали от семьи. Но это условие, которое ты принимаешь еще на этапе выбора профессии. Тем более тут есть свои преимущества: в силу специфики профессии возможность работать в международной атмосфере, с людьми из разных стран очень хорошо сказывается на уровне подготовке летчика. Можно в том числе сравнивать условия, заимствовать какой-то опыт, навыки.

- Тем не менее последнее время было сразу несколько новостей о том, что некоторые пилоты «Аэрофлота» жаловались на свои графики, на условия в целом, называя их слишком жесткими.

- У всех, как я уже говорил, могут быть очень разные приоритеты, это нормально. По своему опыту, опыту общения с другими пилотами компании, могу сказать, что среди тех, с кем я общаюсь сегодня, недовольства я не слышал.

«Рынок меняется»

- Вы провели здесь пять лет, что изменилось?

- Я бы сказал, что компания сделала большой рывок вперед. В частности, «Аэрофлот» проделал очень большой путь в том, что касается работы с иностранными пилотами. Потому что изначально система здесь была заточена исключительно под российских летчиков, но рынок меняется, и крупная международная компания должна иметь возможность

работать как со своими пилотами, так и с профессионалами высокого уровня, которые приходят сюда из других стран. Когда я пришел, работа в этом направлении только начиналась. Сейчас я могу сказать, что «Аэрофлот» - действительно авиакомпания международного уровня. Это касается и воздушных судов, и менеджмента, и системы управления полетами, и просто стандартов работы.

- Стремятся ли иностранные пилоты сегодня работать в «Аэрофлоте»?

- Да, я довольно много общаюсь с летчиками, которые работают в других авиакомпаниях по всему миру. И «Аэрофлот» считается одной из наиболее привлекательных компаний на рынке.

<https://iz.ru/913561/galina-volynetc/rabota-pilota-osnovana-na-puteshestviakh>

ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.08.24; «ВСЕ МОЛОДЫЕ ЛЕТЧИКИ В РОССИИ ХОТЯТ РАБОТАТЬ В «АЭРОФЛОТЕ»

Чешский пилот Иван Яноуш - о работе в российской авиакомпании, современных требованиях к КВС и своем русском имени

Иван Яноуш - пилот, командир воздушного судна, за плечами у которого больше тридцати лет полетов. Начинал свою карьеру он в истребительной авиации, затем пришел работать в авиакомпанию CzechAirlines, а несколько лет назад перешел в «Аэрофлот». О том, почему эта работа стала для него судьбой, сколько времени сегодня уходит на то, чтобы стать командиром экипажа, и что, по его мнению, самое важное в работе летчика гражданской авиации, он рассказал в интервью «Известиям».

«Я был потрясен переменами»

- Как вообще вам пришла мысль начать работать в российской авиакомпании?

- О, это было очень просто: лучше всего эту ситуацию можно описать русским словом «судьба». Дело в том, что, когда я родился, мой отец находился в Москве - он был кларнетистом очень высокого уровня, и в это время они выступали в Большом театре, - а мама была в Праге. В общем, когда я родился, меня назвали Штефаном, но мой отец вернулся через некоторое время и сказал: «Нет-нет, я же в это время был в России, мы должны назвать его Иваном». Это, можно сказать, был мой первый контакт с Москвой.

Второй случился уже в середине моей летной карьеры. Когда я еще служил в военной авиации, кто-то из командования решил, что я должен стать генералом, и отправил меня учиться в Москву, в военную академию. Но я очевидно очень не хотел быть генералом, потому что сбежал из армии и перешел работать в гражданскую авиацию. И в итоге я все равно оказался здесь, так что, видите, это судьба.

- Судя по тому, что вы описываете, у вас довольно разносторонний профессиональный опыт.

- Да, до того, как прийти в «Аэрофлот» я успел сменить несколько позиций в авиакомпании CzechAirlines, где проработал около 30 лет, а до этого я был военным пилотом и служил в истребительной авиации.

- И как давно вы работаете в «Аэрофлоте»?

- Около пяти лет.

- Даже обычная смена места работы - это стресс, а здесь вам все-таки пришлось поменять страну, оказаться в незнакомой среде. Трудно было адаптироваться?

- Не сказал бы, что с этим были какие-то сложности. Дело в том, что у нас с самого начала, еще на моменте обсуждения, был прекрасный контакт с представителями авиакомпании. Они все прекрасно владели английским, были готовы ответить на любые вопросы, мы все время были на связи. А уже после того, как я присоединился к авиакомпании, меня все время поддерживали и командир эскадрильи, и вся прекрасная команда инструкторов.

- Насколько изменилась компания за те пять лет, что вы здесь работаете?

- Кстати, я могу сказать не только про пять лет. Впервые я присоединился к «Аэрофлоту» около 30 лет назад, в рамках тренировочной программы для освоения Ил-62. И пять лет назад, когда я пришел работать в компанию, я был потрясен переменами, которые здесь произошли.

«Пилотам важна атмосфера»

- Получается, что длительная история связывает вас не только с Россией в целом, но и с «Аэрофлотом»?

- Да, но только между первым и вторым моим опытом взаимодействия с компанией была разница почти в 25 лет. И за это время произошли колоссальные изменения, «Аэрофлот» сегодня - одна из лучших международных авиакомпаний, причем как с точки зрения пилота, так и с точки зрения пассажира. Это правда высший класс.

- Если говорить с точки зрения пилота, что бы вы выделили в первую очередь?

- Одна из важнейших вещей здесь - это то, что мы постоянно находимся в контакте с командиром эскадрильи, с моим непосредственным начальством, каждый день у нас есть возможность обсудить возможные проблемы. Причем не только на уровне командования эскадрильей: лично у меня была возможность поговорить и с высшим руководством. И всегда первый вопрос был - что я могу сделать, чтобы сделать вашу жизнь и работу лучше? И я должен сказать, что для пилота это важно - знать, что всегда есть возможность обсудить возникающие трудности.

- Профессия пилота многими воспринимается как очень романтическая, необычная. При этом очень мало известно про то, как устроена ваша работа. И если говорить, например, об условиях, то что именно для пилота важно в первую очередь? На что вы обращаете внимание?

- Вы будете удивлены, но - деньги, время на то, чтобы совмещать работу и личную жизнь и, собственно, должность. Как и для всех нормальных людей (смеется). Но первое это, конечно, атмосфера. Она очень важна. Моя карьера близится к завершению, так что я здесь не ради позиции - в тех же CzechAirlines у меня была более высокая должность, - я здесь ради атмосферы. Русские люди вообще очень дружелюбные, а в «Аэрофлоте» к тому же целенаправленно работают над тем, чтобы климат внутри компании был комфортным.

- Друзья-пилоты у вас здесь появились?

- Да, разумеется. В основном, конечно, я общаюсь с иностранными пилотами. Но у меня есть друзья и среди российских летчиков. В том числе были и те, кто служил в истребительной авиации. Благодаря им, например, здесь, в России, у меня спустя 30 лет вновь появилась возможность сесть за штурвал истребителя. Но больше знакомых у меня все-таки среди гражданских пилотов.

«Дома я бываю чаще, чем во время работы в Чехии»

- Вы провели в России уже пять лет. А ваша семья, она тоже здесь?

- Нет, они живут в Праге.

- И как вы с ними видите?

- Знаете, спустя несколько месяцев после того, как я пришел работать в «Аэрофлот», мой сын Филипп сказал мне: «Иван, должно быть, ты очень важный сотрудник в этой авиакомпании, потому что с тех пор, как ты начал там работать, дома ты бываешь чаще, чем когда ты работал на CzechAirlines». Это все, что можно сказать о моей семейной жизни в Праге. Но у них, конечно, у всех есть визы в Россию, и они очень часто сюда приезжают.

- Как вы проводите время? Оно у вас вообще есть во время их визитов?

- О да, конечно. Один из моих сыновей, например, очень интересуется спортом, и с ним мы успели сходить на чемпионат мира по футболу и на чемпионат мира по хоккею, который проходил в Москве в 2016 году. Мой старший сын альпинист, и буквально месяц назад он поднимался на Эльбрус. Ну а мы с моей женой предпочитаем ходить в театры.

Тем более что в Москве очень насыщенная культурная жизнь, мы с ней куда-то выбираемся хотя бы раз в месяц. Так что, если быть честным, я бы сказал, что после переезда из Праги моя частная жизнь стала интереснее и насыщеннее, чем раньше.

- Но и в Прагу, получается, вы тоже летаете?

- Да, для меня, конечно, здесь, в «Аэрофлоте», есть очень важное дополнительное преимущество. Я могу довольно часто летать домой, раз в пять-шесть дней. Для сравнения, не так давно я встретил своего коллегу, тоже чешского пилота, но другой авиакомпании, который сказал, что его последний рейс в Прагу был около месяца назад. В других странах чешские пилоты летают по всему миру, но очень редко получают возможность слетать домой. Именно поэтому, например, я бы не стал работать в Азии: там довольно высокие зарплаты, но, во-первых, это далеко от дома. Во-вторых, там действительно очень жесткие графики. Все, конечно, очень зависит от приоритетов, но для меня, например, сейчас важнее возможность быть недалеко от дома. А «Аэрофлот» сегодня - возможно, единственная компания, которая предлагает рейсы в твою родную страну.

«Лучший барометр - это сотрудники»

- С другими пилотами внутри компании у вас как складываются отношения? Чувствуется соперничество? Особенно учитывая, что вы для них иностранец?

- Совсем нет. И это меня очень удивило еще когда я пришел в «Аэрофлот». Потому что понятно, что все вторые пилоты хотят быть первыми пилотами, это нормально. И тут неожиданно появляется какой-то иностранный летчик, который становится командиром воздушного судна. Я ожидал, что будет какое-то естественное напряжение, но ничего такого не произошло. Наоборот, вторые пилоты готовы были рассказывать мне про какие-то стандартные процедуры «Аэрофлота», про то, как строится работа. Они были очень дружелюбными, хотя для них, конечно, я был чужаком, который занял престижную должность. Так что я бы сказал, что в основе наших отношений лежит не соперничество, а скорее сотрудничество.

- Кстати, про вторых пилотов. Насколько сложно в рамках «Аэрофлота» вырасти до КВС? Есть ли вообще возможности для такого роста или на такие позиции просто берут более опытных пилотов «со стороны»?

- Смотрите, во всех авиакомпаниях предусмотрена четкая процедура: как, когда, при каких условиях второй пилот может стать командиром экипажа. В большинстве случаев на это уходит очень много времени - то есть даже если вы очень хороший пилот, опытный, вы не сможете претендовать на это место раньше, чем, скажем, через 10 лет. Я, например, стал первым пилотом через два года после работы в Czech Airlines, это мало. Но летчики, которые приходили после меня, ждали по 12 лет. В «Аэрофлоте» система работает по-другому. Тут путь к должности первого пилота очень сложный, но короткий. Требования, которые предъявляет компания, очень высокие - выше, может быть, чем у многих других компаний. Но если вы можете им соответствовать, вам не придется ждать дополнительное время - вы сможете претендовать на эту должность сразу. И это, в общем-то, очень важно для профессионального роста пилота. Здесь можно найти КВС, которым исполнилось 26 или 27 лет, может быть, 30 лет. Во многих других компаниях это было бы просто немыслимо. Здесь это реально, но это просто значит, что их квалификация очень высока, они смогли пройти все необходимые испытания.

- Насколько я понимаю, такая система должна быть очень привлекательной для летчиков...

- Когда-то, когда я еще работал в Czech Airlines, мы встречались с руководством, и меня спросили - Иван, что вы можете сказать по поводу условий работы? И я ответил: лучший барометр - это сотрудники. То, насколько люди заинтересованы в том, чтобы работать в этой компании и оставаться в ней. То же самое я могу повторить сейчас. Потому что я могу сказать, что после окончания авиационных училищ, университетов, здесь, в России,

все молодые летчики хотят стать пилотами «Аэрофлота». И только если им это не удастся, они идут в другие авиакомпании. Это, я считаю, один из главных показателей успешности компании.

<https://iz.ru/913558/galina-volynetc/vse-molodye-letchiki-v-rossii-khotiat-rabotat-v-aeroflote>

РБК; ДМИТРИЙ СЕРКОВ, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.23; АВИАКОМПАНИИ ПРЕДУПРЕДИЛИ АКИМОВА О РОСТЕ ЗАТРАТ И ПРОСТОЕ САМОЛЕТОВ

Авиакомпания попросила правительство отменить требование **Росавиации** о сертификации изменений конструкции самолетов, включая перекомпоновку салона. Эти меры приводят к росту затрат и простоя самолетов, утверждают они

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которую входит более 20 авиакомпаний и авиапредприятий, обратилась в правительство с просьбой отменить решение **Росавиации** о дополнительной сертификации воздушных судов. Речь идет о требовании к российским авиакомпаниям сертифицировать в России изменения в конструкции произведенных за рубежом самолетов, зарегистрированных в иностранных реестрах.

Об этом говорится в послании главы АЭВТ Владимира Тасуна, направленном вице-премьеру Максиму **Акимову** 21 августа. У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердил представитель ассоциации. Обращение еще не получено, сказал РБК представитель вице-преьера.

Росавиация ввела новые требования с 2019 года. В парке российских авиакомпаний 800 иностранных лайнеров, и половина из них вносила изменения в конструкцию. Как рассказал РБК представитель Nordwind Александр Сухоруков, нововведения могут приводить к простоям судов: временно прекращали полеты уже три самолета этой авиакомпании - Airbus A330 и A321, а также Boeing 777. «У двух самолетов Airbus нам приостанавливали полеты в мае, у лайнера Boeing - в марте, и он простоял почти пять месяцев. Но сейчас мы по документам все согласовали, на данный момент простаивающих лайнеров нет», - сказал Сухоруков. По его словам, из-за новых правил два самолета Boeing 737-900 простаивали у авиакомпании PegasFly, но им также разрешили полеты после дополнительной сертификации. С представителем авиакомпании связаться не удалось.

Чаще всего изменения в конструкции воздушных судов под нужды авиакомпании вносятся для унификации флота, если лайнеры закупались не напрямую с завода. Например - в случае замены самолета, чтобы у перевозчика было равное количество мест бизнес- и экономкласса и все пассажиры могли улететь, поясняет Сухоруков. Кроме того, авиакомпании нередко берут лайнеры на вторичном рынке, когда салон переделан под бизнес-модель другого перевозчика.

Как следует из приложения к Чикагской конвенции, в которой участвует и Россия, изменения конструкций сертифицируются в стране регистрации лайнера, чаще всего это Бермуды. Но **Росавиация** потребовала, чтобы российские авиакомпании при таких изменениях получали дополнительные сертификаты в России. «За летную годность воздушного судна не могут отвечать одновременно два государства, недопустимо, чтобы применялись двойственные требования», - говорится в письме Тасуна. Он также добавляет, что в российском законодательстве не предусмотрен регламент взаимодействия с производителями иностранных лайнеров по этому вопросу.

Проблема сертификации самолетов и техобслуживания заключается в том, что стандарты России в отличие от Бермуд не признаны мировым сообществом, сказал РБК источник в одной из российских авиакомпаний, поэтому такие самолеты лизинговые компании не хотят выкупать обратно - потом их не перепродать, например, европейским перевозчиком. Проверки Nordwind

Как сообщил источник РБК в **Росавиации**, в ходе проверок у авиакомпании Nordwind были неоднократно найдены нарушения: в техническом департаменте недостаточно специалистов с февраля 2017 года, самолет А330 эксплуатировался более месяца (450 летных часов) без технического обслуживания. Претензии у ведомства были и к лайнеру Boeing 777 из-за отсутствия данных о предыдущих ремонтах шасси и двигателей. В **Росавиации** обращали внимание и на перекомпоновку самолета, в ходе которой перевозчик хотел увеличить количество кресел «до 500 человек», а также на изменения у авиакомпании PegasFly - ее самолета Boeing 737 - с нарушениями, когда аварийные выходы на крыло были закрыты рядом кресел.

В пресс-службе Nordwind (Nordwind и PegasFly в ходят группу компаний «Пегас») ответили РБК, что число сотрудников технического департамента они увеличили, транспортная прокуратура не нашла нарушений в эксплуатации А330, а увеличение кресел в Boeing было в соответствии с нормами, разрешающими установку 540 мест.

По данным АЭВТ, без дополнительной сертификации **Росавиация** считает перекомпоновку несоответствием стандартам и дает на устранение год. Если авиакомпания не успевает сделать это, то ее самолетам с перекомпоновкой запрещают летать. Ранее представитель ведомства объяснял «Ведомостям», что эти требования соответствуют нормам Воздушного кодекса. Жалобу АЭВТ в правительство в **Росавиации** отказались комментировать. РБК также направил запрос в пресс-службу **Минтранса** (**Росавиация** входит в структуру ведомства).

Дополнительные требования ведомства «не только не направлены на обеспечение требуемого уровня безопасности полетов и качественного поддержания летной годности воздушных судов, но и не позволяют авиакомпаниям эффективно осуществлять планирование производственной деятельности, управлять парком воздушных судов», - пишет Тасун. Выставление этих требований «влечет значительное увеличение финансовых затрат авиакомпаний из-за длительных вынужденных простоев воздушных судов и приводит к срыву выполнения авиакомпаниями производственных программ полетов», - добавляет он. Как сообщил РБК источник среди авиакомпаний, один день простоя самолета может обходиться в \$26 тыс.

Представитель ассоциации пояснил РБК, что такая проблема существует уже несколько лет и в прошлом году этим вопросом занялась Генпрокуратура, которая провела проверку требований авиационного регулятора. В июле 2019 года в **Росавиации** проходило совещание с участием Генпрокуратуры и авиакомпаний, но стороны так и не пришли к какому-либо решению. «В итоге на основании всех предложений и замечаний мы подготовили письмо [в правительство]», - отметил он.

<https://www.rbc.ru/business/23/08/2019/5d5e716b9a7947936a1e781e>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.08.23; «АЭРОФЛОТ» СНИЖАЕТ СКОРОСТЬ; АВИАКОМПАНИЯ ЗАМЕДЛИЛА ТЕМПЫ РОСТА ПЕРЕВОЗОК В СЕРЕДИНЕ ЛЕТА

Авиакомпания «Аэрофлот» существенно снизила темпы роста. Прирост пассажиропотока за июль составил всего 1,9%, тогда как отрасль выросла за тот же период на 9,9%. Темпы роста **группы «Аэрофлот»** также отстают от общеотраслевых, они составили 7,3%. Эксперты полагают, что компания оптимизирует парк на фоне переизбытка емкости на рынке и убытков первой половины года. Вторая в России группа S7 растет быстрее рынка, открывая новые направления и активно развивая свой хаб в Новосибирске.

«**Аэрофлот»** предельно снизил темпы роста перевозок пассажиров в июле, сообщает компания. За месяц компания перевезла 3,7 млн человек, что на 1,9% больше, чем за тот же период прошлого года. При этом **группа «Аэрофлот»**, куда входят также

авиакомпания «Россия», лоукостер «Победа» и работающая на Дальнем Востоке «Аврора», увеличила объем перевозок на 7,3%, обслужив в совокупности 6,4 млн пассажиров. По оперативным данным **Росавиации**, вся отрасль за тот же период перевезла 14,13 млн человек, что на 9,9% превышает результаты прошлого года.

Таким образом, **группа «Аэрофлот»**, несмотря на наличие такого мощного драйвера роста, как авиакомпания «Победа», в целом уступает отрасли по темпам роста.

В июле авиакомпания вывела из парка один Airbus A321. С начала года парк уменьшился на четыре воздушных судна. При этом занятость кресел группы снизилась с 91,2% в июле прошлого года до 90% в июле 2019 года. За январь - июль занятость кресел снизилась с 81,9% до 81,1%.

Авиакомпания во втором квартале нарастила чистую прибыль по РСБУ на 74%, до 2,7 млрд руб. За полугодие перевозчик получил убыток в размере 14,1 млрд руб.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что в истории **«Аэрофлота»** темпы его роста неоднократно отклонялись от рыночных тенденций. Сегодня авиакомпания на фоне финансовых результатов первой половины года пытается оптимизировать свои расходы. «Руководство компании неоднократно заявляло о переизбытке емкости на рынке, - говорит эксперт. - И сегодня, когда у **«Аэрофлота»** снижается загрузка кресел, небольшое сокращение парка выглядит логичным решением».

Группа S7, также выпустившая сообщение об итогах операционной работы за июль, напротив, наращивает объем перевозок быстрее отрасли. В июле группа перевезла 1,9 млн пассажиров, что на 11,8% больше аналогичного периода 2018 года.

Основной прирост S7 дают перевозки на внутренних воздушных линиях: рейсами по РФ за месяц воспользовались 1,4 млн человек, прирост составил 12,8%.

Динамика на международных направлениях ниже: 9,3%, перевезено 559 тыс. пассажиров.

В авиакомпании отмечают, что в течение летнего сезона предлагали новые направления, в частности, открыли рейсы в турецкий Даламан, находящийся рядом с курортами на западном побережье Турции. Перевозчик также увеличил частоту полетов в Симферополь и Краснодар.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что у **«Аэрофлота»** в минувшие годы уже были прецеденты, когда темпы роста его бизнеса существенно отставали от общеотраслевых, это было связано с оптимизацией парка и маршрутной сети. «Руководство компании неоднократно заявляло о переизбытке провозных емкостей на рынке. И сегодня, когда высокую доходную ставку в России удержать нельзя, заморозка или даже сокращение парка выглядит своевременным решением», - говорит эксперт.

Олег Пантелеев говорит, что S7 ведет весьма активную политику по развитию своего хаба в Новосибирске, где прямая конкуренция с остальными российскими компаниями минимальна. Стыковки в «Толмачево» являются привлекательной альтернативой перелетам на Дальний Восток через Москву. Также значительный вклад в рост пассажиропотока авиакомпании и аэропорта Новосибирска дают трудовые мигранты, прибывающие в Сибирь и на Дальний Восток из Средней Азии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4068189>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; АЭРОФЛОТ СОХРАНИЛ ВСЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОПУСКИ ТРАНСАЭРО, КРОМЕ ДОСТАВШЕГОСЯ S7 ПАРИЖА - ПРИКАЗ РОСАВИАЦИИ

Группа **«Аэрофлот»** (МОЕХ: AFLT) сохранила все допуски к международным направлениям «Трансаэро» (МОЕХ: TAER), кроме доставшегося S7 Airlines допуска Москва - Париж, свидетельствует приказ Росавиации, опубликованный по итогам заседания межведомственной комиссии при **Минтрансе** РФ.

Согласно приказу, «Аэрофлот» сохранил допуски к рейсам из Москвы в Лион, Барселону, Аликанте, Ираклион, Ларнаку, Рим, Болонью, Малагу, Гоа, Пхукет, Бангкок, Нур-Султан, Чимкент, Атырау, Актау, Караганду, Актюбинск. Также компания продолжит пользоваться допусками из Москвы в Пекин, Тель-Авив, Римини, Венецию, Милан, Алма-Ату, из Санкт-Петербурга в Рим и Милан - хотя на них также претендовала S7. Входящая в «Аэрофлот» авиакомпания «Россия» сохранила допуски из Москвы в Дубай и Анталию, но лишилась допуска к линии Москва - Париж, как раз ушедшего к S7.

Права на маршруты распределялись на зимний сезон IATA 2019/2020.

После прекращения деятельности «Трансаэро» в 2015 году группе «Аэрофлот» достались временные права на 56 допусков к ее международным направлениям, чтобы компенсировать расходы на перевозку пассажиров обанкротившегося конкурента. В октябре 2016 года Росавиация своим приказом автоматически продлила «Аэрофлоту» и «России» допуски только на 37 из них, в марте 2017 года - на 32 из 34 запрошенных, в марте этого года - на 31 из 32.

Экс-глава Минтранса РФ Максим Соколов неоднократно заявлял, что допуски будут продлеваться «Аэрофлоту», пока тот не покроет убытки от вынужденной перевозки 2 млн пассажиров обанкротившейся «Трансаэро». По оценкам «Аэрофлота», речь идет о сумме 17 млрд рублей, покрыть ее группа рассчитывала за 5-7 лет. На начало прошлого года компания возместила около 4,5 млрд рублей убытков за счет использования допусков, говорил журналистам глава «Аэрофлота» Виталий Савельев.

Но, как сообщалась, в начале августа Росавиация опубликовала материалы к очередному заседанию комиссии, согласно которым допуски «Трансаэро» решили распределять между авиакомпаниями по итогам голосования. Это вызвало недовольство авиакомпаний «Победа» и «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR). Последняя пожаловалась в Федеральную антимонопольную службу (ФАС), что перед заседанием комиссии допуски не были отозваны в установленном порядке. Из-за этого возникли «разночтения в формулировке сроков действия временных допусков», и подать заявки на маршруты успели не все.

В ФАС после этого обещали пересмотреть механизм распределения допусков на международные маршруты. «Мы сейчас будем уже глубже копать, мы сейчас будем смотреть регламенты, полномочия, и вводить соответствующие изменения в эту нормативную базу для того, чтобы это делалось на конкурентной основе, либо на торгах, либо в определенных пропорциях по формуле. Мы подумаем, как это сделать», - сказал тогда глава ведомства Игорь Артемьев.

ВЕСТИ; 2019.08.25; ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ АЛИСЫ РОМАНОВОЙ

С 2017 года в России от полетов были отстранены около 500 летчиков гражданской авиации. В основном это коснулось выпускников Южно-Уральского госуниверситета. После проверок этой единственной частной летной школе не продлили сертификат, а деятельность университета по подготовке пилотов признали незаконной. Летчиков начали лишать свидетельств.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/808542/>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.25; НОВЫЙ САМОЛЕТ НА ЗАМЕНУ АН-2 «КУКУРУЗНИК» СОЗДАДУТ В РОССИИ

Новый региональный самолет вместимостью девять-четырнадцать человек создадут в России на смену Ан-2 «Кукурузник», сообщили РИА Новости в пресс-службе Минпромторга.

Изначально планировалось, что такой заменой станет одномоторный самолет ТВС-2ДТС «Байкал», разработанный Сибирским НИИ авиации на базе «Кукурузника». Его серийное производство должно было начаться в 2021 году на Улан-Удэнском авиазаводе.

«ТВС-2ДТС – экспериментальный образец воздушного судна, созданный для отработки новых технологий. С учетом научно-технического задела, полученного при создании ТВС-2ДТС, в рамках работы ЛМС (легкий многоцелевой самолет) создается новый серийный самолет», — сказали в пресс-службе.

Там отметили, что самолет необходим для повышения транспортной доступности отдаленных регионов России и развития местных воздушных линий в обеспечение региональных и межрегиональных пассажирских авиаперевозок.

Как сообщил РИА Новости источник в авиапроме, решение о судьбе ТВС-2ДТС, а также о том, какие его технологические особенности будут использованы при создании нового самолета, примут в сентябре.

Ан-2 («Аннушка», «кукурузник») — советский легкий многоцелевой самолет. Из-за простоты в эксплуатации, неприхотливости и возможности работы на небольших грунтовых аэродромах широко эксплуатировался на местных воздушных линиях для перевозки пассажиров и грузов, в частности в отдаленные села, а также использовался для различных хозяйственных работ.

С чего все началось

Ранее Минпромторг разместил на портале госзакупок заявку на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию легкого самолета. Согласно материалам закупки, на разработку планируется потратить более 1,2 миллиарда рублей.

Необходимость создания такого самолета, по мнению ведомства, вызвана значительным сокращением парка воздушных судов типа Ан-2, которые в основном обеспечивают внутрирегиональное авиасообщение. По данным Минпромторга, в 15 регионах авиация — главная составляющая транспортной системы, а более 28 тысяч населенных пунктов не имеют наземного сообщения.

В техническом задании говорится, что перспективное воздушное судно будет соответствовать современным требованиям рынка и будет создано на основе передовых перспективных научно-технических решений и авиационных технологий.

Согласно материалам закупки, до декабря планируется создать чертеж общего вида самолета и эскизно-техническую проектную документацию, провести расчеты на статическую прочность, а также сформировать рабочую конструкторскую документацию на планер, его системы и силовую установку.

Комплект конструкторской документации на опытный образец планируется создать до сентября 2020 года, а после — до декабря — планируется создать сам опытный образец самолета для статических испытаний.

<https://ria.ru/20190825/1557872944.html>

ТАСС; 2019.08.24; МАК ГОТОВИТ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УЛУЧШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПОСЛЕ ЧП В ЖУКОВСКОМ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) подготовит ряд рекомендаций по улучшению безопасности полетов и орнитологической ситуации в районе аэропорта Жуковский. Об этом ТАСС сообщил источник в МАК.

«МАК готовит отчет об авиационном происшествии с самолетом Airbus A321 «Уральских авиалиний». В нем будет ряд рекомендаций по улучшению безопасности полетов, улучшению орнитологической ситуации в аэропорту Жуковский (владелец взлетной полосы - Летно-исследовательский институт им. Громова)», - сказал собеседник агентства.

15 августа самолет Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», летевший из Москвы в Симферополь, совершил аварийную посадку возле аэропорта Жуковский. По данным авиаперевозчика и Росавиации, в оба двигателя взлетающего лайнера попали птицы, в результате чего произошел отказ, а потом и возгорание силовых установок.

Экипаж посадил воздушное судно на ближайшем поле, после чего все пассажиры были эвакуированы.

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

<https://tass.ru/obschestvo/6794170>

ВЕСТИ; 2019.08.23; ЭКИПАЖ АН-24, КОТОРЫЙ СОВЕРШИЛ ЖЕСТКУЮ ПОСАДКУ В БУРЯТИИ, ПРЕДСТАВИЛИ К НАГРАДАМ

Экипаж Ан-24 авиакомпании «Ангара», который совершил жесткую посадку на севере Бурятии, представили к государственным наградам. ЧП произошло в конце июня в Нижнеангарске. Тогда погибли командир воздушного судна и бортмеханик. Бортпроводница Елена Лапуцкая помогла пассажирам спастись.

«Просто смотрела на самолеты, но никогда не представляла, что когда-нибудь смогу стать бортпроводником, стюардессой», — рассказывает нам Елена.

Свой первый полет она совершила 18 лет назад. Начать карьеру бортпроводницы тогда ей не помешал даже маленький ребёнок. Страх перед небом никогда не испытывала.

«И турбулентности были, и разные ситуации... Но всегда выходили из них с юмором, с профессионализмом. Потому что я всегда доверяла экипажу», — говорит Елена Лапуцкая. Эту посадку Елена не забудет никогда. 27 июня самолет Ан-24 авиакомпании «Ангара» выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы аэропорта Нижнеангарска. Лайнер столкнулся со зданием очистных сооружений.

«Я сразу побежала к основной входной двери, где все пассажиры заходят, — продолжает Елена. — Подошла и увидела, что самолет при ударе разрушился, дверь сильно повело, я попыталась ее выбить».

Но не получилось. Тогда Елена, несмотря на ушибы и сломанные ребра, смогла открыть вторую дверь в хвосте самолета. Через нее и эвакуировались пассажиры.

«Конечно, люди были очень сильно напуганы, — вспоминает пассажир Роман. — В салоне началась паника, потому что самолет начал гореть. Из-за сильной задымленности было тяжело дышать. Но несмотря на все обстоятельства, благодаря тому, что в хвостовой части самолета был открыт выход, я и все остальные пассажиры выбрались из горящего самолета».

«На эвакуацию у меня ушло, наверное, минут пять. А спасатели сказали, что через семь минут уже были первые взрывы», — говорит бортпроводница.

Ни один из 43 пассажиров не погиб. Выбраться удалось и второму пилоту Сергею Сазонову. Командир судна Владимир Коломин и бортмеханик Олег Барданов погибли.

«Уже потом мне стало страшно. На следующий день, — рассказывает Елена Лапуцкая. — Я просто подумала, какие могли быть последствия и чем это могло все закончиться. Боль до сих присутствует. Все-таки погибли мои коллеги, очень опытные. И страх за жизнь, за саму ситуацию, что так произошло».

Елена до сих пор проходит лечение, сломанные ребра еще не срослись. Впереди реабилитация. За проявленную смелость женщину представили к медали Нестерова.

Такую же награду планируют вручить второму пилоту Сергею Сазонову. Погибшие члены экипажа представлены к ордену Мужества.

«Героизма нет, только радость за то, что я смогла спасти пассажиров, что ни одна семья не пострадала. Потому что летели семьями, и дома ждали родные и близкие. Только гордость за то, что я не доставила никому бед», — сказала она.

Что же произошло с самолетом Ан-24, сейчас выясняют эксперты. По предварительной версии, за 20 минут до посадки на аэродроме Нижнеангарска у него отказал левый двигатель. После этой катастрофы семья Елены думала, что она оставит авиацию. Но

бортпроводница решила не бросать любимое дело. После реабилитации она и второй пилот Сергей Сазонов снова отправятся в рейс.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3182043>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; В КРЕМЛЕ БЕЗ ПЕССИМИЗМА ОТНОСЯТСЯ К ПЛАНАМ ОДНОЙ ИЗ ИНОСТРАННЫХ АВИАКОМПАНИЙ ПРОДАТЬ СВОИ SSJ-100

В Кремле заявили, что намерение одной из зарубежных авиакомпаний продать российский «Суперджет Сухой-100» - не повод для пессимистических выводов.

Отвечая на вопрос журналистов, не является ли данный факт ударом по престижу российского авиастроения, пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков сказал: «Мы не стали бы делать такие выводы».

Он отметил при этом, что SSJ-100 «все больше и больше эксплуатируется отечественными авиакомпаниями - крупнейшим эксплуатантом является «Аэрофлот», другие компании также летают на этих машинах».

«По мере того, как этих машин будет становиться больше, соответственно будут улучшаться все параметры и характеристики. Совершенно очевидный факт», - отметил Песков.

По его словам, «международная авиационная конъюнктура - штука очень непростая - и продают, и не летают, и приземляют». «Разное случается - это не повод для каких-то далеко идущих выводов», - добавил Песков.

О том, что мексиканская авиакомпания Interjet, в парке которой 22 Sukhoi Superjet 100, ищет покупателя на них, сообщила в пятницу газета «Ведомости» со ссылкой на трех человек, близких к ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», источник, близкий к Минтрансу, и «менеджера авиапромышленной компании, знающего об этом от сотрудников «Гражданских самолетов Сухого».

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; АЭРОПОРТ В КЫЗЫЛЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОЛУЧИТ СТАТУС МЕЖДУНАРОДНОГО - СИЛУАНОВ

Правительство РФ в ближайшее время присвоит аэропорту в Кызыле статус международного, заявил первый вице-премьер РФ, министр финансов Антон Силуанов на совещании по развитию Тувы.

«Подготовлен (проект распоряжения - ИФ) уже правительством, и председатель правительства в ближайшее время примет окончательное решение по этому вопросу (по международному статусу аэропорта Кызыла - ИФ).

«Это сразу повысит туристическую привлекательность региона, потому что многие туристы, иностранные туристы, посещают регион, здесь прекрасная природа, туристические возможности. И наличие международной составляющей аэропорта увеличит поток туристов», - подчеркнул Силуанов.

«Это важная составляющая программы по развитию туризма, которая сегодня готовится», - добавил он.

Глава Минэкономразвития Максим Орешкин в свою очередь отметил, что «много иностранных инвесторов уже работает и планируют работать в республике». «Логистика очень серьезно улучшается, что также будет способствовать развитию и этих проектов в том числе», - добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; «ГАГАРИН» ДОГОВОРИЛСЯ О ПЕРЕВОДЕ РЕЙСОВ СО ВСЕМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ИЗ СТАРОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА

Все авиакомпании, работавшие в старом аэропорту Саратова, полностью перевели свои рейсы в новый аэропорт «Гагарин», сообщил директор по стратегическим коммуникациям аэропорта Максим Жминда журналистам в пятницу.

Речь идет об «Аэрофлоте» (МОЕХ: AFLT), Pegas Fly, «ЮТэйр», «РусЛайне», S7 Airlines. Кроме того, достигнута договоренность о полетах в Саратов с «Победой» и Nordwind. Все эти авиакомпании уже сформировали расписание полетов из «Гагарина» и приступили к продажам билетов, сказал Жминда.

Основным направлением полетов из Саратова, как и ранее, будет Москва.

Представитель аэропорта также сообщил о развитии прямого авиасообщения Саратова с другими городами России.

«Так, с 29 октября авиакомпания «Победа» приступит к выполнению трех еженедельных прямых рейсов в Санкт-Петербург. Уже выполняются рейсы в Симферополь, обсуждается расширение полетов в Сочи. Ведутся активные переговоры с авиакомпанией «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) по открытию новых региональных маршрутов», - отметил Жминда.

Кроме того, по его словам, с 7 ноября в расписании «Гагарина» появится прямой еженедельный рейс в Дубай, который будет выполнять авиакомпания Royal Flight.

«Туроператоры активно прорабатывают чартерную новогоднюю программу. А в летнюю программу 2020 года планируется выполнение не менее трех еженедельных рейсов в Анталию на Boeing-737-800 и открытие рейсов в Салоники (Греция)», - отметил Жминда.

«Уральские авиалинии» в будущем рассматривают возможность открытия полетной программы из нового аэропорта Саратова, сообщает пресс-служба авиакомпании на своей странице «ВКонтакте».

«Авиакомпания всегда с интересом смотрела в сторону данного региона, однако ограничения старого аэропорта, который принимал только региональные воздушные суда, не позволяли начать полеты», - говорится в сообщении.

Аэропорт «Гагарин» построен 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» (входит в «Ренову»), его инвестиции составили 7,7 млрд рублей. Создание аэродрома, в том числе взлетно-посадочной полосы длиной 3 км, финансировало государство (заказчик строительства - Росавиация), на это было выделено 7,2 млрд рублей. Еще 2,4 млрд рублей потратила Саратовская область на подъездную дорогу, электросети, газо- и водопровод. «Гагарин» принял первые регулярные рейсы 20 августа.

ТАСС; 2019.08.24; АВИАСООБЩЕНИЕ С ОСТРОВом ОЛЬХОН НА БАЙКАЛЕ ВОЗОБНОВИТСЯ ПОСЛЕ ПЯТИЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА

Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» после пятилетнего перерыва возобновит регулярные рейсы в поселок Хужир на остров Ольхон на Байкале с середины сентября. В субботу прошел показательный полет, сообщил ТАСС генеральный директор авиаперевозчика Андрей Богданов.

«Рейс состоялся. В середине сентября планируем уже открыть продажу билетов на рейсы», - сказал Богданов.

«Сибирская легкая авиация» - единственная авиакомпания, выполняющая полеты на Ольхон. С острова на материк в теплое время года ходит паром, зимой открывается дорога по льду. В 2014 году авиакомпания запускала рейсы на Ольхон, однако из-за сложностей с кадрами вскоре прекратила полеты.

Богданов сообщил, что стоимость билетов будет варьироваться в пределах 4-6 тыс. Рейс из Иркутска в Хужир может включить в себя третий пункт - Улан-Удэ. Межрегиональные перевозки позволят получить субсидию от **Росавиации**, тогда стоимость билетов может снизиться до 2 тыс. рублей.

Директор заверил, что на этот раз авиакомпания подготовилась к регулярному авиасообщению между Иркутском и Ольхоном лучше, чем в 2014 году, полеты будут выполняться круглогодично. Авиакомпания в социальных сетях обратилась к местным

жителям с просьбой сообщить мнение об удобном времени вылета и удобных днях полета. Рейсы будут выполняться на самолетах Ан-28, в течение сентября компания планирует удлинить взлетно-посадочную полосу, после чего туда полетит L-410. Ольхон - крупнейший остров озера Байкал, на котором находятся девять населенных пунктов. Хужир - самый большой из них, в нем проживает около 1,4 тыс. человек.

<https://tass.ru/sibir-news/6794792>

ТАСС; 2019.08.23; «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ ИЗ САЛЕХАРДА В МОСКВУ С НОЯБРЯ

Авиакомпания «Аэрофлот» уведомила власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО), что с ноября прекратит полеты по маршруту Салехард - Москва. Сейчас ведутся переговоры с другими перевозчиками, сообщила в четверг пресс-служба департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО.

«Мы получили письмо-уведомление от **авиакомпания «Аэрофлот»** о том, что компания с ноября прекращает полеты по маршруту Салехард - Москва. Сегодня ведутся переговоры с потенциальными авиаперевозчиками, которые смогут занять высвободившийся слот», - приводит пресс-служба слова директора дирекции транспорта ЯНАО Виталия Лагутина.

Он добавил, что данный маршрут не субсидируется из бюджета округа, а является коммерческим. По его словам, рейс Салехард - Москва необходим жителям ЯНАО. «Так как потребность у жителей округа в большем количестве рейсов на этом маршруте есть, будут и предложения со стороны авиакомпаний. Мы прорабатываем все варианты, готовим предложения для авиакомпаний на условиях, при которых ямальцы будут летать по доступным ценам», - сказал Лагутин.

Он уточнил, что крайний рейс **«Аэрофлота»** планирует выполнить 27 октября. По словам Лагутина, помимо **«Аэрофлота»**, ежедневные рейсы из Салехарда в Москву выполняет авиакомпания «Ямал». Всего в регионе авиаперевозками заняты 10 компаний.

<https://tass.ru/ural-news/6788434>

РБК; 2019.08.23; «РОССИЯ» ЗАЯВИЛА О РИСКЕ РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ИЗ-ЗА ДЕЙСТВИЙ ПУЛКОВО

В авиакомпании «Россия» считают, что условия ее базового аэропорта Пулково (Санкт-Петербург), по обслуживанию самолетов могут повлечь за собой негативные последствия для пассажиров. Об этом сообщили РБК в пресс-службе компании.

«Последние решения руководства Пулково по изменению условий оплаты за услуги аэропорта могут привести к ухудшению финансового состояния авиакомпаний или росту стоимости авиационных билетов для жителей Санкт-Петербурга», - заявили в авиакомпании.

Ранее оператор аэропорта Пулково, «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС), предупредил «Россию» о возможности прекращения обслуживания ее рейсов. Причиной, как заявили в ВВСС, стала задолженность авиакомпании, играющей роль базовой для петербургского аэропорта. В «России» в ответ заявили, что проводили все платежи в срок, однако оператор Пулково потребовал предоплаты.

«Россия» входит в состав **группы «Аэрофлот»**. По данным компании, в 2018 году она перевезла 11,1 млн пассажиров, и заняла третье место по пассажиропотоку в гражданской авиации России. По итогам 2018 года доля авиакомпании «Россия» в общем пассажиропотоке аэропорта Пулково составила около 30%.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d60267f9a79473f0da6a243>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.26; QANTASLINK И FLYBE ЛИДИРУЮТ ПО ДОЛЕ ЖЕНЩИН-ПИЛОТОВ, «АЭРОФЛОТ» И EMIRATES ЗАМЫКАЮТ СПИСОК - ИССЛЕДОВАНИЕ

Женщины-пилоты - по-прежнему редкость для авиакомпаний, даже несмотря на то, что перевозчики прилагают все больше усилий, чтобы сократить гендерный разрыв, пишет Bloomberg со ссылкой на исследование платформы для путешествий FromAtoV.com.

Наименьшая доля пилотов женского пола среди 45 авиаперевозчиков, проанализированных в рамках исследования, была зафиксирована в «Аэрофлоте», базирующейся в Дубае Emirates, Qatar Airways, Finnair Oyi и Jetconnect of New Zealand.

Рейтинг FromAtoV.com основывается на данных Международной ассоциации пилотов и Международного сообщества женщин-пилотов.

В «Аэрофлоте» работает около 4,2 тыс. пилотов, из которых 58 - женщины, говорится в исследовании. Представитель российского перевозчика уточнил агентству, что у него трудятся 62 женщины-авиатора, из которых 48 работают пилотами, включая девять командиров экипажа. Остальные занимаются обучением сотрудников. Компания подчеркнула, что одинаково относится к мужчинам и женщинам при приеме на работу, без каких-либо специальных мер по соблюдению гендерного баланса.

В Emirates агентству сообщили, что нанимают пилотов, исходя из их знаний и опыта, активно ищут любых подходящих кандидатов - и доля мужчин в итоге получается больше. Компания отметила, что больше трети из 99 своих пилотов-женщин наняла в последние два года.

«У нас лишь немногим более 30 женщин-пилотов из порядка 1 тыс. членов летного экипажа, и мы упорно работаем над тем, чтобы увеличить эту долю», - сказала Bloomberg пресс-секретарь Finnair Пяйвют Таллквист.

На первом месте в рейтинге FromAtoV.com находится австралийская QantasLink, где доля женщин достигает почти 11,6% от общего числа пилотов компании. Британская Flybe Group Plc и люксембургская Luxair делят между собой второе место с 10%-ной долей женщин-пилотов. В американской Hawaiian Airlines этот показатель составляет около 9,6%.

Тем временем средний мировой показатель представленности женщин-пилотов в авиакомпаниях составляет чуть более 5%, свидетельствуют результаты исследования.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/25/08/2019/5d6283919a79475c219a2a4a>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.24; МОСКОВСКИЙ РОСПОТРЕБНАДЗОР ВОЗБУДИЛ ДЕЛО В ОТНОШЕНИИ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» ИЗ-ЗА НЕДОПУСКА ПАССАЖИРА НА РЕЙС

Управление Роспотребнадзора по Москве возбудило дело об административном правонарушении в отношении авиакомпании «Победа» по факту недопуска пассажира на рейс из-за превышения допустимых размеров ручной клади, сообщили в пресс-службе ведомства в субботу.

«В рамках административного расследования, возбужденного по факту оказания населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов, будет дана оценка обстоятельств своевременного доведения до потребителя информации о норме провоза ручной клади, включая провоз дополнительных вещей за провоз которых авиаперевозчик не вправе взимать дополнительную плату», - говорится в сообщении.

В ведомстве отметили, что по предварительной информации причиной отказа в посадке стало «превышение габаритов ручной клади, предусмотренных правилами авиакомпании и составляющих 36x30x20 см».

В Роспотребнадзоре напомнили, что правила провоза багажа и ручной клади, которые самостоятельно устанавливает авиакомпания, не должны противоречить российскому законодательству.

«Потребитель в случае неполучения необходимой информации вправе рассчитывать на возмещение всех понесенных убытков и компенсацию морального вреда», - подчеркнули в ведомстве.

ТАСС; 2019.08.24; BLOOMBERG: ПЕРВЫЙ СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ ПОЛЕТ BOEING 737 MAX НАМЕЧЕН НА ОКТЯБРЬ

Федеральное авиационное управление (ФАУ) США ориентируется на проведение в октябре первого сертификационного полета самолета Boeing 737 MAX с обновленным программным обеспечением для системы MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System - «Система улучшения характеристик маневренности»). Об этом сообщило в пятницу агентство деловых новостей Bloomberg со ссылкой на источники в авиастроительной индустрии.

По их данным, компания Boeing ранее планировала завершить сертификационные полеты самолетов данной серии в сентябре. Сдвиг сроков на октябрь в принципе не мешает компании в случае одобрения ФАУ возобновить эксплуатацию Boeing 737 MAX в четвертом квартале 2019 года.

Как сообщало агентство Reuters в четверг, компания уведомила заказчиков о намерении увеличить выпуск серии 737 до 52 самолетов ежемесячно в феврале 2020 года в случае получения от ФАУ разрешения возобновить полеты Boeing 737 MAX. Boeing планирует также поднять данный показатель до 57 самолетов в месяц в июне 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6794181>

РИА НОВОСТИ; 2019.08.23; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ НА 12,2%

Группа «Аэрофлот» за январь-июль 2019 года увеличила перевозки пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 12,2%, до 34,6 миллиона человек, сообщила компания.

«За семь месяцев 2019 года группа «Аэрофлот» перевезла 34,6 миллиона пассажиров, что на 12,2% превышает результат аналогичного периода 2018 года. За этот же период авиакомпания «Аэрофлот» перевезла 21,5 миллиона пассажиров, на 8,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года», - говорится в сообщении.

Пассажиरोоборот группы увеличился на 12,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, пассажиरोоборот компании - на 7,5%. Процент занятости пассажирских кресел по группе снизился на 0,8 процентного пункта и составил 81,1%, по компании показатель снизился на 0,9 процентного пункта, до 78,8%.

В июле 2019 года группа «Аэрофлот» перевезла 6,4 миллиона пассажиров, что на 7,3% превышает результат за июль 2018 года. За этот же период авиакомпания перевезла 3,7 миллиона пассажиров, на 1,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В июле группа вывела из парка одно воздушное судно Airbus A321. По состоянию на 31 июля 2019 года эксплуатируемый парк группы насчитывал 364 воздушных судна, а парк авиакомпании - 249 судов.

<https://ria.ru/20190822/1557795009.html>

RNS; 2019.08.23; ГРУППА S7 УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ В ИЮЛЕ НА 12%

Авиакомпания группы S7 Airlines в июле перевезли 1,94 млн пассажиров, что на 11,8% больше, чем в июле 2018 года, сообщила компания.

Рейсами компаний группы по России воспользовалось 1,38 млн пассажиров, что на 12,8% больше показателя июля 2018 года. Рост на международных направлениях составил 9,3% до 559,44 тыс. пассажиров.

Как объяснила компания, рост показателей связан с появлением рейсов в турецкий Даламан и увеличением количества рейсов в Симферополь и Краснодар.

Группа S7 Airlines включает авиакомпании «Сибирь» и Globus.

По данным **Росавиации**, пассажирские перевозки всех российских авиакомпаний в июле выросли на 9,9% в годовом выражении. Компании обслужили 14,13 млн пассажиров.

<https://rns.online/transport/Gruppa-S7-uvelichila-perevozki-passazhirov-v-iyule-na-12-2019-08-22/>

ИНТЕРФАКС; 2019.08.23; ГРУППА «ВОЛГА-ДНЕПР» ОБЪЯВИЛА О РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ИЗ-ЗА СПАДА РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Группа «Волга-Днепр», в состав которой входят грузовые авиакомпании AirBrigeCargo (ABC), «Волга-Днепр» и «Атран», объявила о реструктуризации бизнеса, объяснив это стагнацией мирового рынка грузовых перевозок.

«За шесть месяцев 2019 года грузооборот трех авиакомпаний сократился на 6%, до 2,586 млрд ткм, что ниже ожиданий и бюджетных показателей на 20%. Снижение объемов мирового рынка грузовых перевозок, избыток провозных емкостей и операционные проблемы не позволили сохранить прибыльность бизнесов компаний, входящих в группу», - говорится в сообщении «Волги-Днепра».

Совет директоров компании принял решение о запуске плана реструктуризации, «направленного на повышение качества, сокращение расходов и развитие продуктовой специализации».

«Мы предпринимаем все шаги по улучшению текущей ситуации, в том числе за счет реструктуризации, и ожидаем, что наши решения позволят вернуться к стратегии роста уже в этом году», - заявил глава совета директоров компании Сергей Шкляник, чьи слова приведены в сообщении. В чем конкретно состоит план реструктуризации, компания не уточняет. При этом отмечается, что «восстановлением доверия заказчиков ABC» займется вновь назначенный гендиректор Николай Глушнев, который до этого 14 лет занимал в компании пост директора по производству.

ABC, чей парк сформирован из 18 Boeing-747 Freighter, отвечает в группе за регулярные перевозки, в прошлом году их объем составил 577,6 тыс. тонн грузов, на 2,1% больше, чем годом ранее. Это был лучший результат среди других грузовых авиакомпаний РФ. Как сообщалось со ссылкой на данные системы «СПАРК-Интерфакс», в 2018 году компания получила 1,4 млрд руб. чистой прибыли по РСБУ, тогда как в 2017 году результат был в 3,8 раза лучше. Выручка за год выросла на 24%, до 99,2 млрд руб. Долгосрочные заемные средства перевозчика на конец 2018 года составляли 15,3 млрд руб. (на конец 2017 года - 6 млрд руб.), краткосрочные - 5,9 млрд руб. (годом ранее - 532 млн руб.)

«Волга-Днепр», выполняющая чартерные грузовые рейсы на девяти Ан-124-100 «Руслан» и пяти Ил-76ТД, в 2018 году перевезла 28,6 тыс. тонн грузов (-24,1%) и заработала 6,4 млрд руб. чистой прибыли по РСБУ (+93%). Выручка компании составила 11,7 млрд руб. (-25%). Долгосрочные заемные средства авиакомпании на конец отчетного периода составляли 11,8 млрд руб. (на конец 2017 года - 15,9 млрд руб.), краткосрочные - 1,14 млрд руб. (годом ранее - 94 млн руб.)

Группа «Волга-Днепр» - крупнейшая на мировом рынке авиaperевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов. Общий парк включает 41 самолет. Группу контролирует ее основатель и президент Алексей Исайкин.