



Ежедневный мониторинг СМИ

30 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.30; ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ НЕ УСИДЕЛ НА ДВУХ СТУЛЬЯХ; У РОСМОРРЕЧФЛОТА ПОЯВИТСЯ ОТДЕЛЬНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ.....	4
LENTA.RU; ЕЛИЗАВЕТА ГОРОДИЩЕВА; КРУТОЙ ПОВОРОТ; В РОССИИ ПОСТРОЯТ МЕГАТРАССУ ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ И СЭКОНОМЯТ МИЛЛИАРДЫ РУБЛЕЙ.....	5
ТАСС; 2019.09.27; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА РАССЧИТЫВАЮТ НА ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ПО МАГИСТРАЛИ МОСКВА - КАЗАНЬ	8
ТАСС; 2019.09.27; НА СЛОЖНЫХ УЧАСТКАХ ТРАССЫ "КОЛЫМА" УЛОЖИЛИ СВЕРХПРОЧНОЕ ПОКРЫТИЕ; В МАГАДАНСКОМ ФИЛИАЛЕ УПРОДОРА ОБЪЯСНИЛИ, ЧТО УКЛАДКА ПОЛУМЕТРОВОГО СЛОЯ ЩЕБНЯ БЫЛА НЕОБХОДИМА В ТОМ-ЧИСЛЕ ИЗ-ЗА ПЛЫВУНА ПОД ДОРОЖНЫМ ПОЛОТНОМ.....	9
ТАСС; 2019.09.27; ДОРОГУ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ ПУТЬ В КРЫМ, ПОСТРОЯТ НА КУБАНИ.....	9
РИА НОВОСТИ; 2019.09.27; ЧИСЛО ПОГИБШИХ В ДТП ЗА 8 МЕСЯЦЕВ СОКРАТИЛОСЬ НА 8%.....	10
РИА НОВОСТИ; 2019.09.27; В КАЖДОМ ПЯТОМ СМЕРТЕЛЬНОМ ДТП ДЕТИ ПЕРЕВОЗИЛИСЬ С НАРУШЕНИЯМИ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЕТ В ГОСДУМУ БЮДЖЕТ РФ НА 2020-2022 ГОДЫ.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2019.09.29; В КРЫМУ ОЦЕНИЛИ ОБЕЩАНИЕ УКРАИНЫ ЗАПУСТИТЬ НА ГРАНИЦЕ АВТОБУСЫ.....	13
RNS; 2019.09.29; В СОВФЕДЕ ОТВЕТИЛИ КИЕВУ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ.....	13
ТАСС; 2019.09.27; В КИЕВЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ БУДУТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ	14
RNS; 2019.09.27; НА УКРАИНЕ НАЗВАЛИ ОПАСНЫМ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ.....	15
RNS; 2019.09.27; КИЕВ НАЗВАЛ УСЛОВИЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ	15
RNS; 2019.09.27; В СОВФЕДЕ ОТВЕТИЛИ КИЕВУ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; МИД РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК ВЪЕЗДА ИНОСТРАННЫХ ТУРИСТОВ В ПЕТЕРБУРГ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ	16
1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ, 29.09.2019 21:51\$ ПРАВИТЕЛЬСТВО НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ УТВЕРДИЛО НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДЕТСКИМ АВТОБУСНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ.....	17
RNS; 2019.09.27; В «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ПРОВЕРКИ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ.....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; ГПБ ПОЛУЧИЛ В ЗАЛОГ 100% КОМПАНИИ-КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ...	18
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; ФАС ПРЕДПИСАЛА ПОВТОРНО РАССМОТРЕТЬ ЗАЯВКИ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ УЧАСТКА МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ	18

ТАСС; 2019.09.27; НА КУБАНИ В 2020 ГОДУ ПОСТРОЯТ ДОРОГУ, ПОЗВОЛЯЮЩУЮ СОКРАТИТЬ ПУТЬ В КРЫМ.....	19
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.30; ПОДРЯДЧИК ВЫШЕЛ ИЗ ПОЕЗДА; СМЕНИЛСЯ ВЛАДЕЛЕЦ «СПЕЦТРАНССТРОЯ»	19
RNS; 2019.09.29; УКРАИНА ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ НА ГРАНИЦЕ С КРЫМОМ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; «ПЕРВЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ОПЕРАТОР» ЗАКАЗАЛ 200 АЛЮМИНИЕВЫХ ВАГОНОВ-ХОППЕРОВ	21
ТАСС; 2019.09.27; ЭТП "ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ" ОСУЩЕСТВИЛА ПЕРВУЮ ОТПРАВКУ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЛАТВИЮ	21
ТАСС; 2019.09.27; РЖД ВВЕДУТ СКИДКИ ДЛЯ ПОЖИЛЫХ ПАССАЖИРОВ В ЧЕСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАЗДНИКА.....	21
RNS; 2019.09.27; ВСЕ НОВЫЕ ВАГОНЫ РЖД ОСНАСТЯТ КОНДИЦИОНЕРАМИ	22
ТАСС; 2019.09.27; ГТЛК И ОБЪЕДИНЕННАЯ ВАГОННАЯ КОМПАНИЯ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 25 ТЫС. ВАГОНОВ	22
ТАСС; 2019.09.30; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА В АМДЕРМЕ ЗАВЕРШИТСЯ ДО ИЮЛЯ 2022 ГОДА	23
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; ИНФРАСТРУКТУРУ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ НЕОБХОДИМО ВЕРНУТЬ В СОБСТВЕННОСТЬ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ - ГУБЕРНАТОР.....	23
ЭКСПЕРТ; 2019.09.30; НАЛЕТ НА ПИТЕР ГРОЗИТ РАЗОРЕНИЕМ.....	24
RNS; 2019.09.29; GEORGIAN AIRWAYS ВЫСТУПИЛА ЗА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ	25
ИЗВЕСТИЯ; ВЛАДИМИР ДОБРЫНИН; 2019.09.29; ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ ПОСАДКА: ЕВРОПЕЙЦЕВ ХОТЯТ ОТУЧИТЬ ОТ ПАССАЖИРСКОЙ АВИАЦИИ; ЗА СПАСЕНИЕ ЭКОЛОГИИ ПРИДЕТСЯ ПЛАТИТЬ ПАССАЖИРАМ.....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.09.29; ВВОЗ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В РОССИЮ НЕ БУДЕТ ОБЛАГАТЬСЯ НДС	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЧЖАО ЛЭЙ; 2019.09.29; ЛАЙНЕР ИЩЕТ ПОСТАВЩИКОВ; РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ПОТЕСНИТ КОНКУРЕНТОВ	28
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2019.09.28; С БЕСПИЛОТНИКОВ СНИМУТ ОТПЕЧАТКИ КРЫЛЬЕВ; В РОСАВИАЦИИ ЖДУТ ФОТОГРАФИИ ВСЕХ ДРОНОВ И ГОТОВЫ ВЫДАВАТЬ ИМ НОМЕРА	29
МИР24; 2019.09.27; БОЛЬШЕ НЕ ИГРУШКА: ВСТУПИЛИ В СИЛУ ПРАВИЛА УЧЕТА ДРОНОВ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА ЗАВЕРШИТСЯ В СЕРЕДИНЕ 2020 ГОДА - РОСАВИАЦИЯ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; БОЛЕЕ 25 ПРОЕКТОВ С ИНВЕСТИЦИЯМИ 44 МЛРД РУБ. РЕАЛИЗОВАНЫ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ В РАМКАХ ТОР И СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК ПРИМЕТ ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ 15 ОКТЯБРЯ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК ОБОЙДЕТСЯ В 3-3,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; В КРЕМЛЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ.....	34
РИА НОВОСТИ; 2019.09.28; ВЛАСТИ САУДОВСКОЙ АРАВИИ ХОТЯТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ.....	34

РИА НОВОСТИ; 2019.09.28; ВОЛОДИН НАЗВАЛ ЦЕНЫ НА ПАРКОВКУ В НОВОМ САРАТОВСКОМ АЭРОПОРТУ ЗАВЫШЕННЫМИ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2019.09.28; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОКА НЕ ПЕРЕЕЗЖАЮТ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ ПЕКИНА	35
RNS; 2019.09.27; В КРЕМЛЕ ОТВЕТИЛИ НА ВОПРОС О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; АВИАВЛАСТИ РФ И БРАЗИЛИИ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; МИНТРАНС ОТМЕНИЛ ТРЕБОВАНИЯ ОБ ОДОБРЕНИИ РОСАВИАЦИЕЙ ИЗМЕНЕНИЙ КОНСТРУКЦИИ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ	37
RNS; 2019.09.27; АЭРОПОРТЫ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО КУРИЛОК	37
ТАСС; 2019.09.27; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ ПОДАЛ ЗАЯВКУ В ПРАВИТЕЛЬСТВО НА 1,3 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" В ОКТЯБРЕ ОТКРОЮТ РЕЙС ИЗ КАЗАНИ В ХАРБИН	38
RNS; 2019.09.27; «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ЛОНДОН И ЖЕНЕВУ	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" ОТСУДИЛИ У АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ 3 МЛН РУБ. ЗА СТОЛКНОВЕНИЕ САМОЛЕТА С ПТИЦЕЙ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; "ПУЛКОВО" С 1 ОКТЯБРЯ ГОТОВО ПРИНИМАТЬ ТУРИСТОВ ИЗ 53 СТРАН ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ВИЗАМ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; АЭРОФЛОТ ВЕРНУЛ ВЛАДЕЛЬЦАМ "ЗОЛОТЫХ КАРТ" БЕСПЛАТНЫЙ ДОСТУП В VIP-ЗАЛЫ АЭРОПОРТОВ ДЕРИПАСКИ.....	41
ТАСС; 2019.09.27; РАЗРАБОТЧИК SSJ-100 РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ САМОЛЕТ МОГУТ ПЕРЕИМЕНОВАТЬ	41
ТАСС; 2019.09.27; "АЗИМУТ" НЕ ПЛАНИРУЕТ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ AIRBUS A220.....	42
ТАСС; 2019.09.27; СЛО "РОССИЯ" ОБЪЯВИЛ ТЕНДЕР НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕЙСОВ ПО ВСЕМУ МИРУ	42

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.30; ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ НЕ УСИДЕЛ НА ДВУХ СТУЛЬЯХ; У РОСМОРРЕЧФЛОТА ПОЯВИТСЯ ОТДЕЛЬНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

Должности **замминистра** транспорта и руководителя **Росморречфлота** могут быть разделены. По данным “Ъ”, с этим уже согласился министр **Евгений Дитрих**. Совмещающий сегодня эти посты **Юрий Цветков**, по словам собеседников “Ъ”, останется в министерстве, а на место главы агентства рассматривается несколько кандидатур. **Росморречфлот** ждут и другие кадровые перестановки.

Как стало известно “Ъ”, в правительстве активно обсуждается вариант разделения должностей **замминистра** транспорта и главы **Росморречфлота**. По словам источников “Ъ”, свое согласие уже дал глава **Минтранса Евгений Дитрих**. В **Минтрансе** и **Росморречфлоте** отказались от комментариев.

Слухи о том, что полномочия будут разделены, ходят в отрасли больше года после ухода с этих постов Виктора Олерского (см. “Ъ” от 18 июня 2018 года). Именно он, находясь на посту заместителя главы **Минтранса** и курируя водный транспорт с 2009 года, лоббировал в свое время объединение постов. В 2015 году после ухода с позиции главы **Росморречфлота** Александра Давыденко правительство согласилось с этим, и господин Олерский занял обе должности.

Летом 2018 года он покинул госслужбу, а на смену пришел экс-президент Новороссийского морского пароходства («Новошип», входит в группу «Совкомфлот») **Юрий Цветков**. Но уже в ноябре 2018 года помощник президента **Игорь Левитин** назвал ошибкой «эксперимент» по совмещению должностей:

«Не может руководитель агентства быть одновременно заместителем министра, у кого спросить тогда за то, что не выполняется работа».

По словам собеседников “Ъ”, **Юрий Цветков** останется в министерстве. Руководителем агентства может быть назначен заместитель главы **Росморречфлота** Захарий Джиоев, курирующий морские порты и развитие инфраструктуры, либо заместитель главы агентства по управлению безопасности судоходства Александр Пошивай. Когда именно будет принято решение, собеседники “Ъ” оценить не берутся.

Источники “Ъ” в отрасли считают разделение постов логичным. «**Минтранс** занимается созданием нормативной базы, а **Росморречфлот** — исполнением поручений, нужен комплексный подход, чтобы совмещать оба поста», — говорит один из них. Другой собеседник “Ъ” отмечает, что большую роль играет личность руководителя и «на данном этапе нет такой фигуры, чтобы совмещать обе должности». Остался ряд проблем, которые необходимо решить и в той и другой области, логично это поделить между двумя людьми, заключают собеседники “Ъ”.

По данным “Ъ”, в ближайшее время внутри **Росморречфлота** произойдут и другие кадровые перестановки. Свой пост покинет заместитель главы агентства Виктор Вовк, курирующий внутренний водный транспорт. Он, по неофициальной информации, может быть назначен вице-губернатором Ростовской области. Самым вероятным сменщиком собеседники “Ъ” в отрасли называют первого заместителя главы ФГБУ «Канал имени Москвы» Владимира Аборнева.

Уже понятно, что сохранение совмещения постов после ухода Виктора Олерского было ошибкой, так как соответствующей по масштабу фигуры на смену объективно найти не удалось, и эффективность работы снизилась, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Это привело к провалу ряда ключевых для отрасли инициатив, в частности

реализации проектов Багаевского гидроузла на Дону, ввод которого перенесен самое раннее на 2023 год, и Нижегородского низконапорного гидроузла, ввод которого перенесен самое раннее на 2024 год, отмечает эксперт. То, что вслед за разделением постов в агентстве продолжатся кадровые перестановки, также вполне ожидаемо, считает господин Бурмистров: сформировавшийся комплекс проблем на внутреннем водном транспорте формирует запрос на обновление команды, причем логичным представляется, чтобы это обновление осуществлялось уже новым руководителем **Росморречфлота**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4109696>

LENTA.RU; ЕЛИЗАВЕТА ГОРОДИЩЕВА; КРУТОЙ ПОВОРОТ; В РОССИИ ПОСТРОЯТ МЕГАТРАССУ ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ И СЭКОНОМЯТ МИЛЛИАРДЫ РУБЛЕЙ

Российское правительство готово поставить точку в вопросе строительства спорной мегатрассы из Москвы в Казань. Дорога длиной более 700 километров и стоимостью порядка 540 миллиардов рублей целый год «ссорила» между собой Минфин, Минэкономразвития и **Минтранс**. Ведомства не могли договориться о том, стоит ли прокладывать новую, но баснословно дорогую дорогу, или же лучше просто реконструировать старую трассу М7 за меньшие деньги. Спор зашел так далеко, что под угрозой оказались сроки сдачи проекта. Однако в сентябре в правительстве наконец смогли прийти к компромиссу и не только договорились о варианте трассы, но даже придумали способ сэкономить миллиарды рублей. Мегапроект международного масштаба — в материале «Ленты.ру».

Восточный разворот

В правительстве выходят на финишную прямую в обсуждении параметров строительства скоростной автомобильной трассы Москва — Казань. Дорога, которая одновременно является частью международного инфраструктурного мегапроекта по строительству транспортного коридора «Европа — Западный Китай» и **нацпроекта Комплексный план модернизации и развития инфраструктуры**, активно обсуждается уже год.

Первоначально трасса являлась только частью маршрута из Китая в страны Европы через Казахстан и Россию. Идея о транспортном коридоре возникла еще в середине 2000-х на фоне роста объемов торговли между КНР и ЕС. Россия подключилась к инициативе «Европа — Западный Китай» в 2008 году, когда подписала меморандум с Казахстаном, предполагающий развитие транспортного коридора. В 2015-м во время визита президента России Владимира **Путина** в Китай Москва пришла к соглашению и с Пекином. В то время предполагалось, что международный транспортный коридор запустят уже в 2023 году.

В правительстве ожидали, что реализация проекта позволит развивать грузовые перевозки внутри России, повысит уровень экономической связанности регионов и даст толчок их экономическому росту. Так, в непосредственной зоне прохождения российской части транспортного коридора «Европа — Западный Китай» проживает более 45 миллионов человек. Однако с учетом всех территорий, входящих в зону прохождения трассы, цифра возрастает до 62 миллионов, что составляет около 40 процентов населения страны. В октябре прошлого года трасса была включена в **Комплексный план модернизации и развития инфраструктуры**, считающийся тринадцатым **нацпроектом**, в результате чего сроки строительства дороги передвинулись на конец 2024 года. Однако в течение года после включения трассы в **нацпроект** окончательное решение по поводу ее параметров все еще не принято, и **Минтранс**, Минэкономразвития и Минфин продолжают спорить о маршруте, протяженности и стоимости строительства.

Удар по рублю

Одним из основных вопросов строительства трассы является ее высокая стоимость — затраты должны быть соразмерны тому экономическому эффекту, который будет получен

при запуске по дороге грузопотока. Россия с самого начала в отличие от Китая и Казахстана пошла по пути не только реконструкции существующих участков трасс по маршруту будущего коридора, но также строительства новых дорог. Оценивая проект, власти заключили, что одна только реконструкция существующих магистралей привела бы к сильному росту нагрузки на них.

В апреле 2019 года «Автодор» представил проект строительства трассы с нуля. Согласно ему, дорога будет полностью платной, ее длина составит 729 километров, а расчетная скорость движения — 120 километров в час. Стоимость строительства в госкомпании оценили в 539,6 миллиарда рублей, из которых более половины (323,1 миллиарда) будут получены в виде субсидий из федерального бюджета, а остальные средства (216,5 миллиарда) предполагается получить из внебюджетных источников. Сама трасса должна пройти от Москвы через Владимир, Муром, Арзамас, Сергач, Канаш в Шали в обход Казани, объединив сразу пять регионов: Подмосковье, Владимирскую и Нижегородскую области, Чувашию и Татарстан.

Однако в июне премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил ведомствам оценить также идею не строительства новой трассы, а реконструкции существующей М7 «Волга», включая строительство обходов городов (М7 тоже проходит через Москву, Нижний Новгород, Казань и имеет подъезды к Владимиру, Иванову и Чебоксарам). Независимый оценщик пришел к выводу, что стоимость реконструкции трассы обойдется в сумму от 111,3 миллиарда до 139 миллиардов рублей. Оба варианта включают реконструкцию трассы до категории 1Б (скоростная трасса с минимум четырьмя полосами без одноуровневых пересечений с дорогами и пешеходными переходами). Между тем эти цифры сильно расходятся с оценкой реконструкции М7, проведенной Минэкономразвития и **Минтрансом** — по их оценке затраты намного выше — 400 миллиардов и 449 миллиардов рублей соответственно.

Второе дыхание

Разные оценки стоимости реконструкции трассы «Волга» вызвали споры в правительстве. Так, **Минтранс** полностью поддержал проект «Автодора» по строительству совершенно новой дороги. «Ее [М7] надо или реконструировать, или не реконструировать. Реконструкция М7 обойдется в 449 миллиардов бюджетных денег, строительство новой дороги будет стоить 312 миллиардов рублей бюджетных денег, плюс еще 216 миллиардов рублей внебюджетных денег. Бюджет потратит меньше (в случае строительства новой, а не реконструкции старой трассы — прим. «Ленты.ру»)), — сказал первый **замминистра Иннокентий Алафинов** в начале сентября. В Минфине приняли противоположную позицию, основываясь на данных независимого оценщика. В ведомстве предложили потратить только 120 миллиардов рублей на реконструкцию М7.

В Минэкономразвития заняли промежуточную позицию в отношении реконструкции М7 и строительства новой трассы. В июле глава ведомства Максим Орешкин совершил поездку по трассе на форум моногородов из Москвы в Тольятти за рулем автомобиля. Основной целью поездки была как раз подготовка позиции ведомства для финального решения о выборе между строительством новой трассы или полной реконструкцией старой. По итогам автопробега министр заявил, что большая часть дороги в хорошем состоянии, но есть «узкие, не очень хорошие [места], честно скажу; в одном месте чуть колесо не пробили».

В августе Минэкономразвития представило собственный вариант проекта: в ведомстве предложили существенно сэкономить на строительстве новой трассы, но при этом и реконструировать М7. В министерстве предлагают построить новый скоростной платный участок от Москвы до Владимира с объездом последнего, а дальше частично реконструировать старую трассу. Например, в Минэкономразвития хотят расширить трассу до трех полос там, где их сейчас две, а также достроить объезды Гороховца, Нижнего Новгорода и Чебоксар. По оценке министерства экономического развития,

проект в таком виде позволит сократить траты до 279 миллиардов рублей (то есть почти вдвое) и максимально эффективно использовать бюджетные ресурсы. Траты на строительство новых участков в рамках проекта составят 121 миллиард.

По дешевке

Дискуссия между ведомствами заняла не один месяц, и в августе некоторые федеральные чиновники уже начали бить тревогу по поводу отсутствия итогового решения. По их мнению, «счет пошел на дни», и решить, в каком именно виде будет реализовываться проект, нужно в течение месяца. В противном случае гигантскую стройку не завершить до конца 2024 года, когда по плану все 13 **нацпроектов** должны быть исполнены. В **Минтрансе** открыто заявили, что надеются на появление окончательного решения по проекту в октябре.

Однако в сентябре проект сдвинулся с мертвой точки — сначала вице-премьер **Максим Акимов**, который курирует в правительстве транспорт, сообщил, что **Минтранс** и Минэкономразвития разработали компромиссный вариант строительства трассы, разбив его на несколько этапов. Согласно плану, предлагается до 2024 года построить дорогу от Москвы через Владимир до Арзамаса (около 350 километров и 185 миллиардов рублей) и сделать обход Казани (более 140 километров и около 180 миллиардов рублей). Строительство центрального участка трассы предлагается отложить, а высвободившиеся средства частично направить на реконструкцию М7 от Нижнего Новгорода до Казани (около 50 миллиардов рублей).

«Таким образом, мы получим практически новую трассу М-7, с улучшенными характеристиками, с новой освещенностью, развязками, обходами городов и увеличенной полезностью. Решим две давно назревшие проблемы: обойдем Казань, с одной стороны, а с другой стороны — получим прекрасную хорошую дорогу от Москвы до Арзамаса, включая, естественно, Владимир, туристические центры, и поток, который пойдет к Владимиру, к Дивеево, Сарову. Вот такая идея. Мне кажется, она компромиссная», — сказал **Акимов**. В Минфине фактически поддержали эту идею — первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов одобрил строительство двух новых участков трассы Москва — Казань — скоростной платной магистрали от Москвы до Владимира с обходом последнего и участок в обход Казани. «[Он] позволит нам спуститься до Самары и далее уйти на российско-казахстанский пункт пропуска «Сагарчин»», — сообщил глава **Минтранса Евгений Дитрих**. По неофициальной информации, центральный участок дороги, предположительно, будет достраиваться уже после 2024 года.

Открытый вопрос

Однако из-за изменения концепции проекта в пользу строительства новой трассы и реконструкции старой его параметры сильно меняются. Неназванный представитель **Минтранса** в конце сентября заявил, что план строительства до конца 2024 года собираются урезать втрое и вместо 729 километров трассы построить только 230 километров. Завершение проекта и вовсе хотят перенести на 2027 год. В таком виде программа позволит значительно сэкономить деньги — в новом исполнении до конца 2024 года она обойдется вместо 539 миллиардов рублей всего в 250 миллиардов.

Кроме того, одновременно реконструкция старой трассы и строительство новой должны решить один из главных споров между ведомствами — какой из вариантов (реконструкция старой трассы или строительство новой) позволят максимально сократить аварийность на дорогах и число жертв ДТП. Данный показатель является одной из главных целей еще одного **нацпроекта** — «Безопасные и качественные дороги». Так, в Минэкономразвития настаивали, что строительство только новой дороги не решит проблему аварийности М7, где сейчас всего две полосы и нет полосы для обгона. Глава ведомства Максим Орешкин объяснял, что даже если новую дорогу построят, люди при поездке из Казани в Нижний Новгород продолжают пользоваться старой, чтобы не делать крюк. При этом он отмечал, что в настоящее время М7 очень перегружена на участке от

Москвы до Владимира, и здесь новый платный участок дороги будет пользоваться спросом.

Между тем в **Минтрансе** утверждали, что именно строительство совершенно новой трассы позволит резко сократить аварийность и число жертв. В ведомстве приводили в пример федеральную трассу М10 из Москвы в Петербург, где после запуска движения даже на первых участках М11 (ее скоростной дублер) снизилось число ДТП и их жертв. Исходя из этого, постепенное возведение новой трассы из Москвы в Казань и поэтапная реконструкция старой позволят максимально сократить число смертей на дорогах. Окончательное решение по поводу проекта платной скоростной дороги из Москвы в Казань пока не принято. Ожидается, что вопрос подробно обсудят на совещании у первого вице-премьера в начале октября. После этого проект должен быть утвержден на проектном комитете, занимающемся транспортной частью Комплексного плана модернизации инфраструктуры, попасть в президиум по **нацпроектам** и затем лечь на стол Дмитрию **Медведеву**.

<https://lenta.ru/articles/2019/09/29/highway/>

ТАСС; 2019.09.27; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА РАССЧИТЫВАЮТ НА ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ ПО МАГИСТРАЛИ МОСКВА - КАЗАНЬ

Промышленный потенциал Татарстана в случае создания высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Казань будет давать ей высокую загрузку. Власти республики рассчитывают на положительное решение федерального центра по строительству дороги, сообщил в пятницу ТАСС министр экономики Татарстана Фарид Абдулганиев в кулуарах Форума малого и среднего бизнеса регионов стран-участниц ШОС и БРИКС.

"Если вы спросите, нужно или не нужно [строить ВСМ], конечно же, нужно - любая инфраструктурная поддержка регионов, она важна, и есть потенциал загрузки для дальнейшего развития тех регионов, которые будут по пути следования [магистрали]. Решение принимается федеральным центром. Мы в свою очередь с таким обращением [о необходимости создания ВСМ] выступали и выступаем, рассчитываем на поддержку", - сказал он.

Как уточнил министр, в регионе традиционно развита промышленность - нефтедобыча, нефтепереработка, машиностроение. В то же время так сложилось исторически, что в республике не было развитой железнодорожной сети. Татарстан, будучи регионом с большим объемом выпускаемой продукции, будет давать загрузку новой магистрали в случае ее создания, считает министр.

"Безусловно, это [создание ВСМ] было бы большим плюсом. Надеемся на положительное решение со стороны наших коллег из федерального центра", - добавил Абдулганиев.

В середине апреля стало известно, что президент РФ Владимир Путин поддержал начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург. Ранее обсуждалось строительство ВСМ Москва - Казань, и, по словам вице-премьера РФ Максима Акимов, проект не закрыт, обсуждаются сроки его реализации и очередность относительно дороги до Санкт-Петербурга. Предварительно строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург оценили в 1,5 трлн руб., говорил журналистам Акимов. Проектированием ВСМ занимаются РЖД.

Пятый Форум малого и среднего бизнеса регионов стран-участниц ШОС и БРИКС проходит в Уфе с 26 по 27 сентября, в нем принимают участие около 2,5 тысяч экспертов из 30 стран. События бизнес-форума доступны всем желающим в режиме онлайн, трансляции ведутся на сайте sco-brics.ru. Организатором форума выступает правительство Республики Башкортостан. ТАСС является генеральным информационным партнером мероприятия.

<https://tass.ru/ekonomika/6936231>

ТАСС; 2019.09.27; НА СЛОЖНЫХ УЧАСТКАХ ТРАССЫ "КОЛЫМА" УЛОЖИЛИ СВЕРХПРОЧНОЕ ПОКРЫТИЕ; В МАГАДАНСКОМ ФИЛИАЛЕ УПРОДОРА ОБЪЯСНИЛИ, ЧТО УКЛАДКА ПОЛУМЕТРОВОГО СЛОЯ ЩЕБНЯ БЫЛА НЕОБХОДИМА В ТОМ-ЧИСЛЕ ИЗ-ЗА ПЛЫВУНА ПОД ДОРОЖНЫМ ПОЛОТНОМ

Плывун под цементобетонным полотном и многочисленные провалы федеральной автодороги "Колыма" в Магаданской области вынудили ремонтников применить выравнивающую технологию с укладкой щебня толщиной в полметра. Дорожное полотно стало известно в интернете как "царь-асфальт", сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе правительства региона со ссылкой на руководителя магаданского филиала Упрдора "Виллой" Степана Кожевникова.

Пользователи социальных сетей распространили в интернете фотографии уложенного магаданскими дорожниками асфальта толщиной в полметра. Новое полотно подверглось жесткой критике со стороны колымчан. Люди прозвали участок "Царь-асфальтом" по аналогии с Царь-пушкой и Царь-колоколом.

"Было принято решение взять цементобетонное покрытие за твердое основание и применить технологию выравнивающего слоя из черного щебня, местами слоем в несколько десятков сантиметров. Поверх был уложен армированный слой из геополотна, сверху покрыт двумя слоями асфальтобетона. На сегодняшний день это максимально рациональный и надежный подход. В этом году исправление профиля таким методом реализовано с 1950 км до 1970 км трассы Р-504 "Колыма", сейчас идет работа на участке со 1881 км по 1888 км", - приводит пресс-служба слова Кожевникова.

Специалист отметил, что при разработке проектно-сметной документации предлагалось несколько вариантов устранения провалов и приведения дороги в нормативное состояние. Один из вариантов - демонтаж цементобетонного покрытия с последующей его утилизацией. По стоимости процедура оказалась затратной. Кроме того, под цементобетонным полотном был обнаружен плывун, ликвидация которого доставила бы много проблем.

Трасса "Колыма" была построена несколько десятков лет назад из цементобетонного покрытия. В нижней части полотно было армированным. В связи с тем, что дороги проложены на вечной мерзлоте, форма грунта со временем подверглась изменениям - дорога серьезно деформировалась, образуя провалы и просадки.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sverhprocnoe-pokrytie-poavilos-na-slozhnyh-doroznyh-ucastkah-trassy-kolyma---uprdor>

ТАСС; 2019.09.27; ДОРОГУ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ ПУТЬ В КРЫМ, ПОСТРОЯТ НА КУБАНИ

Правительство Кубани заключило контракт с акционерным обществом по строительству и реконструкции автомобильных дорог и аэродромов в обход станицы Ленинградской. Новая дорога позволит сократить путь в Крым. Об этом говорится в материалах Единой информационной системы в сфере закупок.

Дорога в обход станицы Ленинградской позволит разделить транспортный поток, который идет в сторону Тамани и Крыма из европейской части России. Участок обходной дороги станет частью одного из кратчайших путей, ведущих к мосту через Керченский пролив. Проезд для автомобилей по нему будет на 60 километров короче, чем по трассам федерального назначения.

Согласно данным в Единой информационной системе, строительные работы завершатся 30.11.2020 года.

Стоимость контракта составляет 1,5 млрд рублей. Начало работ предусмотрено с момента заключения контракта.

На Кубани в 2021 году построят дорогу в обход райцентра Тимашевск, который позволит уменьшить заторы на дороге в Крым. Проектная стоимость контракта составила 7,6 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-kotora-pozvolit-sokratit-put-v-krym-postroat-na-kubani>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.27; ЧИСЛО ПОГИБШИХ В ДТП ЗА 8 МЕСЯЦЕВ СОКРАТИЛОСЬ НА 8%

Число погибших в ДТП на российских дорогах за восемь месяцев текущего года сократилось на 8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил РИА Новости заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России полковник полиции Олег Понарьин.

"Это, конечно, беспрецедентно хороший показатель - и в процентах, и, главное - в сохраненных человеческих жизнях", - отметил Понарьин, подводя промежуточные итоги реализации федерального проекта "Безопасность дорожного движения" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Всего, по данным официальной статистики аварийности, с января по август в стране произошло 101198 дорожно-транспортных происшествий, что на 2,9% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В них погибли 10111 (-8,3%) и пострадали 131179 (-2,2%) человек.

Заместитель руководителя российской Госавтоинспекции отметил не только сокращение общего количества ДТП и числа раненых в них, но и уменьшение количества аварий с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения. Также, по словам Олега Понарьина, сохраняется тенденция и к снижению количества наездов на пешеходов, что является результатом в том числе изменения инфраструктуры автомобильных дорог: пешеходные переходы все больше совмещаются с искусственными неровностями, обозначаются хорошо видимой разметкой, оснащаются дорожными знаками и светофорами.

"Все это – результат восьми месяцев целенаправленных действий в рамках федерального проекта "Безопасность дорожного движения". За это время подготовлено несколько нормативных правовых актов, в том числе федеральных законов, часть из которых уже внесены в Государственную думу. Мы надеемся, что в ходе осенней сессии депутаты их рассмотрят. Кроме того, подготовлено несколько государственных стандартов, которые, в частности, касаются применения дорожных знаков, разметки и элементов обустройства автомобильных дорог. В ближайшее время эти стандарты будут утверждены, получат статус обязательных и будут способствовать достижению общей цели – снижению смертности на дорогах", - сказал Олег Понарьин.

Он сообщил, что в реализации нацпроекта участвуют практически все федеральные органы исполнительной власти, независимо от того, относятся они к силовому, экономическому или социальному блоку.

"Без межведомственного взаимодействия, конечно, такие глобальные задачи решить невозможно. Мы тесно взаимодействуем с министерством транспорта, министерствами просвещения и образования и МЧС. По вопросам финансирования и проектирования работаем с Минфином. Мы также рассчитываем на упрочение отношений с Минздравом. Главное, что проектный комитет правительства России, возглавляемый вице-премьером Максимом Акимовым, объединяет нас всех вокруг общей цели и правильно расставляет приоритеты в решении задач", - отметил Олег Понарьин.

Большое значение для снижения количества аварий и смертности в них, по мнению замначальника ГУОБДД МВД России, имеет работа в информационном поле,

проводимая Госавтоинспекцией, в том числе, совместно с экспертным центром "Движение без опасности".

Так, в рамках федерального проекта "Безопасность дорожного движения" в начале августа стартовал проект "Однозначно", который охватил 15 субъектов России.

"Проект "Однозначно" в наглядном, доступном формате позволяет проникнуть в сознание каждого участника дорожного движения и убедить его соблюдать ПДД. Приоритет в этом проекте отдан скорости, поскольку это основной убийственный фактор", - отметил Олег Понарьин.

По его словам, социальные видеоролики, которые в рамках этого проекта демонстрируются на федеральных телеканалах, а также акции в регионах-участниках проекта оказались очень востребованы. В ведомстве рассчитывают, что в итоге об этом проекте заговорят по всей России.

<https://ria.ru/20190927/1559205986.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.27; В КАЖДОМ ПЯТОМ СМЕРТЕЛЬНОМ ДТП ДЕТИ ПЕРЕВОЗИЛИСЬ С НАРУШЕНИЯМИ

Установлено, что в каждом пятом произошедшем в России дорожно-транспортном происшествии, в котором погиб ребенок в возрасте до 12 лет, дети перевозились с нарушениями. Такие данные были озвучены в ходе всероссийского "родительского всеобуча", посвященного проблеме безопасной перевозки детей в транспортных средствах, который пошел в ГУОБДД МВД России.

На "родительском всеобуче" руководители региональных подразделений Госавтоинспекции, представители министерства просвещения и родительских сообществ, а также эксперты в области безопасности дорожного движения обсудили методы формирования правосознания и культуры в области безопасности дорожного движения и профилактики нарушений правил перевозки детей.

Выступая на мероприятии, заместитель руководителя Госавтоинспекции МВД России полковник полиции Олег Понарьин отметил, что безопасность ребенка в транспортной среде зависит, в первую очередь, от родителей. "Азы поведения должны закладываться в семье, а взрослые обязаны подавать детям положительный пример", - сказал полковник полиции Понарьин.

Замначальника ГУОБДД МВД России подчеркнул, что, несмотря на снижение основных показателей детского дорожно-транспортного травматизма за последние несколько лет, состояние аварийности с участием несовершеннолетних по-прежнему остается острой проблемой.

По данным официальной статистики аварийности, более 63% погибших в ДТП детей – это дети-пассажиры. За первые 8 месяцев текущего года произошло 6243 (+ 2,3%) дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пассажиров, в которых 242 (- 11,4%) ребенка погибли и 7360 (+ 2,8%) получили ранения.

В целях профилактики детского дорожно-транспортного травматизма сотрудники Госавтоинспекции в текущем году организовали и провели почти 13 тысяч мероприятий по выявлению и пресечению нарушений правил перевозки детей-пассажиров. Возбуждены свыше 450 тысяч дел по части 3 ст. 12.23 КоАП РФ ("Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения"). Штраф за подобное нарушение для физических лиц составляет три тысячи рублей.

В настоящее время в рамках федерального проекта "Безопасность дорожного движения" Госавтоинспекцией МВД России при поддержке экспертного центра "Движение без опасности" реализуется социальная программа "Детство без опасности", в ходе которой на базе перинатальных центров организуются тренинги и мастер-классы по правильной перевозке детей в автомобиле. Программа стартовала в июле. Планируется, что к 2021 году она будет работать в 100 городах России.

<https://ria.ru/20190927/1559199336.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЕТ В ГОСДУМУ БЮДЖЕТ РФ НА 2020-2022 ГОДЫ

Правительство РФ в понедельник направит на рассмотрение в Госдуму проект закона «О федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов», сообщили в пресс-службе кабинета министров.

«Как и в прошлом году, бюджетный пакет будет внесен в электронном виде и размещен на едином портале бюджетной системы РФ budget.gov.ru. Часть документов, в соответствии с законодательством РФ, будет внесена в бумажном виде. Федеральный бюджет заявлен профицитным на весь трехлетний период», - говорится в сообщении.

Как отмечают в правительстве, в 2020-2022 годах прогнозируется увеличение доходов федерального бюджета в номинальном выражении с 20 174,9 млрд рублей в 2019 году до 20 379,4 млрд рублей в 2020 году (+2,1% к 2019 году), 21 246,5 млрд рублей в 2021 году (+4,3% к 2020 году) и 22 058,3 млрд рублей в 2022 году (+3,8% к 2021 году).

Общий объем расходов федерального бюджета в 2020 году составит 19 503,3 млрд рублей (+6,6% к 2019 году), в 2021 году - 20 634,0 млрд рублей (+5,8% к 2020 году) и в 2022 году - 21 763,3 млрд рублей (+5,5% к 2021 году).

«В первую очередь предусмотрено увеличение расходов на программы, содействующие достижению национальных целей развития, а также на финансирование задач, поставленных президентом РФ в послании Федеральному собранию», - отмечается в сообщении.

На реализацию национальных проектов предусмотрен рост бюджетных ассигнований более чем на 203,6 млрд рублей до 2,0 трлн рублей в 2020 году (1,8 трлн рублей в 2019 году); до 2,2 трлн рублей в 2021 году; и до 2,7 трлн рублей в 2022 году.

«В структуре расходов проекта бюджета - поддержка проектов в сфере экономики и развития инфраструктуры, национальной безопасности, но самый масштабный рост предусмотрен по статьям социальной сферы и программам повышения качества жизни граждан», - говорится в сообщении.

Согласно Бюджетному кодексу (БК), правительство должно вносить в Госдуму проект бюджета не позднее 1 октября текущего года. Одновременно вносится трехлетний прогноз социально-экономического развития РФ, основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики, прогнозный план приватизации, оценки ожидаемого исполнения бюджета за текущий год.

Парламенту дается 60 дней на рассмотрение документа в трех чтениях. В случае, если бюджет будет внесен 30 сентября, Госдума должна будет рассмотреть его до 29 ноября.

Ранее первый вице-спикер Госдумы Александр Жуков сообщал, что ориентировочно первое чтение бюджета состоится 24 октября.

На прошлой неделе спикер Госдумы Вячеслав Володин на встрече фракции «Единая Россия» с первым вице-премьером, министром финансов Антоном Силуановым отметил работу Минфина при формировании бюджета. «Мы все понимаем, что Минфин работает, никто камнем не бросит, сказав о том, что свет в окне министра или его заместителя гаснет рано, или они уходят засветло - работают много. Но при этом нам необходимо ответить на ключевые вопросы, которые перед нами ставит избиратель», - сказал спикер.

По словам Володина, первая проблема, на которую при обсуждении бюджета нужно обратить внимание, это сдвиг сроков финансирования регионов: «Мы с вами выйдем на изменение законодательства, которое позволяет решить вопрос, чтобы деньги приходили в регион пускай не в январе, но хотя бы приходили в марте. И можно было начинать, и торги, и аукционы, конкурсы проводить в марте». Второй ключевой вопрос - повышение инвестиционной привлекательности регионов, за счет чего должен быть обеспечен рост

экономики. Кроме того, спикер обратил внимание на повышение бюджетной обеспеченности регионов и обеспечение социальных стандартов.

«И если мы выйдем на рассмотрение бюджета с ответами на эти стержневые темы, думаю, что вопросов будет меньше, хотя они будут. Это участь, при рассмотрении бюджета министр отвечает на большое количество вопросов, просто они могут быть частными, а могут быть затрагивающими большие социальные группы. Поэтому, Антон Германович (министр финансов - ИФ), в ваших руках многое. Если вы считаете, что эти четыре идеологемы нельзя поддержать - скажите. Если вы считаете, что их можно поддержать, давайте будем круглосуточно работать, чтобы (выйти - ИФ) на решение этих вопросов», - подчеркнул спикер, обращаясь к министру финансов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2019.09.29; В КРЫМУ ОЦЕНИЛИ ОБЕЩАНИЕ УКРАИНЫ ЗАПУСТИТЬ НА ГРАНИЦЕ АВТОБУСЫ

Глава комитета Госсовета РК по межнациональным отношениям и вопросам народной дипломатии Юрий Гемпель считает, что организация пассажирских перевозок украинской стороной на границе с Крымом способствует укреплению связей между двумя народами.

- Как рядовой крымчанин я рад такому решению Украины. У многих крымчан там живут родственники и друзья. К тому же, ежегодно растет число туристов из Украины в Крым. Хотелось бы, чтобы для людей были созданы комфортные условия, - сказал Юрий Гемпель в комментарии «РГ».

Он также отметил, что если киевские власти сдержат свое обещание, то это будет маленьким шагом к возможности вести позитивный диалог между Россией и Украиной.

- Возможно, это первый шаг для того, чтобы наши народы могли общаться и не были разорваны родственные связи. Ведь когда чиновники и политики препятствуют свободному общению между гражданами, они нарушают права человека, - сказал Гемпель.

Украина планирует запустить пассажирские перевозки на границе с Крымом после запуска контрольных пунктов въезда-выезда «Чонгар» и «Каланчак» и обустройства станции. При этом о восстановлении рейсов в Крым речь не идет, сообщил министр инфраструктуры Украины Владислав Криклий.

Напомним, Киев в одностороннем порядке прекратил движение автобусов и поездов через границу с Крымом в конце 2014 года.

<https://rg.ru/2019/09/29/reg-ufo/v-krymu-ocenili-obeshchanie-ukrainy-zapustit-na-granice-avtobusy.html>

RNS; 2019.09.29; В СОВФЕДЕ ОТВЕТИЛИ КИЕВУ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ

Член Совета Федерации Алексей Пушков прокомментировал заявление украинского министра об «опасности» возобновления авиасообщения между Украиной и Россией.

«Прямое авиасообщение с Россией «опасно для украинцев», заявили в Киеве. А газовый транзит не опасен? Или наш газ? А говорить на русском, как вся Украина, включая президента и его жену, не слишком опасно? По этой логике, Украине надо срочно переезжать в район острова Кирибати», — написал Пушков в своем Twitter.

Ранее украинский министр инфраструктуры Владислав Криклий заявил в интервью «Экономической правде», что возобновление авиасообщения с Россией якобы опасно для украинцев.

Украина прекратила авиасообщение с Россией 25 октября 2015 года. Были также запрещены транзитные полеты российских авиакомпаний через украинскую территорию, «если они содержат товары военного назначения, двойного назначения или российскую военную живую силу».

<https://rns.online/transport/V-Sovfede-otvetili-Kievu-na-zayavlenie-po-aviasoobscheniyu--2019-09-27/>

ТАСС; 2019.09.27; В КИЕВЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ БУДУТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Киев не намерен в обозримом будущем восстанавливать прямое авиасообщение с Москвой, но железнодорожное сообщение не прервет. Об этом заявил в опубликованном в пятницу интервью изданию "Европейская правда" министр инфраструктуры Украины Владислав Криклий.

"Пока эта страна [Россия] остается страной-агрессором, мы в состоянии войны и не хочется повторений МН17 [крушения малайзийского авиалайнера в Донбассе, в котором Киев бездоказательно обвиняет Россию; международное расследование авиакатастрофы не завершено]. Это просто опасно для Украины. Мне кажется, надо иметь какой-то суицидальный настрой, чтобы предложить восстановление этого авиасообщения", - сказал он. По мнению Криклия, с учетом политики, которую Россия ведет в отношении Украины, "о прямом авиасообщении с [Россией] нельзя говорить вообще".

В то же время, как подчеркнул министр, железнодорожное сообщение с РФ Украина прерывать не будет. "Это вопрос другого характера. Если говорить с политической точки зрения, то, конечно, можно было бы [железнодорожное сообщение] опять-таки заблокировать. Озвучу некоторые цифры. Например, за восемь месяцев 2019-го перевезено 7,7 млн тонн грузов, направлявшихся транзитом, а оплата за проезд составляла 3,5 млрд гривен (более \$145 млн)", - сообщил Криклий.

"Вы же знаете, что в сфере пассажирских перевозок эти рейсы [в Россию] - одни из немногих, которые являются прибыльными <...> Мы просто создадим, наверное, дополнительные препятствия для граждан, которые все равно вынуждены ездить туда по разным причинам. Так они будут ездить через Белоруссию. Мы и так для экономики Белоруссии уже хорошие условия создали", - отметил министр инфраструктуры. Он добавил, что блокирование украинской стороной транзитных перевозок грузов в Россию вступило бы в противоречие с действующими нормами Всемирной торговой организации (ВТО).

В июле 2019 года пресс-служба "Укржелдороги" сообщила, что за пять месяцев пассажирский поезд №5/6 сообщением Киев - Москва принес компании прибыль в размере 117,7 млн гривен (\$4,5 млн) - больше, чем поезда на пяти самых прибыльных внутренних направлениях вместе взятые.

История запрета перелетов

"Воздушные трения" Киева с Москвой начались с требований Украины оплачивать штрафы за якобы незаконные полеты российских авиакомпаний в Крым, воссоединившийся с РФ по итогам референдума в марте 2014 года. Затем, в сентябре 2015 года, Киев объявил о введении санкций в отношении более 20 российских авиакомпаний. По словам бывшего тогда премьер-министром Украины Арсения Яценюка, это было сделано из-за их полетов в Крым, что якобы является нарушением воздушного пространства Украины.

Россия вынуждена была заявить о введении ответных мер в отношении украинских авиакомпаний. Через несколько дней все тот же Яценюк выступил с заявлением о полном запрете полетов российских авиакомпаний на Украину и их транзитных перелетов, "если они содержат товары военного назначения, двойного назначения или российскую военную живую силу". Министерство инфраструктуры страны сразу объявило о полном прекращении регулярного воздушного сообщения с Россией с 25 октября 2015 года.

В качестве ответного шага Росавиация запретила всем украинским авиакомпаниям летать в Россию. Из Москвы в Киев и обратно самолетом теперь можно долететь только транзитом через третьи страны.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6937843>

RNS; 2019.09.27; НА УКРАИНЕ НАЗВАЛИ ОПАСНЫМ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Возобновление авиасообщения с Россией опасно для украинцев, заявил в интервью «Экономической правде» украинский министр инфраструктуры Владислав Криклий.

«Пока эта страна остается агрессором, мы в состоянии войны и не хочется повторений МН17. Это просто опасно для украинцев. Мне кажется, надо иметь какое-то суицидальное настроение, чтобы предложить восстановление этого авиасообщения», — заявил Криклий. Министр также отметил наличие геополитического фактора. По его словам, если Украина начнет всё восстанавливать в отношениях с Россией, то получится, что Киев даст внешнему миру послыл «все замечательно, никаких проблем у нас с ними нет».

«Тогда вопрос: зачем мы за какими-то дополнительными санкциями по отношению к ним обращаемся, зачем мы хотим продолжать коммуникацию в четырехстороннем формате, Минские договоренности? Поэтому пока, учитывая, как они себя ведут, я думаю, что о прямом авиасообщении с ними нельзя говорить вообще», — подчеркнул Криклий.

В то же время в этом интервью министр объяснил, почему Украина не хочет прекращать железнодорожное сообщение с Россией. По словам Криклия, разрыв ж/д сообщения нарушил бы правила Всемирной торговой ассоциации (ВТО). Кроме того, он отметил прибыльность российского направления.

<https://rns.online/transport/Na-Ukraine-nazvali-opasnim-voosstanovlenie-aviasoobscheniya-s-Rossiei-2019-09-27/>

RNS; 2019.09.27; КИЕВ НАЗВАЛ УСЛОВИЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Украина может прекратить железнодорожное сообщение с Россией, если Киев примет решение полностью «изолироваться» от Москвы, заявил в интервью «Экономической правде» украинский министр инфраструктуры Владислав Криклий.

Министра спросили, нет ли логики в том, чтобы после прекращения авиасообщения с Россией нужно остановить и железнодорожное сообщение.

«Этот вопрос (прекращения ж/д сообщения. — RNS) лежит в политической плоскости. Если мы примем для себя решение, что вообще изолируемся полностью от России — это уже другое решение», — заявил Криклий.

По его словам, в случае прекращения ж/д сообщения с Россией Украина нарушит статью 5 правил Всемирной торговой организации (ВТО), согласно которой транзит должен быть сохранен и ни одна из сторон-подписантов не должна ограничивать это транзитное право или блокировать его.

«То есть, если мы нарушаем правила ВТО, это надо решать не только на украинском уровне, но и на международном. Иначе получается, что мы теряем свой транзитный потенциал и нарушаем часть соглашения с ВТО», — подчеркнул Криклий.

Министр также отметил, что для Украины российское направление пассажирских ж/д перевозок, в отличие от многих других, является прибыльным.

«Мы просто создадим, наверное, дополнительные препятствия для граждан, которые все равно вынуждены ездить туда по разным причинам. Так они будут ездить через Белоруссию. Мы и так для экономики Белоруссии уже хорошие условия создали», — заявил Криклий.

В июле 2019 года, на тот момент премьер-министр Украины Владимир Гройсман в эфире телеканала «Наш» заявил о невозможности разрыва железнодорожного сообщения с Россией из-за транзитных обязательств перед Евросоюзом.

Ранее за прекращение ж/д сообщения с Россией активно выступал уже экс-министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян. В мае он в интервью Liga.net заявил, что сохранение железнодорожного сообщения с Россией не имеет смысла.

<https://rns.online/transport/Kiev-nazval-uslovie-prekrascheniya-zhd-soobscheniya-s-Rossiei--2019-09-27/>

RNS; 2019.09.27; В СОВФЕДЕ ОТВЕТИЛИ КИЕВУ НА ЗАЯВЛЕНИЕ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ

Член Совета Федерации Алексей Пушков прокомментировал заявление украинского министра об «опасности» возобновления авиасообщения между Украиной и Россией.

«Прямое авиасообщение с Россией "опасно для украинцев", заявили в Киеве. А газовый транзит не опасен? Или наш газ? А говорить на русском, как вся Украина, включая президента и его жену, не слишком опасно? По этой логике, Украине надо срочно переезжать в район острова Кирибати», — написал Пушков в своем Twitter.

Ранее украинский министр инфраструктуры Владислав Криклий заявил в интервью «Экономической правде», что возобновление авиасообщения с Россией якобы опасно для украинцев.

Украина прекратила авиасообщение с Россией 25 октября 2015 года. Были также запрещены транзитные полеты российских авиакомпаний через украинскую территорию, «если они содержат товары военного назначения, двойного назначения или российскую военную живую силу».

<https://rns.online/transport/V-Sovfede-otvetili-Kievu-na-zayavlenie-po-aviasoobscheniyu--2019-09-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; МИД РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК ВЪЕЗДА ИНОСТРАННЫХ ТУРИСТОВ В ПЕТЕРБУРГ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ

МИД РФ опубликовал список пунктов пропуска в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, где иностранные туристы с 1 октября смогут пересечь границу по электронной визе, и разъяснил правила получения документа.

В министерстве сообщили, что электронная виза выдается бесплатно на основании заявления иностранного гражданина, заполненного в электронной форме на специальном сайте МИД России не позднее, чем за четыре календарных дня до предполагаемой даты въезда, с прикрепленной к нему цифровой фотографией в виде электронного файла. Никаких других документов для получения электронной визы не требуется.

"Электронные визы выдаются на 30 дней с разрешенным сроком пребывания по ним на территориях Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 8 суток с даты въезда", - говорится в сообщении на сайте ведомства.

Пересечение границы возможно в пункте пропуска аэропорта Пулково, морских пунктах пропуска "Высоцк", "Большой порт Санкт-Петербург (Морской вокзал)", "Пассажирский порт Санкт-Петербург", а также автомобильных пунктах пропуска "Ивангород", "Торфяновка", "Брусничное", "Светогорск" и в пешеходном пункте "Ивангород".

В министерстве напомнили, что въезд на территорию Петербурга и Ленинградской области по электронной визе железнодорожным транспортом в настоящее время по техническим причинам невозможен.

В списке стран, граждане которых смогут оформить электронные визы, значатся Австрия, Андорра, Бахрейн, Бельгия, Болгария, Ватикан, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Индия, Индонезия, Иран, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Катар, Кипр, Китай (включая Тайвань), КНДР, Кувейт, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Малайзия, Мальта, Мексика, Монако, Нидерланды, Норвегия, Оман, Польша, Португалия, Румыния, Сан-Марино, Саудовская Аравия, Северная Македония, Сербия, Сингапур, Словакия,

Словения, Турция, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония и Япония.

Сейчас по электронным визам иностранные туристы могут посетить Дальний Восток и Калининградскую область. С 1 января 2021 иностранные туристы смогут получать электронные визы для поездок во все регионы России.

1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ, 29.09.2019 21:51\$ ПРАВИТЕЛЬСТВО НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ УТВЕРДИЛО НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДЕТСКИМ АВТОБУСНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

ВЕДУЩИЙ: Правительство на этой неделе утвердило новые требования к детским автобусным перевозкам. Соответствующее постановление подписал **Дмитрий Медведев**. С одной стороны, упрощается организация на коротких маршрутах - документов стало меньше, а уведомить ГИБДД о запланированной поездке надо за 24 часа. Кроме того, с 2020 года заработает приложение, где можно не только, например, заказать экскурсию, но и проверить квалификацию водителя и состояние транспортного средства. С другой стороны, вводится ряд обязательных требований к безопасности.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, глава Правительства: Подписано постановление, которое устанавливает новые требования к организаторам таких поездок, а также сопровождающим лицам и перевозчикам.

Максим АКИМОВ, вице-премьер: Самое главное, мы вводим обязательное требование по ремням безопасности; до сих пор такое требование существовало только для междугородних перевозок; теперь все перевозки без исключения будут осуществляться с обязательным оснащением ремнями безопасности и на сопровождающих взрослых будет возложена ответственность на то, чтобы все дети были пристегнуты.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, глава Правительства: Надо, чтобы реально произошло оснащение автобусов этими средствами безопасности, чтобы можно было пристегиваться, и чтобы за этим следили и сами перевозчики, и сопровождающие, но, в общем, это коллективная задача такая.

RNS; 2019.09.27; В «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ПРОВЕРКИ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

«Яндекс.Такси» предложила создать распределённую систему проверки водительских прав на пространстве ЕАЭС. Соответствующее предложение компания выдвинула в рамках Евразийской недели в Бишкеке, уточнили в пресс-службе компании.

«Полная информация о статусе водительских удостоверений есть сейчас только у государственных органов разных стран. Если у таксопарков и онлайн-сервисов появится доступ к таким базам, они смогут оперативно проверять важные для безопасности поездки сведения — не истек ли срок действия удостоверения, не лишен ли водитель права на управление транспортным средством, является ли удостоверение настоящим. Равный доступ к базам, например, на территории России даст возможность легко проверять действительность водительского удостоверения водителя, который планирует поступить на работу в таксопарк и подключиться к заказам онлайн-сервиса», — отметили в пресс-службе.

По словам представителей компании, данные должны быть доступны в машиночитаемом виде для возможности проверки водительских удостоверений в режиме реального времени.

«Система распределенной проверки позволит ограничивать доступ к заказам онлайн-сервисов для водителей, утративших право на управление автомобилем. При этом таксопарк или онлайн-сервис не будут знать причину, по которой водитель остался без прав. Это предотвратит утечку информации личного характера», — отмечают в пресс-службе «Яндекс.Такси».

В компании предполагают, что в дальнейшем систему можно будет задействовать для ограничения доступа к заказам нарушителям ПДД.

Инициатива компании касается проверки водительских удостоверений всех стран-членов ЕАЭС. В компании отмечают, что возможность такой проверки может быть полезна не только для такси, но и для найма профессиональных водителей на работу в любой сфере.

<https://rns.online/transport/V-YandeksTaksi-predlozhili-sozdat-edinuyu-sistemu-proverki-voditelskih-prav-2019-09-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; ГПБ ПОЛУЧИЛ В ЗАЛОГ 100% КОМПАНИИ-КОНЦЕССИОНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ

Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) (ГПБ) в качестве обеспечения по кредитным линиям на 2,4 млрд рублей получил в залог 100% в уставном капитале концессионера строительства четвертого моста через реку Обь в Новосибирске - ООО "Сибирская концессионная компания" (входит в группу "ВИС"), следует из материалов информационно-аналитической системы "СПАРК-Интерфакс".

В частности, в залоге у ГПБ с 26 сентября находятся доли концессионной компании, принадлежащие ООО "НТК" (25%) и ООО "ПФ "ВИС" (75%), которые входят в "ВИС". Срок обременения - до 25 декабря 2028 года.

По данным системы "СПАРК-Интерфакс", в мае 2019 года НТК выкупила 25% уставного капитала "Сибирской концессионной компании" у ООО "Финпроект", которым владеет Газпромбанк. Эта доля оставалась в залоге у "Финпроекта" до "полной оплаты по договору купли-продажи".

Как сообщалось, на этой неделе ГПБ и "Сибирская концессионная компания" подписали соглашения о предоставлении кредитных линий на общую сумму 2,4 млрд рублей. Средства будут предоставлены на строительство четвертого мостового перехода через реку Обь в Новосибирске.

В декабре 2018 года Минстрой Новосибирской области и ООО "Сибирская концессионная компания" заключили концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации на платной основе автомобильного моста через Обь. Общая стоимость проекта оценивается в 40,5 млрд рублей, из которых более 26 млрд рублей должна выделить РФ, 4 млрд рублей - регион, около 10 млрд рублей - концессионер.

Планируется, что четвертый мост через Обь соединит Южную площадь на правом берегу с площадью Труда на левом. Проект также предполагает строительство транспортных развязок на обоих берегах для подключения моста к дорожной сети города, строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы "Байкал", "Сибирь" и "Чуйский тракт".

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; ФАС ПРЕДПИСАЛА ПОВТОРНО РАССМОТРЕТЬ ЗАЯВКИ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ УЧАСТКА МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ

Комиссия управления ФАС (УФАС) по Санкт-Петербургу предписала комитету по развитию транспортной инфраструктуры повторно рассмотреть вторые части заявок на конкурс по проектированию участка Красносельско-Калининской линии городского метрополитена от станции "Казаковская" до станции "Сосновая поляна", сообщает пресс-служба ведомства.

Комиссия антимонопольного органа признала жалобу одного из участников конкурса - АО "Метрогипротранс" обоснованной в части доводов о неправомерном признании заявки АО "Ленметрогипротранс" соответствующей требованиям конкурсной документации. Ранее в сентябре УФАС по Петербургу по жалобе "Метрогипротранса" приостановило конкурс на разработку проектной документации для участка Красносельско-Калининской линии городского метрополитена от станции "Казаковская" до станции "Сосновая поляна" на этапе подписания контракта.

В конкурсе, который проводился в два этапа, участвовали две компании: АО "Метрогипротранс" (Видное, Московская область) и ОАО "НИПИИ "Ленметрогипротранс" (Санкт-Петербург). Оба участника по итогам рассмотрения первых частей их заявок (10 сентября) прошли во второй этап отбора. Однако по результатам рассмотрения вторых частей заявок, 17 сентября, заявка "Метрогипротранса" была признана не соответствующей условиям торгов. Комиссия решила, что банковская гарантия "Метрогипротранса" не соответствует правилам. Контракт было рекомендовано заключить с петербургской компанией.

"Ленметрогипротранс" предложил выполнить работы за 743,6 млн рублей при начальной (максимальной) цене контракта в 990,1 млн рублей.

Согласно конкурсным условиям, разработка проектной документации и инженерная подготовка проекта Красносельско-Калининской линии метро от станции "Казакская" до станции "Сосновая поляна" должны быть завершены не позднее 31 августа 2023 года. Ориентировочная длина проектируемого участка линии - 7,81 км. Максимальный размер движения - 32 пары поездов в час. Количество вагонов в поезде - 8 штук.

Красносельско-Калининская линия должна соединить через центр юго-западную и северо-восточную части Петербурга (Красносельский и Калининский районы).

ТАСС; 2019.09.27; НА КУБАНИ В 2020 ГОДУ ПОСТРОЯТ ДОРОГУ, ПОЗВОЛЯЮЩУЮ СОКРАТИТЬ ПУТЬ В КРЫМ

Власти Кубани заключили контракт с акционерным обществом по строительству и реконструкции автомобильных дорог и аэродромов на строительство обхода станции Ленинградской. Дорога позволит сократить путь в Крым. Срок окончания работ - ноябрь 2020 года. Об этом говорится в материалах Единой информационной системы в сфере закупок.

Строительство обхода станции Ленинградской позволит распределить транспортный поток, следующий в сторону Тамани и Крыма из европейской части России мимо станции Ленинградской. После завершения строительства участок обходной дороги вокруг станции Ленинградской войдет в состав одного из кратчайших маршрутов к транспортному переходу через Керченский пролив. Проезд по нему будет короче существующего маршрута по автомобильным дорогам федерального значения на 60 км.

"Контракт заключен. Срок окончания работ 30.11.2020 года", - говорится в материалах информационной системы.

Цена контракта составляет около 1,5 млрд рублей. Начало работ по строительству предусмотрено с момента заключения контракта.

Ранее сообщалось, что также на Кубани планируют построить к 2021 году обход райцентра Тимашевск, который позволит решить проблему пробок на пути в Крым, проектная стоимость составляет 7,6 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6938181>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.30; ПОДРЯДЧИК ВЫШЕЛ ИЗ ПОЕЗДА; СМЕНИЛСЯ ВЛАДЕЛЕЦ «СПЕЦТРАНССТРОЯ»

Бывший заместитель главы Минстроя Юрий Рейльян, владевший одним из крупнейших подрядчиков ОАО РЖД «Спецтрансстроем», а через него — «Трансжостроем», перестал быть их собственником. Все 100% приобрел прямо и через промежуточную структуру Роман Шленчак. Смена владельца одного из крупнейших подрядчиков может негативно сказаться на сроках исполнения крупных проектов ОАО РЖД: компания уже объявила о пересмотре инвестпрограммы из-за нарушения подрядчиками договорных обязательств.

Как выяснил "Ъ", 26 сентября в ЕГРЮЛ зарегистрирована смена собственника ООО «Спецтрансстрой» — одного из крупнейших подрядчиков ОАО РЖД. Юрий Рейльян, ранее числившийся собственником ООО, вышел из состава его участников. 99% долей в

компании теперь у ООО «Вектор», 1% — у Романа Шленчака, который также является гендиректором и собственником 100% «Вектора». «Вектор» создан 24 мая. За господином Шленчаком числятся еще одно небольшое ООО «Кратон», а также доля в химкинской ЧОО «Столица», руководит которой, судя по именам, его брат, а среди собственников — отец. Господин Рейльян, который в 2009–2016 годах работал в правительстве на постах заместителя главы Минрегиона и Минстроя, от комментариев отказался. В «Спецтрансстрой» не ответили “Ъ”.

Основной партнер «Спецтрансстрой» по госконтрактам, по данным Kartoteka.ru, — АО «РЖДСтрой» на 52,6 млрд руб., ОАО РЖД на 1,28 млрд руб. «Спецтрансстрой» с апреля на 100% (ранее на 85%) подконтролен один из крупнейших подрядчиков монополии — «Трансжестрой». По Kartoteka.ru его основные госконтракты заключены с ОАО РЖД на 86,3 млрд руб., ФКУ «Ространсmodernизация» на 21,8 млрд руб., ОАО НИАЭП на 12,2 млрд руб., с «РЖДСтроем» на 4 млрд руб.

При этом у ОАО РЖД наблюдаются проблемы с подрядчиками. На совете директоров монополии 18 сентября рассматривалось сокращение инвестпрограммы на 57,5 млрд руб. По крупным инвестпроектам, как модернизация БАМа и Транссиба, строительство подходов к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) и Северо-Запада, развитие участка Междуреченск—Тайшет, в качестве одной из причин названо невыполнение обязательств подрядными организациями. Глава **Минтранса Евгений Дитрих** признавал наличие проблем, заверяя, что сроки строек не сдвигаются. Но источники “Ъ” уверяют, что ситуация серьезная. «Спецтрансстрой» — один из основных подрядчиков на БАМе и Транссибе и основной — на подходах к АЧБ.

Также «Спецтрансстрой» через дочернее ООО «УК «СШХ» владеет 50,1% в ООО СШХ, компании—концессионере проекта «Северный широтный ход» (СШХ, остальной пакет у ОАО РЖД). Проект СШХ предусматривает строительство железнодорожной ветки Обская—Салехард—Надым—Новый Уренгой—Коротчаево. Концессионный участок (железнодорожная часть мостов через Обь и Надым и линия Салехард—Надым протяженностью 353 км) оценивается в 113,1 млрд руб., а весь проект, включая работы «Газпрома» и ОАО РЖД вне концессии, — в 235,9 млрд руб. Уже сейчас в проекте бюджета на 2020–2022 годы госсредства на СШХ предусмотрены не в том объеме и не в те сроки, как планировалось ранее. Так, предполагается выделение государством 1,49 млрд руб. в 2020 году и 10,8 млрд руб. в 2022 году, хотя раньше основное госфинансирование планировалось в 2020 году (8,4 млрд руб.) и еще 1,5 млрд руб. в 2021 году.

В ОАО РЖД от комментариев отказались. Источник “Ъ” на рынке говорил, что правительство предлагало монополии профинансировать недостающие объемы из собственных средств, чтобы затем вернуть из бюджета, но пока переговоры результатов не принесли. В **Минтрансе** “Ъ” заявили, что не предлагали такой вариант, уточнив, что сроки реализации СШХ не увеличиваются.

Учитывая рост проблем ОАО РЖД со сроками ввода и приемкой объектов на БАМе, которые уже признаны публично и потребовали масштабного пересмотра инвестпрограммы на 2019–2020 годы, а также увеличивающийся масштаб невыполнения работ подрядчиками, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, значительно повышается вероятность перехода проблемы в судебную плоскость (в том числе по итогам прокурорских проверок). «Смена собственника «Спецтрансстрой» выглядит как реструктуризация бизнеса, нацеленная на защиту основного бенефициара Юрия Рейльяна от возможных административных и уголовных дел, — полагает эксперт, — причем обычно вслед за подобной реструктуризацией следует отъезд за границу». Для ОАО РЖД, по его мнению, это «также тревожный сигнал», так как изменения графика финансирования проектов неблагоприятно повлияют на получение средств из бюджета.

<https://www.kommersant.ru/doc/4109727>

RNS; 2019.09.29; УКРАИНА ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ НА ГРАНИЦЕ С КРЫМОМ

Украина планирует восстановить пассажирские рейсы на границе с Крымом. Об этом сообщил министр инфраструктуры страны Владислав Криклий, передает пресс-служба Мининфраструктуры на Facebook.

«По поручению президента Украины завершается строительство КПВВ «Чонгар» и «Каланчак». Наряду с КПВВ обустраивают станции, с которых украинские перевозчики будут совершать какие-либо рейсы из/в Крым», — цитирует пресс-служба министра. Отмечается, что речь идет о создании человеческих условий для пассажиров, в частности жителей Крыма.

По словам министра, проект строительства контрольных пунктов въезда-выезда (КПВВ) передан АО «Укрзалізниця» и будет завершен в срок.

В июле этого года президент Украины Владимир Зеленский посетил административную границу с Крымом и поручил завершить обустройство КПВВ «Чонгар» и «Каланчак» до 20 декабря.

<https://rns.online/transport/Ukraine-planiruet-zapustit-passazhirscoe-soobschenie-na-granitse-s-Krimom-2019-09-29/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; «ПЕРВЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ОПЕРАТОР» ЗАКАЗАЛ 200 АЛЮМИНИЕВЫХ ВАГОНОВ-ХОППЕРОВ

«Первый промышленный оператор» (ППО) заключил контракт на приобретение 200 алюминиевых вагонов-хопперов, сообщил директор по оперативной работе и управлению собственным подвижным составом ППО Станислав Петров на конференции «Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов».

«Алюминиевый корпус вагона, алюминиевые детали увеличивают стоимость вагона, но мы ожидаем, что (его - ИФ) полезные качества, в том числе - меньший вес, возможность увеличения объема перевозимого груза позволят отбить разницу (в цене по сравнению с обычным подвижным составом этого типа - ИФ). И, возможно, что по итогам опытной эксплуатации наших нескольких сотен вагонов другие операторские компании, а также грузоотправители заинтересуются», - заметил он при этом.

ТАСС; 2019.09.27; ЭТП "ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ" ОСУЩЕСТВИЛА ПЕРВУЮ ОТПРАВКУ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЛАТВИЮ

Электронная торговая площадка "Грузовые перевозки" (ЭТП ГП) осуществила первую отправку грузов по железной дороге в Латвию, следует из сообщения, опубликованного на сайте Координационного Совета по Транссибирским перевозкам со ссылкой на компанию "Цифровая логистика".

Перевозка осуществляется исключительно с использованием электронного документооборота.

25 сентября состоялась отправка минеральных удобрений компании "ОХК "УРАЛХИМ" в Латвию. Помимо согласования заявки в онлайн-режиме клиент заказал через цифровую платформу ЭТП ГП вагоны "Федеральной грузовой компании".

Ранее "Цифровая логистика" заключила соглашение с Латвийской железной дорогой.

<https://tass.ru/ekonomika/6938648>

ТАСС; 2019.09.27; РЖД ВВЕДУТ СКИДКИ ДЛЯ ПОЖИЛЫХ ПАССАЖИРОВ В ЧЕСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАЗДНИКА

Пассажиры "Российских железных дорог" старше 60 лет смогут путешествовать на поезде с 50%-ной скидкой с 30 сентября по 2 октября, говорится в сообщении компании.

Акция будет действовать для билетов в купейные вагоны поездов дальнего следования, скидка не распространяется на стоимость дополнительных услуг. Кроме того, билеты по сниженной цене можно будет купить на поезда дальнего следования формирования "Федеральной пассажирской компании" ("дочка" РЖД), курсирующих во внутригосударственном сообщении в период с 1 по 31 октября 2019 года.

В пресс-релизе РЖД отмечается, что акция приурочена к Международному дню пожилого человека, который отмечается 1 октября. Оформить проездные документы можно будет в кассах дальнего следования, на официальном сайте холдинга и с помощью мобильного приложения "РЖД Пассажирам". В случае приобретения документа через интернет скидка будет автоматически применяться после ввода паспортных данных и даты рождения.

<https://tass.ru/ekonomika/6938307>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-anonsirovali-skidku-v-50-na-kupe-dlya-pensionerov-2019-09-27/>

RNS; 2019.09.27; ВСЕ НОВЫЕ ВАГОНЫ РЖД ОСНАСТЯТ КОНДИЦИОНЕРАМИ

Все новые вагоны, которые будут поступать на российские железные дороги, оснастят кондиционерами, розетками, Wi-Fi, информационными мониторами и системами развлечений, сообщили RNS в пресс-службе РЖД.

«Именно пассажиры определили, какими потребительскими свойствами должен обладать салон вагона дальнего следования: персональное пространство и приватность для отдыха, просторный салон/свобода движения, низкопольная посадка/безбарьерность, выделение зон для багажа, высокая техническая оснащенность (кондиционер, информационные мониторы, наличие розеток, Wi-Fi и системы развлечений)», — говорится в сообщении РЖД.

«Все новые вагоны, которые будут поступать на железные дороги, будут оснащены в соответствии с этими запросами», — добавили в компании.

Кроме того, к 2030 году в соответствии с данными требованиями будет почти на половину обновлен вагонный парк «Федеральной пассажирской компании» (ФПК) («дочка» РЖД).

Ранее эксперты OneTwoTrip сообщили, что 14,3% опрошенных пользователей сервиса предпочитает путешествие на поездах, потому что их привлекает романтика железных дорог. Для 26,3% опрошенных привлекательна более низкая цена билета на поезд, 9,2% выбирают этот вид транспорта, потому что предпочитают не тратить время на дорогу до аэропорта и обратно.

<https://rns.online/transport/Vse-novie-vagoni-RZHD-osnastyat-konditsionerami--2019-09-27/>

ТАСС; 2019.09.27; ГТЛК И ОБЪЕДИНЕННАЯ ВАГОННАЯ КОМПАНИЯ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 25 ТЫС. ВАГОНОВ

Объединенная вагонная компания (ОВК) поставит Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) 20 тыс. полувагонов до конца 2022 года и 5 тыс. вагонов-хопперов для перевозки зерна и продуктов перемола до конца 2020 года. Об этом говорится в сообщении ГТЛК.

ОВК поставит лизинговой компании вагоны повышенной грузоподъемности (осевая нагрузка 25 тс вместо 23,5 тс).

Ранее ГТЛК объявила о запуске программы по лизингу и операционной аренде вагонов нового поколения, в том числе полувагонов, хопперов, крытых вагонов, а также фитинговых платформ.

"Для каждого лизингополучателя ГТЛК будет формировать комфортные взаимовыгодные условия аренды, при этом вагоны будут передаваться заказчикам в финансовый лизинг на срок до 15 лет, а в операционную аренду от 1 года", - говорится в сообщении ГТЛК.

<https://tass.ru/ekonomika/6936796>

ТАСС; 2019.09.30; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА В АМДЕРМЕ ЗАВЕРШИТСЯ ДО ИЮЛЯ 2022 ГОДА

Реконструкция аэропортового комплекса в Амдерме завершится до июля 2022 года, сообщили ТАСС в пресс-службе администрации Ненецкого автономного округа (НАО).

«Учитывая наличие разработанной проектно-сметной документации, <...> запланировано выполнение строительно-монтажных работ с вводом в эксплуатацию до июля 2022 года», - уточнили в пресс-службе.

В Амдерме планируется реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перронов, вспомогательного оборудования. Объем финансирования за счет средств федерального бюджета составит 787,92 млн рублей.

Реконструкция аэропорта будет производиться за счет средств федерального бюджета в рамках госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы».

Аэропорт в Амдерме основан в 1956 году, до 1993 года использовался как военный аэродром, длина бетонной взлетно-посадочной полосы составляет 2,6 км, ширина - 50 м. Аэропорт способен принимать воздушные суда массой до 200 тонн - самолеты Ан-24, Як-40, Ан-26, Ту-134, Ан-30, Ил-76, Ан-2 и вертолеты всех типов.

Амдерма - поселок на востоке НАО с населением около 600 человек, находится в 420 км от Нарьян-Мара. Он основан в связи с началом строительства рудника по добыче флюорита. С 1956 года в Амдерме базировался авиационный полк, который был выведен в 1993-1994 гг., после чего население поселка значительно сократилось. В перспективе Амдерма рассматривается как база для освоения нефтегазоносных месторождений северной части Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции.

<https://tass.ru/ekonomika/6943207>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; ИНФРАСТРУКТУРУ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ НЕОБХОДИМО ВЕРНУТЬ В СОБСТВЕННОСТЬ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ - ГУБЕРНАТОР

Возвращение инфраструктуры малых аэропортов в собственность краевого предприятия «Хабаровские авиалинии» способствует развитию малой авиации и снижению тарифов на внутрирегиональные перевозки, сообщил журналистам губернатор Хабаровского края Сергей Фургал.

«Вообще, на сегодняшний день есть решение, край должен вернуть все свои аэропорты, которые ему принадлежали, вернуть всю инфраструктуру, назад в «Хабаровские авиалинии» для того, чтобы эффективно развиваться. Есть дорожная карта, согласование с Росавиацией, о том, что всю инфраструктуру аэропортов Хабаровского края нужно возвращать региону. В противном случае, будет сложно что-либо сделать. Мы будем увеличивать рейсы, а нам будут поднимать цены за обслуживание, в результате, мы не сможем снижать цены на билеты», - сказал Фургал в ходе посещения вице-премьером, полномочным представителем президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрием Трутневым нового терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск.

По его словам, в настоящий момент ситуация с малыми аэропортами в крае неоднозначная.

«По аэропортам малой авиации в Хабаровском крае дела обстоят неоднозначно. Есть места, где достаточно неплохо это организовано, а есть места, где нужно наводить порядок. Например, в Николаевске-на-Амуре сегодня очень хороший аэропорт, хорошая взлетно-посадочная полоса и есть все перспективы для развития авиации. А что касается Хурбы (название села и одноименного аэропорта - ИФ) Комсомольска-на-Амуре, то, к сожалению, в 2017 году его продали частному лицу и он по сей день не проявляет никакого интереса к ремонту, реконструкции или содержанию этого здания», - отметил глава региона.

Еще более плачевная ситуация, по словам Фургала, в Охотске, где взлетно-посадочная полоса принадлежит федералам, а аэропорт принадлежит другой структуре, «и там, конечно, необходимо все систематизировать».

«Хабаровские авиалинии» - краевое государственное унитарное предприятие, специализирующееся на региональных перевозках в Хабаровском крае и ДФО. Основные виды деятельности - перевозка пассажиров и грузов по региональным регулярным и чартерным маршрутам.

Своими рейсами «Хабаровские авиалинии» соединяют города Николаевск-на-Амуре, Охотск, Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань и Хабаровск. С начала 2015 года, в авиакомпанию была передана ответственность на обеспечение воздушного сообщения между краевым центром и такими населенными пунктами Хабаровского края как, Аян, Нелькан, Чумикан, Херпучи, Богородское и Чегдомын.

ЭКСПЕРТ; 2019.09.30; НАЛЕТ НА ПИТЕР ГРОЗИТ РАЗОРЕНИЕМ

Тройка крупнейших лоукостеров Европы - Ryanair, EasyJet и Wizz Air - подали заявки на выполнение полетов из петербургского аэропорта Пулково сразу в 33 страны, включая такие популярные направления, как Германия, Франция, Испания, Италия и Израиль. Но это еще не все. Концессионер Пулково - «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) - уже обратился в **Минтранс** с предложением установить для аэропорта режим «открытого неба». Это означает, что эти компании смогут свободно летать в третьи государства без посадки в стране регистрации. Например, ирландская Ryanair вполне может открыть прямые рейсы из Санкт-Петербурга в Тель-Авив. Гендиректор ВВСС Леонид Сергеев уверен, что только благодаря трем европейским лоукостерам туристический поток в Санкт-Петербург (читай: в аэропорт Пулково) к 2025 году может вырасти почти на 5,9 млн человек. Вице-премьер России **Максим Акимов**, курирующий в правительстве транспортную отрасль, поручил **Минтрансу** подготовить соответствующие разрешительные документы к началу декабря, чтобы авиакомпании смогли начать полеты в начале 2020 года. В Пулково предполагается провести так называемый пилотный эксперимент сроком на пять лет. Но каков же будет его результат? Не секрет, что, захватывая рынок, западные лоукостеры устанавливают предельно низкие цены, примерно на год, что выгодно пассажирам, но не местным авиакомпаниям. Например, когда Ryanair начала летать из Лондона в Ригу, пассажиропоток аэропорта латышской столицы почти сразу же увеличился на миллион человек в год. Но ведущая авиакомпания Латвии - airBaltic - в одночасье оказалась убыточной. Можно не сомневаться, что то же самое произойдет и у нас.

Сейчас пассажиропоток Пулково на международных линиях составляет немногим более 7 млн человек, из них порядка 3,1 млн приходится на базовую авиакомпанию этого аэропорта - «Россию». «По самым приблизительным подсчетам, введение режима «открытого неба» приведет к тому, что она потеряет около восьмидесяти процентов (порядка 2,5 млн пассажиров. - «Эксперт») своего международного трафика из Пулково», - уверен глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Но финансовое положение «России» вряд ли сильно заботит менеджмент ВВСС. Очевидно, что концессионер аэропорта надеется на общий рост пассажиропотока. Однако надо понимать, что, несмотря на низкие цены на авиабилеты, путешествия в Санкт-Петербург не очень-то популярны среди западных туристов, прежде всего из-за визовых ограничений.

Режим «открытого неба» уже несколько лет действует в двух российских аэропортах - Владивостока и Калининграда. Но каких-то выдающихся результатов они продемонстрировать не смогли. Несмотря на преференции, оба аэропорта растут примерно такими же темпами, как и весь рынок в целом. Можно предположить, что ситуация с Пулково будет развиваться по аналогичному сценарию. Но перераспределение

международного пассажиропотока в пользу иностранных авиакомпаний не позволит аэропорту компенсировать доходы, которые он пока еще получает от авиакомпании «Россия»: западные лоукостеры почти не пользуются услугами в «чужих» аэропортах - не заправляют там свои самолеты, не проводят их техническое обслуживание, не нанимают местный персонал, не платят за обработку багажа и предоставление телетрапов (пассажиры сами идут к воздушному судну по перрону и размещают там багаж). «Суммарные потери российской экономики в результате эксперимента в Пулково могут составить от трехсот до четырехсот миллионов долларов в год», - уверен Борис Рыбак. Еще один важный момент во всей этой истории: предоставив режим «открытого неба» аэропорту Санкт-Петербурга, наши авиационные власти создают прямую угрозу существованию всей системы межправительственных соглашений о воздушном сообщении, которые подписали сначала СССР, а затем Россия с несколькими десятками государств. Западным авиакомпаниям ничто не мешает через некоторое время попросить для себя «открытое небо» и при полетах в другие города. Но власти ЕС введение аналогичных правил для российских авиакомпаний даже не обсуждают, ссылаясь все на те же межправительственные соглашения.

RNS; 2019.09.29; GEORGIAN AIRWAYS ВЫСТУПИЛА ЗА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ

Грузинская авиакомпания Georgian Airways выступила за возобновление полетов между Россией и Грузией, приветствовав заявление главы МИД РФ Сергея Лаврова о возможном снятии запрета на прямое авиасообщение между двумя странами.

«Заявление главы МИД России Сергея Лаврова о возобновлении полетов между Россией и Грузией приветствуется руководством Georgian Airways. Мы считаем, что полеты между двумя странами должны быть возобновлены в соответствии с межправительственным соглашением в соответствии со всеми его положениями», — говорится в заявлении гендиректора Georgian Airways Романа Бокерии, опубликованном на странице компании в Facebook.

<https://rns.online/transport/Georgian-Airways-vistupila-za-vozbnovlenie-poletov-mezhdu-RF-i-Gruziei-2019-09-28/>

ИЗВЕСТИЯ; ВЛАДИМИР ДОБРЫНИН; 2019.09.29; ПРИНУДИТЕЛЬНАЯ ПОСАДКА: ЕВРОПЕЙЦЕВ ХОТЯТ ОТУЧИТЬ ОТ ПАССАЖИРСКОЙ АВИАЦИИ; ЗА СПАСЕНИЕ ЭКОЛОГИИ ПРИДЕТСЯ ПЛАТИТЬ ПАССАЖИРАМ

Шведское словечко Flygskam с недавних пор обрело популярность в Европе, превосходя даже по частоте употребления такие термины, как Brexit и «беженцы». Flygskam буквально переводится как «стыдно летать» и отражает мировоззрение всё большей части западной молодежи, отказывающейся от пользования услугами авиатранспорта. «Известия» — о том, чем может обернуться для европейской авиации шведская инициатива.

Всё ли так просто с историей шведской школьницы, взявшейся спасти экологию? Пока Flygskam — не столь большая проблема, как выход Британии из ЕС и арабо-африканское мирное нашествие незваных гостей. Но, судя по темпам роста числа приверженцев, «стыдящиеся летать», постепенно оформляющиеся в политическое движение, уже сегодня заставляют боссов авиакомпаний хвататься за голову, а завтра заставят тем же самым заняться и руководство целого ЕС.

Мал, да вонюч

По данным Европейского агентства по окружающей среде, современный авиалайнер выбрасывает в атмосферу на каждый пассажиро-километр в 20 раз больше CO₂, чем поезд. Некоторые государства Евросоюза (Нидерланды и Бельгия в первую очередь) заговорили о необходимости введения новых налогов, с помощью которых «можно было

бы компенсировать вред, наносимый авиацией окружающей среде». Во Франции начались дебаты о том, следует ли запрещать ближне- и среднемагистральные рейсы, для которых есть альтернатива в виде железнодорожного сообщения. Кандидаты на высокие посты в руководстве ЕС моментально отреагировали на новые веяния и включили в свои программы пункты, облагающие авиакомпании «экологическими налогами».

«Это не перспектива и не фантастика, а сегодняшняя реальность, и мы ощущаем ее последствия», — сказал Рикард Густафссон, генеральный директор скандинавской авиакомпании SAS, о движении против полетов по экологическим причинам.

По информации, имеющейся в распоряжении каталонского издания *El Periódico*, результаты «антиполетного» движения кое-где уже вполне ощутимы: в прошлом году 23% шведов указали, что при выборе транспортного средства для поездки отказывались от самолета «ввиду его плохой экологичности». Это привело к общему снижению загрузки авиарейсов на 4,5%.

Но не все коллеги Густафссона настолько пессимистичны. Кенни Джейкобс, директор ирландской Ryanair, компании, самолеты которой (согласно данным испанской *El País*) выбрасывают наибольшее количество вредного «выхлопа» на рейсах внутри ЕС, считает, что не всё так страшно, и между призывами отказаться от полетов и необходимостью летать нет ровно никакой связи. «Пассажиропоток в скандинавских странах не упал, это не отражается на рынке», — утверждает Джейкобс.

Миллиардеры и поп-звезды собрались на Сицилии обсудить изменение климата

В апреле 2019 года в Барселоне прошла всемирная конференция «Обеспечим авиации отрицательный рост» (*Degrowth of Aviation*) с участием представителей 118 организаций из 70 стран мира. А уже 13 мая 2019 года сайт международной неправительственной организации *Transport & Environment* «слил» общественности данные секретного исследования, проведенного по заказу Европейской комиссии. В документе говорится, что в период с 1990 по 2010 год количество рейсов по всему миру удвоилось благодаря «взрыву интереса к перевозкам, осуществляемым лоукостерами. Из-за этого выбросы парниковых газов в атмосферу увеличились на 70%. Еще один подобный скачок ожидается в течение следующих 20 лет. За последние пять лет в Европе «керосиновый выхлоп» вырос на 26,5%. Авиационный сектор является единственным крупным источником выбросов, который был исключен из Парижского соглашения (2015 год) для борьбы с климатическим кризисом».

Налог на керосин?

Введение налогов на авиационное топливо (в странах ЕС керосин в отличие от бензина и солярки специфическими сборами не облагается) вызвало бы повышение цен на авиабилеты на 10% и принесло бы в казну ЕС €17 млрд, по данным упоминавшейся выше *El Periódico*, или даже €27 млрд, по информации *Transport & Environment*. Деньги эти, получается, под благовидным предлогом изымут из кошельков и карманов граждан, которые зато воспрянут духом, осознав себя борцами за экологию. Снижение пассажиропотока и, как следствие, уменьшение количества рейсов, по мысли авторов идеи, приведет к сокращению выбросов CO₂ в атмосферу над Европой на 11% (16,4 млн т).

Там, где много цифр и нет единой методики подсчета «вреда, причиняемого экологии» тем или иным видом человеческой деятельности, всегда возникает путаница, столкновение мнений и жонглирование данными, приводящее к тому, что каждый из участников дискуссии прав. Но, вероятно, по-своему. А значит, следует обратить внимание не только на занимаемую активистами позицию, но и задать традиционный вопрос *cui prodest* («кому выгодно?»).

Ксавье Лабандейра, эксперт-экономист в области экологического налогообложения, объясняет, что проблема сейчас заключается в том, что в секторе производства электроэнергии и в отрасли автомобильного транспорта существуют четкие способы

остановить использование ископаемых видов топлива — перейти на возобновляемые источники энергии и использовать электромобили. Технологическая альтернатива в авиации не ясна — электросамолеты пока существуют большей частью в виде проектов.

Между тем Нидерланды только что объявили о создании нового экологического сбора в размере €7,5 за пассажира. Целью, как признал госсекретарь по финансовым вопросам Нидерландов Менно Снел, является заставить авиакомпании оплатить счет за загрязнение окружающей среды — правительство страны надеется собирать €200 млн в год. Кроме того, новый налог должен заставить путешественников отказаться от использования самолета на средних дистанциях (до 500–600 км), делая поезда более конкурентоспособными.

В ожидании вступления 1 ноября в должность новой Европейской комиссии Нидерланды будут настаивать на введении налога на пассажира по всему ЕС. В противном случае они «готовы рассматривать возможность поиска конкретных соглашений с другими странами или, в качестве последнего варианта, установления налога в 2021 году в одиночку, включив его в пакет к другим платежам, взимаемым, например, за акустическое загрязнение грузовыми самолетами». Великобритания, Германия, Австрия, страны Северной Европы и Каталония уже применяют экологические тарифы к авиации, хотя и не такого масштаба. Например, правительство каталонской автономии облагает налогом выбросы оксидов азота в атмосферу, возникающие при взлете и посадке коммерческой авиации.

Летать безвредно

В настоящее время авиационные выбросы составляют лишь 2,5% объема всех парниковых газов, выделяющихся в атмосферу в результате деятельности человека. И хотя в большинстве секторов европейской экономики ожидается снижение выбросов, многочисленные эксперты — сторонники версии антропогенного происхождения глобального потепления заявляют, что к середине столетия выбросы от полетов вырастут на 300%.

В этом сложном контексте отказ от полетов и новые экологические налоги подобны тушению пожара керосином. Менеджеры авиакомпаний считают необходимым предложить другое решение для чрезвычайной климатической ситуации: «Европе необходимо сосредоточиться на финансировании исследований и разработок новых технологий, которые обеспечивают меньшее количество выбросов вредных газов в атмосферу», — говорит Франсуа Бакшета, менеджер Easyjet во Франции и Италии.

По подсчетам специалистов из ассоциации «Авиация для Европы» (A4EU), членами которой являются 15 ведущих европейских авиагрупп, обслуживающих 70% всех рейсов континента, инвестиции в новые самолеты с 2009 года составили €889 млрд. На эти деньги были приобретены 12 200 лайнеров, каждый из которых, кстати, производит выбросов в половину меньше, чем самолеты предыдущего поколения. Как справедливо отмечает Джейкобс из Ryanair, «новые налоги только увеличат стоимость поездки, но способствовать уменьшению тоннажа выбрасываемых газов они никак не могут».

Антисамолетное движение фактически действует в интересах компаний, строящих и эксплуатирующих высокоскоростные железные дороги. Сторонники наземного транспорта старательно подчеркивают его экологичность: железные дороги сплошь электрифицированы, а значит, энергия, используемая поездами, чистая. На каких электростанциях производится подаваемая поездам энергия и какое количество CO₂ и прочих неприятных газов выбрасывается в атмосферу в результате сжигания на них нефти и угля, обычно не говорят. Во избежание ненужного ажиотажа.

«Авиационный сектор просто решили демонизировать с определенными целями, — уверен глава еще одной европейской ассоциации авиакомпаний Airlines Association Хавьер Гандара. — Хотят представить нас главными коптильщиками неба. А между тем мы, авиаторы, являемся как раз теми, кто прилежнее всех выполняет «домашнее задание»

по уменьшению выбросов парниковых газов в атмосферу. И если утверждается, что за последние пять лет (2013–2018) европейское население в результате своей хозяйственной деятельности выбросило в атмосферу на 11,6% меньший объем углекислого газа, то отрасль авиационных пассажирских перевозок по своим показателям впереди всех с большим отрывом: самолеты сократили выбросы на 26%. При этом авиация стала доступной практически всем, а не только людям с высоким и средним доходом, как это было до эры лоукостеров. И теперь мы составляем сильную конкуренцию железнодорожникам».

Искать, кто прав в споре авиаторов с экологами, — дело, похоже, долгое и малоперспективное. Единственное, что с уверенностью можно сказать сейчас, так это то, что движение «Стыдно летать» возникло не на пустом месте и имеет хорошее финансирование, а значит, перспектива проиграть борьбу за пассажира для авиаторов просматривается вполне четко. Уже к 2030 году Европа, по прикидкам некоторых экспертов, может остаться без авиации малой (500 км) дальности, и не факт, что выиграет от этого именно экология.

<https://iz.ru/923720/vladimir-dobrynin/prinuditelnaia-posadka-evropeitcev-khotiat-otuchit-ot-passazhirskoi-aviacii>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.09.29; ВВОЗ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В РОССИЮ НЕ БУДЕТ ОБЛАГАТЬСЯ НДС

Ввоз в Россию гражданских самолетов с 2020 года будет освобожден от НДС. Поправки в Налоговый кодекс подписал президент **Владимир Путин**. Закон опубликован на портале официальном правовой информации.

Новые поправки также подразумевают освобождение от НДС импорта авиадвигателей, комплектующих для строительства или модернизации гражданских самолетов, а также запчастей для ремонта воздушных судов в Россию.

В законе уточняется, что до 1 января 2023 года освобождение импорта в Россию самолетов будет осуществляться без обязательного условия их регистрации в российском реестре.

Также НДС не будет облагаться ввоз в Россию водных судов при их регистрации в российском реестре резидентами специальных административных районов (САРов), действующих на островах Октябрьский в Калининградской области и Русский в Приморском крае.

По новым поправкам, доходы судовладельцев, полученные от эксплуатации и реализации этих судов, не будут облагаться налогом на прибыль. Помимо этого, участники САРов освобождены от налога на имущество и транспортного налога в отношении таких судов, а также до 2027 года - от страховых взносов.

САРы были созданы в 2018 году, после того как под санкции США попали несколько крупных российских компаний. Для резидентов таких районов действует льготное налогообложение. Кроме того, доступ к сведениям об их бенефициарах ограничен: его имеют только управляющая САРом компания, надзорные органы и суды.

<https://rg.ru/2019/09/29/vvoz-grazhdanskih-samoletov-v-rossiiu-ne-budet-oblagatsia-nds.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЧЖАО ЛЭЙ; 2019.09.29; ЛАЙНЕР ИЩЕТ ПОСТАВЩИКОВ; РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ ПОТЕСНИТ КОНКУРЕНТОВ

Крупнейший совместный проект Китая и России в авиационной отрасли - создание широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929 - перешел на стадию поиска поставщиков.

На Международном авиационно-космическом салоне-2019 в Жуковском, проходившем с 27 августа по 1 сентября, представители Китайской государственной компании по

производству авиакосмической техники Commercial Aircraft Corp of China (COMAC) заявили, что проект CR929 сейчас находится на стадии предварительного проектирования и идет хорошо.

Следующий шаг - более тесное сотрудничество проектных команд из Китая и России с целью дальнейших исследований и разработки гигантского реактивного лайнера, говорят в компании.

COMAC представила на авиасалоне модель передней части фюзеляжа CR929 в масштабе 1:1, состоящей из кабины и короткой секции пассажирского салона. По словам представителей компании, COMAC впервые продемонстрировала крупногабаритную модель CR929 за рубежом. В первый день МАКС президент России **Владимир Путин** и его турецкий коллега Реджеп Тайип Эрдоган осмотрели модель и ознакомились с внутренним устройством и оборудованием после того, как открыли авиашоу.

Исследования и разработка CR929 были начаты в 2016 году. В следующем году в Шанхае была основана Китайско-российская международная коммерческая авиастроительная компания (CRAIC), которая взяла на себя эту работу.

По данным COMAC, с первоначальным целевым рынком в двух странах первая версия самолета - CR929-600 - сможет пролетать 12 000 километров и перевозить 280 пассажиров.

Кроме того, во время МАКС-2019 представители COMAC объявили, что последние два прототипа C919 будут готовы для проведения летных испытаний примерно в конце этого года.

C919, первый реактивный лайнер COMAC, успешно выполнил первый полет в мае 2017 года в международном аэропорту Шанхая Пудун. Сейчас четыре таких лайнера находятся в стадии испытаний. В общей сложности интенсивные летные испытания пройдут шесть опытных образцов лайнера.

Проект C919, запущенный в 2008 году, - это первая попытка Китая разрушить дуополию Airbus и Boeing за более чем три десятилетия, после того как в середине 1980-х годов был прекращен проект по созданию реактивного лайнера Y-10. Самолет будет конкурировать с Airbus A320 и серией Boeing 737. Он сможет перевозить до 168 пассажиров, а его максимальная дальность полета составляет около 5500 километров.

На сегодня COMAC получила 815 заказов на C919 от 28 покупателей по всему миру, говорят в компании.

<https://rg.ru/2019/09/29/rossijsko-kitajskij-dalnemagistralnyj-samolet-potesnit-konkurentov.html>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2019.09.28; С БЕСПИЛОТНИКОВ СНИМУТ ОТПЕЧАТКИ КРЫЛЬЕВ; В РОСАВИАЦИИ ЖДУТ ФОТОГРАФИИ ВСЕХ ДРОНОВ И ГОТОВЫ ВЫДАВАТЬ ИМ НОМЕРА

С 27 сентября вступил в силу обязательный порядок регистрации беспилотных летательных аппаратов массой свыше 250 г. Владельцы дронов должны получить госномер в Росавиации и нанести его на аппарат как минимум в трех местах. Для регистрации нужны заявление и фотография аппарата, но номер придется получать в почтовой переписке с Росавиацией, так как анонсированный чиновниками специализированный портал пока не заработал. Полеты без номера грозят штрафом до 2,5 тыс. руб., но вылеты нужно согласовывать отдельно даже для зарегистрированных дронов во избежание еще больших санкций — до 50 тыс. руб.

Правила учета беспилотных гражданских воздушных судов утверждены правительственным постановлением №658 в мае 2019 года. В документе говорится, что владелец дрона массой от 0,25 до 30 кг должен обратиться в Росавиацию в 30-дневный срок со дня вступления постановления в силу. Документ вступил в силу 27 сентября. Накануне начальник управления безопасности полетов Росавиации Сергей Мастеров

сказал, что для регистрации гражданин возрастом старше 14 лет должен обратиться в его ведомство с заявлением и фотографией беспилотника. Ввезенные в РФ после 27 сентября беспилотники, по словам чиновника, нужно зарегистрировать не в тридцатидневный, а в десятидневный срок.

По данным J'son & Partners Consulting, российский рынок беспилотников в 2017 году оценивался в 9,5 млрд руб. (мировой — в \$7,8 млрд). По данным «М.Видео—Эльдорадо», в 2018 году было продано 160 тыс. дронов на 1,9 млрд руб., что превышает показатели 2017 года на 70% и 53% соответственно. По данным Росавиации, регистрации по новым правилам в РФ подлежат около 500 тыс. беспилотников.

На сайте Росавиации указано, что в заявлении владелец дрона должен указать его марку, тип, серийный номер, количество двигателей и взлетную массу, а также свои паспортные данные, СНИЛС, домашний адрес и номер телефона. В рекомендациях на сайте ведомства говорится, что госномер надо нанести шрифтом не менее 5 мм на аппарат «любым из способов, обеспечивающих сохранение и читаемость номера при воздействии воды»; он должен быть «различим и читаем без использования специальных оптических средств». Маркировка на дроне должна присутствовать как минимум в трех местах, а для аппаратов массой более 1,5 кг — в пяти местах.

Господин Мастеров ранее обещал выдачу номеров через специализированный «портал учета беспилотных воздушных судов». Он должен был заработать 26 сентября, но этого не произошло. На сайте Росавиации говорится, что услуга «будет реализована позднее», а пока предлагается вступить с ведомством в переписку. Так, заявление и фото дрона «с пометкой «учет БВС»» нужно отправить почтой в столичный офис Росавиации на Ленинградском проспекте. В ведомстве разъяснили “Ъ”, что госномер владельцу дрона придет в ответном письме в 30-дневный срок. «Заявления о постановке на учет, направленные по электронной почте... не рассматриваются!!!» — подчеркивается на сайте Росавиации. Гендиректор компании «Аэрокон» Эдуард Багдасарян вспоминает, что в США подобные правила регистрации вводились «года три назад, но там все изначально делалось через интернет».

«Получая номер в Росавиации, юридически дрон становится объектом гражданской авиации», — говорит член совета ассоциации эксплуатантов беспилотников «Аэронет» Юрий Чернышев, добавляя, что на него начинают распространяться авиационные акты и нормативы. Отметим, что по ст. 11.5 КоАП РФ за управление воздушным судном без регистрации его командира могут оштрафовать на 2–2,5 тыс. руб. После регистрации владельцы коммерческих дронов, выполняющих, например, воздушные съемки, должны, по словам Юрия Чернышева, еще получить в Росавиации сертификат эксплуатанта. Впрочем, при съемках для личных целей этот документ не требуется. «После можно летать, пилотское свидетельство и сертификаты не нужны», — добавляет господин Чернышев.

Между тем для запуска коптера все равно необходимо получить разрешение в Единой системе организации воздушного движения. Полеты над Москвой запрещены; для их согласования нужно обратиться в столичный департамент региональной безопасности. С июля 2019 года штраф за несанкционированный запуск беспилотника составляет 20–50 тыс. руб., а для юристов — 250–300 тыс. руб. В 2018 году распоряжением правительства РФ №576 был утвержден план по устранению административных барьеров в этой области. В нем поручалось выделить зону высотой до 150 м для полетов беспилотников без дополнительных согласований. Нормативную базу предполагалось утвердить к марту 2019 года, но это так и не было сделано. Господин Чернышев говорит, что документ о разрешении полетов дронов на высоте до 150 м «в светлое время суток в пределах прямой видимости» находится в Минтрансе РФ, и надеется, что он будет согласован в ближайшее время.

<https://www.kommersant.ru/doc/4109237>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/09/27/legkie-bespilotniki-privetsia-stavit-na-uchet.html>

МИР24; 2019.09.27; БОЛЬШЕ НЕ ИГРУШКА: ВСТУПИЛИ В СИЛУ ПРАВИЛА УЧЕТА ДРОНОВ

Легкие коптеры и дроны поставят на учет. Им начнут присваивать номера, чтобы можно было установить владельца. Правила учета беспилотников взлетной массой от 250 граммов до 30 килограммов вступают в силу с сегодняшнего дня. Готовы ли к нововведениям владельцы летательных аппаратов, выяснила корреспондент телеканала «МИР 24» Ольга Жемчугова.

Им сверху видно все. А вот их заметить сложно. Еще сложнее найти владельца коптера, если аппарат на кого-то упал или прилетел в запретную зону. С сегодняшнего дня все изменится. В России все владельцы дронов должны получить специальный номер для своего летательного аппарата.

«Прежде всего, эта мера необходима для того чтобы мы могли в случае необходимости могли идентифицировать непосредственно владельца, оператора квадрокоптера», – отметила **Светлана Петрова, директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации.**

Для регистрации нужен пакет документов. Это заявление, фото дрона, информация о нем и его изготовителе, а также о владельце беспилотника. Заявление надо подать в течение 10 рабочих дней со дня приобретения коптера. Полученный номер – нанести на корпус. Это касается всех радиоуправляемых летательных аппаратов весом от 250 граммов. Иначе – штраф. Пока это 2,5 тысячи рублей. Те, кто занимается беспилотниками не первый год, считают, что мера заставит операторов стать аккуратнее.

«В 2015 году федеральный закон 462 обязывал, что любого мальчика, который запускает такой самолет или такого вот орла, нужно было учить как пилота Боинга, регистрировать как большое воздушное судно», – рассказывает Глеб Бабинцев, генеральный директор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем.

Зона отдыха Левобережье. Дождь, ветер, прохладная осенняя, почти нелетная погода. Но эти энтузиасты ловят моменты, когда тучи рассеиваются. Нужно всего каких-то две минуты, чтобы пройти трассу.

Эта гонка – заключительный этап всероссийской лиги дрон-рейсинга, соревнования по полетам на коптерах. Средняя скорость 80 км/ч. Управление ручное, сборка тоже.

«Это очки. В дроне есть камера, которая передает через передатчик сигнал в очки. Надевая очки, я могу видеть картинку, которую видит дрон», – поясняет Алексей Садов, дрон-рейсер.

Остановить их может только запрет летать над тем или иным объектом. В Москве ограничений масса. В пределах МКАД в принципе летать нельзя. Запреты распространяются на аэропорты и диспетчерские зоны. Но даже там, где, вроде бы, дрон не создает опасности, все равно нужно разрешение на полет.

Сейчас схема получения разрешения на полет выглядит не менее сложно, чем сам коптер. Очень много мелких проводков, мелких деталей. И если хотя бы она из них не будет работать, то коптер не взмлет в воздух. То же самое и с законом.

Благодаря новой мере с маркировкой дрона заговорили и об упрощении получения разрешения на полеты. Сейчас в Госдуме готовят изменения в законопроект об использовании воздушного пространства.

<https://mir24.tv/news/16379649/bolshe-ne-igrushka-vstupili-v-silu-pravila-ucheta-dronov>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА ЗАВЕРШИТСЯ В СЕРЕДИНЕ 2020 ГОДА - РОСАВИАЦИЯ

Основной объем первого этапа реконструкции аэропорта Хабаровск будут завершены в 2019 году, в 2020 проект будет готов полностью, сообщил начальник управления аэропортовой деятельности Анатолий Пчелин.

«В настоящее время первый этап реконструкции аэродрома находится в высокой степени готовности. Полоса закончена в полном объеме, все плоскостные сооружения завершены. Введена в эксплуатацию центральная рулежная дорожка и перрон. Завершается сейчас реконструкция двух аварийно-спасательных частей - их готовность 80-90%, очистных сооружений, патрульной дороги и ограждения. Основной объем работ в этом году будет завершён», - сказал Пчелин в ходе посещения вице- премьером, полномочным представителем президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрием Трутневым нового терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск.

По его словам, до середины 2020 года все объекты первой очереди будут завершены.

«Вторая очередь, также готовится к реконструкции. Собственник разработал проект, куда входит реконструкция перрона в полном объеме, и все рулежные дорожки. Проект доставлен застройщику, он рассмотрел, выдал замечания, и они были устранены. На этой неделе планируется загрузка проекта на экспертизу», - отметил Пчелин.

Он уточнил, что ориентировочная стоимость второго этапа 6,3 млрд руб. Сроки его реализации пока не уточняются, так как финансирование отсутствуют.

«Потребуется выделение дополнительных средств от федерального правительства», - сказал Пчелин.

Международный аэропорт Хабаровск - крупный аэропорт Дальневосточного федерального округа РФ, ежегодно обслуживающий более 2 млн пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; БОЛЕЕ 25 ПРОЕКТОВ С ИНВЕСТИЦИЯМИ 44 МЛРД РУБ. РЕАЛИЗОВАНЫ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ В РАМКАХ ТОР И СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Три тысячи новых рабочих мест создано в Хабаровском крае в рамках проектов, реализованных в рамках территорий опережающего развития (ТОР), сообщил глава АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (КРДВ) Аслан Кануков.

«В целом по Хабаровскому краю существует три ТОР, режим СПВ функционирует в двух муниципальных районах. В целом, 87 резидентских соглашений уже заключены, объем инвестиций должен составить 150 млрд руб., планируется создать 9,3 тыс. рабочих мест. На сегодняшний день 26 проектов реализованы, инвестировано 44 млрд руб. на территории Хабаровского края, создано 3 тыс. рабочих мест», - сказал Кануков журналистам в ходе посещения вице-премьером, полпредом Трутневым нового терминала аэропорта Хабаровск.

Он добавил, что новый терминал внутренних авиалиний международного аэропорта Хабаровск - один из уже реализованных проектов.

«Данный проект является одним из 26 реализованных проектов в рамках государственной политики по развитию территорий опережающего развития (ТОР) и режима Свободного порта Владивосток. Напомню, что в рамках данного проекта осуществлены были инвестиции в размере 5 млрд руб., планируется создание 591 рабочего места», - добавил он.

В понедельник в ходе рабочей поездки в Хабаровск вице-премьер - полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев посетил новый терминал внутренних авиалиний международного аэропорта Хабаровск им. Г.И. Невельского, построенного при участии Фонда развития Дальнего Востока, и проинспектировал подготовку к переводу обслуживания пассажиров в новый аэровокзал.

Новый терминал внутренних авиалиний оснащен 3 телетрапами, 12 лифтами различного назначения и 7 эскалаторами. Технологическое оснащение терминала соответствует современным международным и отечественным стандартам, соблюдены требования обеспечения комфорта для маломобильных пассажиров. Площадь терминала составила более 27 тыс. кв. м. Пропускная способность нового терминала позволит обслуживать в соответствии с современными стандартами до 3 млн пассажиров ежегодно.

Строительство нового пассажирского терминала внутренних авиалиний началось в марте 2018 года. 30 августа 2019 года получено разрешение на ввод в эксплуатацию нового терминала ВВЛ (внутренние воздушные линии) аэропорта Хабаровск от Федерального агентства воздушного транспорта России (Росавиация). На полях пятого юбилейного Восточного экономического форума, 4 сентября, новый терминал внутренних авиалиний торжественно открыл президент РФ **Владимир Путин**.

Проект был реализован в рамках TOP «Хабаровск», при участии японских инвесторов - SojitzCorp., JATCO, JOIN. Общий объем инвестиций составил 4,9 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей - заемные средства ВЭБ.РФ и Фонда развития Дальнего Востока, 1 млрд рублей - собственные средства инвесторов. Терминал был спроектирован компанией Assmannberaten+planen (Германия) совместно с архитектурным бюро WP | ARC (Германия). Генеральным подрядчиком строительства стал турецкий консорциум ЛимакМарашСтрой, техническим заказчиком - DBC Consultants.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК ПРИМЕТ ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ 15 ОКТЯБРЯ

Новый терминал внутренних авиалиний международного аэропорта Хабаровск готов к эксплуатации, первых пассажиров здесь примут в середине октября, сообщил председатель совета директоров АО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк, отвечая на вопрос агентства «Интерфакс - Дальний Восток».

«Первых пассажиров примем 15 октября», - сказал Басюк.

Вице-премьер - полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев в ходе осмотра нового терминала отметил, что строительство еще одного масштабного инфраструктурного объекта - пример комплексного подхода к решению задачи, поставленной президентом России **Владимиром Путиным**, по ускоренному развитию Дальнего Востока.

«Все, что касается взлетно-посадочной полосы и перронов, делается за счет средств федеральной целевой программы. Кроме того, проект по строительству нового терминала внутренних авиалиний был реализован на территории опережающего развития и получил весь пакет льгот. И самое важное - это предоставление финансирования от Фонда развития Дальнего Востока и Внешэкономбанка. И сейчас мы видим новый современный, технологичный, комфортный и безопасный аэровокзал международного класса», - сказал Трутнев.

Как сообщалось, строительство нового пассажирского терминала внутренних авиалиний началось в марте 2018 года. 30 августа 2019 года получено разрешение на ввод в эксплуатацию нового терминала ВВЛ (Внутренних воздушных линий) аэропорта Хабаровск от Федерального агентства воздушного транспорта России (Росавиация). 4 сентября 2019 года новый терминал внутренних авиалиний торжественно открыл президент Российской Федерации **Владимир Путин** на полях пятого юбилейного Восточного экономического форума (ВЭФ).

Проект был реализован в рамках TOP (Территории опережающего развития) «Хабаровск», при участии японских инвесторов - SojitzCorp., JATCO, JOIN. Общий объем инвестиций составил 4,9 млрд руб., в том числе 3,9 млрд руб. - заемные средства ВЭБ. РФ и Фонда развития Дальнего Востока, 1 млрд руб. - собственные средства инвесторов.

Терминал был спроектирован компанией Assmannberaten+planen (Германия) совместно с архитектурным бюро WP | ARC (Германия). Генеральным подрядчиком строительства стал турецкий консорциум ЛимакМаращСтрой, техническим заказчиком - DBC Consultants.

Площадь терминала составила более 27 тыс. кв. м. Пропускная способность нового терминала позволит обслуживать в соответствии с современными стандартами до 3 млн пассажиров ежегодно.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.29; НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК ОБОЙДЕТСЯ В 3-3,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительство нового международного терминала аэропорта Хабаровск планируется начать в 2020 году, его стоимость предварительно оценивается в 3 - 3,5 млрд рублей, сообщил председатель совета директоров АО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк. «Мы приступаем ко второму этапу - строительству международного терминала. Его проектирование уже практически завершено. Планируем в ноябре-декабре зайти на экспертизу. Ждем одобрения комиссии по транспорту. Площадь нового международного терминала составит 20 тыс. кв. м, рассчитан на более 1 млн пассажиров в год международного трафика. Проектная стоимость 3- 3,5 млрд», - сказал Басюк журналистам в ходе посещения вице- премьером, полномочным представителем президента в ДФО Юрием Трутневым нового терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск.

По его словам, это инвестиционный проект, который будет реализовываться собственниками аэропорта при финансовой поддержке с Фонда развития Дальнего Востока и фонда ВЭБ.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; В КРЕМЛЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ

В Кремле надеются на создание «в свое время» необходимых и подходящих условий для возобновления авиасообщения с Грузией, сказал пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

Об этом Песков заявил журналистам, отвечая на вопрос «Интерфакса» о том, как в Кремле относятся к идее возобновления перелетов между двумя странами. Пресс-секретарь Владимира Путина напомнил, что авиасообщение с Грузией было именно приостановлено, а не отменено навсегда.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.28; ВЛАСТИ САУДОВСКОЙ АРАВИИ ХОТЯТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Власти Саудовской Аравии подтолкнули местные авиакомпании к тому, чтобы организовать прямые рейсы с Россией, сообщил РИА Новости глава Генерального управления по туризму и национальному наследию Саудовской Аравии Ахмед аль-Хатыб. Летом компания Nordwind Airlines запустила первые прямые рейсы из Джидды в Москву. В июне тогдашний министр энергетики королевства Халид аль-Фалих заявил, что Эр-Рияд планирует 14 прямых рейсов в неделю между Саудовской Аравией и Россией и рассматривает дальнейшее увеличение их числа.

«Мы подтолкнем саудовские авиалинии к тому, чтобы начать работу над открытием прямых авиарейсов, поскольку это особенно важно», - заявил аль-Хатыб.

Он добавил, что направление полетов будет определено в зависимости от предпочтений российских туристов. «Мы изучим этот вопрос и откроем направления, основываясь на том, чего хотели бы российские туристы. Если они хотят увидеть море, мы откроем рейсы к Красному морю. Если они хотят увидеть (культурное) наследие и историю,... мы сделаем проще дорогу для наших дорогих туристов из России», - отметил он.

Ранее источник, знакомый с ходом переговоров, сообщил РИА Новости, что Саудовская Аравия обсуждает с Россией открытие прямого авиасообщения, надеется достичь договоренностей в 2019 году. Он уточнил, что обсуждаются различные направления, в том числе, Джидда, но первым все же может стать столица королевства - Эр-Рияд.

<https://ria.ru/20190928/1559235450.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.28; ВОЛОДИН НАЗВАЛ ЦЕНЫ НА ПАРКОВКУ В НОВОМ САРАТОВСКОМ АЭРОПОРТУ ЗАВЫШЕННЫМИ

Стоимость парковки в новом саратовском аэропорту Гагарин завышена, местные власти должны подумать об обустройстве стоянок и продумать ценовую политику исходя из возможностей населения, заявил в субботу уроженец региона, спикер Госдумы Вячеслав Володин в интервью ГТРК «Саратов».

Согласно данным на сайте аэропорта Гагарин, нахождение автомобиля в зоне посадки-высадки 15 минут бесплатно, в дальнейшем начисляются пени по 500 рублей за каждый час. Также есть две краткосрочные стоянки со стоимостью 200 рублей в час или 1000 рублей в сутки, и одна долгосрочная стоянка с ценой по 500 рублей в сутки до трех дней и постепенным снижением стоимости до 100 рублей в сутки с 15-го дня.

«Стоимость завышенная за парковку. Саратов - не Москва. Можно было бы, исходя в том числе из возможностей граждан в Саратове, не привязываться к московским ценникам», - сказал Володин, отметив, что получает много обращений по этой теме.

По его словам, в связи наличием свободных территорий вокруг аэропорта «возможность есть оборудовать парковку, стоянку», чтобы «больше было удобства, комфорта для жителей области». Спикер Госдумы подчеркнул, что этот вопрос должны решать местные органы власти.

«В это необходимо вкладываться, на это нужно внимание обращать. И это внимание должны обращать не только те, кто сегодня занимается эксплуатацией аэропорта, но и местные органы власти... Они со своей стороны тоже должны что-то делать», - сказал он.

«Правильно было бы тем, кто сейчас уже думает, какие доходы получит от работы аэропорта Гагарин, подумать, что со своей стороны сделать для людей, для развития... Правильно было бы району (властям Саратовского района области) подумать о стоянках, парковках и в том числе проговорить стоимость», - добавил Володин.

Международный аэропорт «Гагарин» расположен у села Сабуровка Саратовского района в 30 километрах от Саратова. «Гагарин» стал вторым в новейшей истории России построенным «с нуля» крупным аэропортом. Обслуживание авиакомпаний и пассажиров в аэропорту началось с 20 августа, после чего старый аэропорт закрыли. Председатель совета

<https://ria.ru/20190928/1559243401.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.28; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОКА НЕ ПЕРЕЕЗЖАЮТ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ ПЕКИНА

Российские авиакомпании пока не заключили контракты с новым международным аэропортом Пекина «Дасин» на перенос представительств и рейсов из аэропорта «Шоуду», сообщил РИА Новости в субботу операционный менеджер аэропорта «Дасин» Ван Цян.

«Из китайских авиакомпаний в новый аэропорт перемещаются China Southern, они перенесут сюда все свои рейсы, Air China переедет частично, China Eastern также перенесет в этот аэропорт большинство рейсов, кроме некоторых рейсов Пекин-Шанхай», - рассказал Ван Цян.

По его словам, в новый аэропорт должны переехать Polish Airlines, Finnair, British Airways. «По моим сведениям, российские авиакомпании планируют перенести свои офисы и ведут переговоры о сотрудничестве с нашим аэропортом, но они еще не подписали контракты.

Мы призываем все авиакомпании переехать сюда, потому что «Дасин» крайне эффективный и удобный аэропорт, особенно это касается транзита, пересадка с международного на международный рейс займет не более 45 минут, а с международного на внутренний рейс – не более часа», - сообщил он.

Он порекомендовал авиакомпаниям как можно скорее принимать решения, так как те, кто переедет раньше, получит больше возможностей, «но мы не можем никого заставить».

Среди российских авиаперевозчиков, осуществляющих рейсы в Пекин, крупнейшими являются «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», Nord Star.

Международный аэропорт Пекина «Дасин» официально начал работу 25 сентября, на пять дней раньше запланированного.

Аэропорт «Дасин» расположен на юге Пекина в 46 километрах от центра города. Он имеет четыре взлетно-посадочные полосы и в год сможет принимать до 620 тысяч рейсов. По проекту пропускная способность воздушной гавани к 2025 году сможет составить 72 миллиона человек.

Дасин позиционируется как крупнейший международный воздушный хаб и самый сложный инженерный проект терминала аэропорта в мире. Его крыша уже признана самой большой в мире стальной крышей терминала аэропорта, которая по площади равна 25 стандартным футбольным полям. В разработке дизайна крыши участвовала всемирно известная архитектор и дизайнер Заха Хадид. Кроме того, Дасин - крупнейшее в мире отдельное здание без структурных швов.

Сумма инвестиций в проект аэропорта к настоящему моменту составляет 400 миллиардов юаней (около 60 миллиардов долларов).

<https://ria.ru/20190928/1559233785.html>

RNS; 2019.09.27; В КРЕМЛЕ ОТВЕТИЛИ НА ВОПРОС О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ

Кремль надеется, что в свое время появятся условия для возобновления авиационного сообщения с Грузией, которое было приостановлено в июле. Об этом заявил пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков.

Отвечая на вопрос журналистов о возобновлении авиаперевозок пассажиров на территорию Грузии, Песков отметил, что авиасообщение приостановилось, но не было запрещено навсегда.

«Поэтому, конечно, в свое время, мы надеемся, что будут созданы условия, необходимые и подходящие для возобновления авиасообщения», — передает слова представителя Кремля «РИА Новости».

Ранее за возобновление авиасообщения с Грузией выступил глава МИД РФ Сергей Лавров, передавал «Коммерсант». По его словам, он бы вернул полеты в Грузию, так как «большинство грузинского населения осознало контрпродуктивный провокационный характер той выходки, которая произошла в грузинском парламенте, когда там заседала Межпарламентская ассамблея православия».

<https://rns.online/transport/V-Kremle-otvetili-na-vopros-o-vozobnovlenii-aviasoobscheniya-s-Gruziei-2019-09-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; АВИАВЛАСТИ РФ И БРАЗИЛИИ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Росавиация и Национальное агентство гражданской авиации Бразилии (ANAC) в ходе 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в Монреале подписали меморандум о повышении безопасности полетов, сообщил российский регулятор.

Документ направлен "на взаимное признание одобрительных сертификационных документов и экологических проверок и испытаний".

"В июне 2019 года между двумя ведомствами подписана "дорожная карта", в соответствии с которой до конца 2019 года планируется оценочный визит ANAC в Москву в целях ознакомления с российской системой сертификации авиационной техники", - отмечается в сообщении.

Ранее Росавиация передала в ANAC заявку холдинга "Вертолеты России" на валидацию сертификата типа на вертолет Ми-171А2.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; МИНТРАНС ОТМЕНИЛ ТРЕБОВАНИЯ ОБ ОДОБРЕНИИ РОСАВИАЦИЕЙ ИЗМЕНЕНИЙ КОНСТРУКЦИИ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ

Минтранс РФ отменил требования Росавиации к перевозчикам о получении у нее одобрительных документов при изменении типовой конструкции воздушных судов, зарегистрированных на Бермудских островах.

"Минтранс России отменяет противоречащие федеральному законодательству решения Росавиации, оформленные в виде приказа или иных актов", - говорится в письме замглавы Минтранса Александра Юрчика, направленного 26 сентября в аппарат правительства и Ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Копия письма опубликована на сайте АЭВТ в пятницу.

В конце мая замуководителя Росавиации Алексей Новгородов предложил территориальным органам при проверках авиакомпаний классифицировать изменения типовой конструкции воздушных судов (как главные, так и второстепенные), не имеющие отдельного одобрительного документа Росавиации, как несоответствие. Речь шла о судах, зарегистрированных на Бермудах, - они составляют более 90% парка российских авиакомпаний. Новгородов распорядился отражать несоответствия в актах проверок и давать на их устранение не более 365 дней. Предложения замглавы Росавиации были оформлены в виде письма, его копия также опубликована на сайте АЭВТ.

Но в ассоциации, которая объединяет 27 российских авиакомпаний, включая S7 и "ЮТэйр", сочли эти требования излишними: согласно приложению 83-bis к Чикагской конвенции, за поддержание летной годности и сертификацию изменений в конструкции судов отвечает страна регистрации. Также в АЭВТ указывали, что "издание нормативных правовых актов в виде писем и телеграмм не допускается". Позицию ассоциации ее глава Владимир Тасун в конце августа направлял зампреду правительства Максиму Акимову.

По данным "Интерфакса", из-за дополнительных требований Росавиации с проблемами в эксплуатации самолетов ранее столкнулись несколько крупных авиакомпаний, в том числе входящая в "Аэрофлот" "Россия" и чартерная Nordwind.

RNS; 2019.09.27; АЭРОПОРТЫ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО КУРИЛОК

Наличия двух курительных комнат в аэропорту Жуковский будет достаточно на текущем этапе развития, заявили RNS в пресс-службе аэропорта комментируя данные о подготовленных Минздравом к законопроекту о возврате «курилок» в аэропорты поправки, которые предполагают ограничение их количества.

«В целом Жуковский проектировался, когда запрет на курение уже действовал. В нашем случае речь идет не об открытии курилок, а о проектировании этой системы с нуля...Мы для себя на текущем этапе развития считаем, что двух курилок должно быть достаточно, что будет дальше, пока сложно предсказать», - сообщили в пресс-службе аэропорта.

В Жуковском считают необходимым регламентировать «площадь курительных комнат».

В Шереметьево сообщили, что «в случае положительного принятия Госдумой рассматриваемого изменения, аэропорт выделит в "чистой зоне" соответствующие требованиям изолированные помещения».

«В настоящее время в аэропорту Шереметьево в связи с действующим запретом в "чистой зоне" законсервированы четыре специализированных курительных помещения», - добавили в Шереметьево.

В Пулково и Домодедово заявили, что комментарии по данному вопросу преждевременны.

Ранее газета «Известия» сообщила, что Минздрав подготовил поправки ко второму чтению законопроекта о возврате курительных комнат в аэропорты. По данным издания министерство предлагает разрешить не более двух курилок в аэропорту, в также сделать их изолированными помещениями с непрозрачными стенами, оборудовать вентиляционными системами и ставить курительные комнаты только в зонах, предназначенных для зарегистрированных на рейс пассажиров, которые прошли предполетный досмотр, либо для тех, кто следует транзитом.

Госдума приняла законопроект о возврате курительных комнат в первом чтении 16 июля.

<https://rns.online/transport/aeroporti-otreagirowali-na-ideyu-ogranichit-kolichestvo-kurilok--2019-09-27/>

ТАСС; 2019.09.27; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ ПОДАЛ ЗАЯВКУ В ПРАВИТЕЛЬСТВО НА 1,3 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА

Власти Красноярского края подали заявку в правительство РФ на выделение 1,3 млрд рублей на строительство магистральной рулежной дорожки в аэропорту Красноярска в 2020 году, сообщил в пятницу министр транспорта края Константин Димитров на заседании краевого правительства.

Строительство началось в августе этого года. Это позволит увеличить количество взлетов - посадок в час в аэропорту с 12 до 28. Объем инвестиций в проект оценивается в 1,9 млрд рублей. Средства на 2019 год в размере 600 млн рублей были выделены из Резервного фонда РФ.

"Нами подана заявка в федерацию на выделение дополнительных 1,3 млрд рублей на завершение этого проекта на следующий год", - сказал Димитров, представляя на заседании отраслевую программу "Развитие транспорта Красноярского края на 2020-2022 годы".

На Красноярском экономическом форуме в апреле 2018 года было заявлено о планах создать хаб на базе двух аэропортов - Красноярск и Черемшанка. Стоимость проекта оценивается в 35 млрд рублей до 2027 года. При реализации этого проекта там будет построено 830 тыс. квадратных метров производственных и логистических площадей, грузооборот хаба составит не менее 800 тыс. тонн авиационных грузов и 160 тыс. контейнеров в год.

Аэропорт Красноярск (прежнее название - Емельяново) построен в 1980 году, с 1993 года имеет статус международного. В декабре 2017 года был открыт новый пассажирский терминал площадью 58 тыс. кв. метров с пропускной способностью 2,5-5 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6936773>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" В ОКТЯБРЕ ОТКРОЮТ РЕЙС ИЗ КАЗАНИ В ХАРБИН

Авиакомпания "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) 27 октября начнет полеты из Казани в Харбин, сообщила пресс-служба казанского аэропорта.

Рейс будет выполняться с промежуточной посадкой в Екатеринбурге один раз в неделю по воскресеньям.

Открытие авиарейса между Казанью и Харбином обсуждали на встрече в июне этого года президент Татарстана и губернатор провинции Хэйлунцзян Ван Вэньтао.

Татарстан считает развитие межрегиональных отношений с провинциями Китая перспективными направлениями сотрудничества. За последние три года внешнеторговый

оборот между Татарстаном и КНР вырос вдвое - до \$628,7 млн (доли экспорта и импорта составили 31,5% и 68,5% соответственно).

RNS; 2019.09.27; «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ЛОНДОН И ЖЕНЕВУ

Российский лоукостер «Победа» намерен открыть рейсы из Москвы в Лондон и Женеву с частотой полетов 7 раз в неделю, следует из материалов Росавиации, подготовленных к рассмотрению на заседании межведомственной комиссии по допускам авиаперевозчиков.

В авиакомпании «Победа» RNS подтвердили подачу заявки на рейс в Лондон. При этом на маршрут Москва — Женева заявка была подана ранее, уточнили в пресс-службе.

Сейчас допуск на маршрут Москва — Лондон есть только у авиакомпании «Аэрофлот», который летает в Лондон 35 раз в неделю. Заявку на этот маршрут также подали авиакомпания Nordwind, которая также планирует летать 7 раз в неделю, и «Уральские авиалинии», планирующие летать в два раза чаще – 14 раз в неделю.

На данном направлении по договоренностям с авиавластями Великобритании может летать не более 2-х перевозчиков с частотой полетов не более 49 раз в неделю. Таким образом, на маршруте осталось 14 свободных частот.

На маршруте Москва — Женева также летает только «Аэрофлот» (14 рейсов в неделю). Заявки на него подали S7, «Уральские авиалинии» и Utair. По данному направлению также может летать не более 2-х перевозчиков.

Очередное заседание по распределению допусков авиакомпаниям состоится 30 сентября.

<https://rns.online/transport/Pobeda-planiruet-zapustit-reisi-iz-Moskvi-v-London-i-ZHenevu--2019-09-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" ОТСУДИЛИ У АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ 3 МЛН РУБ. ЗА СТОЛКНОВЕНИЕ САМОЛЕТА С ПТИЦЕЙ

Двадцать первый арбитражный апелляционный суд (Севастополь) не удовлетворил апелляционную жалобу ООО "Международный аэропорт "Симферополь" на решение Арбитражного суда Республики Крым, взыскавшего с аэропорта по иску авиакомпании "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) 2,918 млн рублей убытков из-за столкновения самолета с птицей, говорится в материалах суда.

10 июня 2017 года в аэропорту Симферополя самолет "Уральских авиалиний" A320, вылетающий в Москву, в конце разбега перед отрывом от полосы столкнулся с птицей. "Командир воздушного судна принял решение о прекращении выполнения полетного задания и выполнил посадку на аэродром вылета", - говорится в сообщении.

В результате инцидента оказались повреждены лопасти вентиляторной ступени двигателя самолета.

Комиссия по расследованию инцидента установила, что применяемые в аэропорту средства для отпугивания птиц были недостаточно эффективны, а в районе аэродрома на момент ЧП были места размещения отходов, животноводческие фермы и другие объекты, способствовавшие массовому скоплению пернатых.

"Материалами дела подтверждается, что авиационный инцидент связан непосредственно с недостаточным орнитологическим обеспечением полетов на аэродроме Симферополь", - говорилось в решении Арбитражного суда Крыма.

Аэропорт, посчитав, что суд первой инстанции не учел его возражения, обжаловал это решение. Однако Двадцать первый арбитражный апелляционный суд оставил жалобу без удовлетворения.

ООО "Международный аэропорт "Симферополь" не согласен с решением Двадцать первого арбитражного апелляционного суда и будет его оспаривать в суде кассационной инстанции.

"Судом была неправомерно установлена вина аэропорта и причинно-следственная связь между действиями его служб и возникшими повреждениями у самолета "Уральских авиалиний" 10 июня 2017 года. В частности, суд установил, что факторами, повлиявшими на столкновение самолета с птицами, послужило наличие объектов выбросов (размещения) отходов, животноводческие фермы и другие объекты, в том числе, расположенный в 15 км от аэропорта полигон ТКО. Все эти объекты находятся за пределами аэропорта, который не может нести ответственность за их функционирование. Более того, аэропорт неоднократно обращал внимание на существующую проблему и в меру своих возможностей оказывал содействие властям в ее решении. Эта совместная работа уже привела к ликвидации нескольких несанкционированных свалок, которые приманивали птиц", - говорится в сообщении пресс-службы авиаузла.

Аэропорт подчеркивает, что его орнитологическая служба "обеспечена всем необходимым оборудованием для отпугивания птиц", оно регулярно "обновляется, модернизируется и дополняется". "Орнитологическая обстановка в районе аэропорта находится под постоянным контролем специалистов", - отмечается в сообщении.

По данным аэропорта, межведомственная комиссия, расследовавшая инцидент с самолетом "Уральских авиалиний", в своем отчете пришла к выводу, что "10 июня 2017 года все оборудование, обеспечивающее орнитологическую безопасность в районе аэропорта, было исправным и работало в штатном режиме".

"Уральские авиалинии" входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируется в екатеринбургском "Кольцово", московском "Домодедово" и петербургском "Пулково". Основной акционер авиакомпании - ее гендиректор Сергей Скуратов.

Флот "Уральских авиалиний" состоит из 46 самолетов производства Airbus (двадцать четыре А320, два А320neo, пятнадцать А321 и пять А319).

В последнее время были зафиксированы несколько случаев столкновения самолетов "Уральских авиалиний" с птицами. Так, 15 августа 2019 года А321, выполнявший рейс по маршруту Москва-Симферополь, сразу после взлета из аэропорта "Жуковский" из-за попадания птиц в оба двигателя совершил аварийную посадку. Самолет приземлился на кукурузном поле с выключенными двигателями и невыпущенном шасси. На борту лайнера было 226 пассажиров и 7 членов экипажа. Никто не погиб.

Еще один инцидент произошел 26 сентября: самолет "Уральских авиалиний" столкнулся с птицей после взлета из московского аэропорта "Домодедово", воздушное судно не было повреждено, полет не прерывался.

Симферопольский аэропорт построен в 1936 году. В апреле 2018 года начал работу новый терминал площадью более 78 тыс. кв. м., все рейсы перенесены туда. Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroport-Simferopolya-vnov-osporit-reshenie-suda-po-isku-Uralskih-avialinii-2019-09-27/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; "ПУЛКОВО" С 1 ОКТЯБРЯ ГОТОВО ПРИНИМАТЬ ТУРИСТОВ ИЗ 53 СТРАН ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ВИЗАМ

Аэропорт "Пулково" с 1 октября 2019 года будет принимать туристов из 53 стран по электронным визам, сообщает пресс-служба ООО "Воздушные ворота северной столицы" (ВВСС, управляет аэропортом).

В аэропорту проведены все необходимые технические и организационные мероприятия. Оборудование воздушного пункта пропуска прошло соответствующее тестирование.

В список стран, резиденты которых смогут посещать Санкт-Петербург и Ленинградскую область по электронным визам, входят: Австрия, Андорра, Бахрейн, Бельгия, Болгария, Ватикан, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Индия, Индонезия, Иран, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Катар, Кипр, Китай (включая Тайвань), Корейская Народно-

Демократическая Республика, Кувейт, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Малайзия, Мальта, Мексика, Монако, Нидерланды, Норвегия, Оман, Польша, Португалия, Румыния, Сан-Марино, Саудовская Аравия, Северная Македония, Сербия, Сингапур, Словакия, Словения, Турция, Филиппины, Финляндия, Франция.

Иностранные граждане, получившие электронные визы, имеют право находиться и передвигаться только в пределах Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; АЭРОФЛОТ ВЕРНУЛ ВЛАДЕЛЬЦАМ "ЗОЛОТЫХ КАРТ" БЕСПЛАТНЫЙ ДОСТУП В VIP-ЗАЛЫ АЭРОПОРТОВ ДЕРИПАСКИ

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) вернул владельцам "золотых" бонусных карт, купившим билеты в эконом-класс, бесплатный доступ в бизнес-залы аэропортов Краснодара и Анапы.

Обслуживание возобновится 28 сентября, сообщил представитель компании журналистам. "Решение было принято в связи с достигнутыми договоренностями с ООО "Базэл Аэро", оператором этих аэропортов (компанию контролируют структуры Олега Дерипаски - ИФ). Также без изменений будет продолжено предоставление этой услуги в аэропорту Сочи, ограничения в котором только планировалось ввести", - добавил он.

Как сообщалось, в августе "Аэрофлот" ограничил доступ в бизнес-залы 20 региональных аэропортов РФ: кроме Анапы и Краснодара - во Владивостоке (один из инвесторов - так же Дерипаска), Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Самаре, Саратове (входят в "Аэропорты регионов" Виктора Вексельберга), Астрахани, Барнауле, Калининграде, Кемерово, Минеральных Водах, Новосибирске, Перми (в составе "Новопорта" Романа Троценко), Архангельске, Новокузнецке, Салехарде, Хабаровске, Якутске, Магнитогорске (не входят в частные холдинги). Проход в VIP-залы без дополнительной платы остался только для пассажиров бизнес-класса и участников премиальной программы "Аэрофлота" уровня Platinum.

Источник, близкий к "Аэрофлоту" утверждал, что в регионах РФ доступ пассажира в бизнес-зал обходится перевозчику в среднем в 5-7 тыс. руб., при этом затраты авиакомпании "не соответствуют качеству предоставляемых в этих залах услуг". В Европе на обслуживание одного пассажира компания тратит в среднем от 25 евро, утверждал собеседник.

В сентябре "Аэрофлот" возобновил доступ в VIP-залы аэропортов Самары, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону и Саратова. Группа "Аэропорты регионов" "согласилась с позицией авиакомпании и приняла решение снизить стоимость обслуживания пассажиров в своих бизнес-залах до приемлемого уровня", объясняли в авиакомпании.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-vozobnovit-dostup-zolotih-klientov-k-biznes-zalam-esche-dvuh-gorodov-2019-09-27/>

ТАСС; 2019.09.27; РАЗРАБОТЧИК SSJ-100 РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ САМОЛЕТ МОГУТ ПЕРЕИМЕНОВАТЬ

Переименование самолета Sukhoi Super Jet - 100 рассматривается в рамках комплексной модернизации самолета на ряду с повышением надежности и улучшением других характеристик авиалайнера. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС).

"Компания "Гражданские самолеты Сухого" в рамках политики импортозамещения проводит работу по модернизации самолета SSJ-100. В том числе, она приведет к повышению надежности, улучшению экономики эксплуатации, повышению безопасности и комфорта самолета. В рамках этой работы мы рассматриваем различные аспекты укрепления позиций на рынке, включая, возможно, название, выражающее результат

качественных изменений. Наша цель - не переименовать самолет, а сформировать обновленный, востребованный рынком продукт", - сказали в ГСС.

"Просто дать новое имя - не самоцель, его [обновленный самолет] нужно создать, нужно, чтобы было, что называть по-новому. У Ростеха есть в этом хороший опыт", - добавили в пресс-службе ГСС.

В середине сентября в интервью РБК глава госкорпорации "Ростех" Сергей Чемезов (ОАК, в которую входит ГСС, сейчас проходит процедуру вливания в Ростех) говорил, что самолет SSJ-100 после серии проблем и катастрофы в Шереметьево может сменить название, в том числе на российское.

В 2018 году занимавший тогда пост гендиректора ГСС Александр Рубцов сообщал журналистам, что самолеты SSJ-100 и MC-21 могут быть объединены под общим брендом. Он также говорил, что может быть открыт конкурс на выбор нового названия бренда.

<https://tass.ru/ekonomika/6936728>

ТАСС; 2019.09.27; "АЗИМУТ" НЕ ПЛАНИРУЕТ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ САМОЛЕТЫ AIRBUS A220

Руководство крупнейшей в Южном федеральном округе авиакомпании "Азимут", у которой монопарк российских самолетов Sukhoi Superjet 100, не планирует эксплуатацию европейских воздушных судов Airbus A220. Об этом сообщил в пятницу ТАСС исполнительный директор компании Эдуард Теплицкий.

Некоторые СМИ со ссылкой на открытые данные и собственные источники сообщили в пятницу о том, что "Азимут" может начать эксплуатировать Airbus A220.

"Это фейковая информация", - сказал Теплицкий, отвечая на соответствующий вопрос. При этом он добавил, что авиакомпания следит за всем парком авиационной техники и рассматривает разные возможности.

<https://tass.ru/ekonomika/6937755>

ТАСС; 2019.09.27; СЛО "РОССИЯ" ОБЪЯВИЛ ТЕНДЕР НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕЙСОВ ПО ВСЕМУ МИРУ

Специальный летный отряд (СЛО) "Россия", обеспечивающий авиаперевозки первых лиц государства, объявил очередной конкурс по обеспечению рейсов на следующий год.

"Тендер проводится не на саму перевозку воздушными судами СЛО, а на обеспечение их полетов. Исполнитель должен иметь максимальное количество представительств в различных странах, чтобы обеспечивать оперативное обслуживание бортов СЛО местными операторами аэропорта прибытия", - сказала в пятницу в беседе с ТАСС пресс-секретарь управляющего делами президента РФ Елена Крылова. Она подчеркнула, что речь идет обо всех аэропортах мира, кроме Внуково, где дислоцируется СЛО.

Она напомнила, что подобные тендеры объявляются по закону ежегодно, в предыдущие годы их выигрывал "Аэрофлот".

На портале госзакупок размещена информация о предстоящем 25 октября открытом конкурсе. Из нее следует, что максимальная цена контракта составляет 6,79 млрд руб.

СЛО "Россия" входит в структуру Управления делами президента РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6936816>

[Вернуться в оглавление](#)