



Ежедневный мониторинг СМИ

23 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; МЕДВЕДЕВ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ПОПРАВКИ В ПДД ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	4
ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; МЕДВЕДЕВ И РУМАС НЕ ИСКЛЮЧИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА-МИНСК И ДАЛЕЕ ДО БЕРЛИНА	4
ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ЗА ПЕРЕВОД ВАГОНОВ НА «КАССЕТУ» ПРИ ПОДТВЕРЖДЕНИИ ЛОКАЛИЗАЦИИ И ОБЪЕМОВ ВЫПУСКА	5
ПРАЙМ; 2019.10.22; РФ МОЖЕТ НАЧАТЬ СОЗДАНИЕ ЮРЛИЦА И НАБОР СОТРУДНИКОВ ДЛЯ АНАЛОГА МАК	6
РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ МАРШРУТЫ, ПО КОТОРЫМ НЕ ЛЕТАЛИ ГОД	6
ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; АЭРОПОРТ САРАТОВА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ СТАТУС УЗЛОВОГО ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК	7
ТАСС; 2019.10.23; В РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕХВАТКА РАБОЧИХ СРЫВАЕТ СРОКИ РЕКОНСТРУКЦИИ ЗЕЙСКОГО АЭРОПОРТА	8
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.23; ПУТЕБЮДЖЕТСТВО ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ; ПРОЕКТ ВСМ ПРЕТЕНДУЕТ НА ГРАНТ В 600 МЛРД РУБ	8
ТАСС; 2019.10.22; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: НАМЕЧЕННЫЕ ЦЕЛИ НА ЮБИЛЕЙНОМ ВЭФ ДОСТИГНУТЫ	10
ТАСС; 2019.10.22; ОБЩЕСТВЕННИКИ: РЕГИОНЫ НЕЭФФЕКТИВНО РАСХОДУЮТ СРЕДСТВА НАЦПРОЕКТА НА ДОРОЖНУЮ РАЗМЕТКУ	10
ТАСС; 2019.10.22; ОБЩЕСТВЕННИКИ ХОТЯТ СОЗДАТЬ В РОССИИ ЛИГИ ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА РЕМОНТА ДОРОГ	11
ТАСС; 2019.10.22; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДО КИЖЕЙ В КАРЕЛИИ МОЖЕТ ЗАВЕРШИТЬСЯ ДО КОНЦА ИЮНЯ 2023 ГОДА	12
ТАСС; 2019.10.22; ВЛАСТИ КБР НЕ ВИДЯТ РИСКА НЕВЫПОЛНЕНИЯ ЦЕЛЕЙ НАЦПРОЕКТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ	12
ТАСС; 2019.10.22; НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ У ВЪЕЗДА В МАЙКОП ПОСТРОЯТ К НАЧАЛУ ДЕКАБРЯ	13
ТАСС; 2019.10.22; ОКОЛО 2,5 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2019 ГОДУ	14
РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; ЗА СОСТОЯНИЕМ ДОРОГ ПОДМОСКОВЬЯ ЗИМОЙ ПРОСЛЕДЯТ АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ	14
ТАСС; 2019.10.22; ТАМБОВ ПОЛУЧИТ ПО НАЦПРОЕКТУ ПОЧТИ 480 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ГОРОДСКИХ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; ИНДИЯ НАМЕРЕНА ПРИВЛЕКАТЬ К СОТРУДНИЧЕСТВУ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПОРТЫ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ - ПОСОЛ	15
РБК; АННА БАЛАШОВА; 2019.10.22; ПРОЕКТУ РОТЕНБЕРГА И «РОСТЕХА» ОТКАЗАЛИ В НОВЫХ ЧАСТОТАХ ПОД БЕСПИЛОТНИКИ; ГОСКОМИССИЯ ОТКЛОНИЛА ЗАЯВКУ ГЛОНАСС-ТМ — СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ОПЕРАТОРА СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» И ГЛОНАСС — НА ВЫДЕЛЕНИЕ ЕЙ	

НОВЫХ ЧАСТОТ. КОМПАНИЯ РАССЧИТЫВАЛА РАЗВИВАТЬ НА НИХ СИСТЕМУ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕЛЕМАТИКИ	15
ГУДОК; ВЛАДИМИР ГОРЕЛКИН; 2019.10.22; БУДЕТ КИТАЙСКИМ СТУДЕНТАМ НАУКА	17
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.23; МОТОЦИКЛИСТАМ СОКРАЩАЮТ ПУТЬ К АВТОПРАВАМ; КУРСЫ ДЛЯ БАЙКЕРОВ, ЖЕЛАЮЩИХ ОТКРЫТЬ КАТЕГОРИЮ В, МОГУТ ПОДЕШЕВЕТЬ	18
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.10.22; АВАРИЙНЫЕ КОМИССАРЫ ОССП ОКАЗАЛИ ПОМОЩЬ БОЛЕЕ 22 ТЫС. ВОДИТЕЛЕЙ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ	19
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.10.23; ПОЧЕМУ В ГОРОДАХ РОССИИ НЕВЫГОДНО СТРОИТЬ МЕТРО?	19
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2019.10.23; РЕМОНТУ НАЗОВУТ ЦЕНУ; ВЛАДЕЛЬЦЕВ ПАРКА ОБЯЖУТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ЗАТРАТЫ РЖД ПРИ ВЫЯВЛЕНИИ НЕИСПРАВНЫХ ВАГОНОВ	20
РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В РОССИИ НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ ВПЕРВЫЕ ПОКАЖУТ ГОТОВЫЙ ПЛАЦКАРТ С ДУШЕМ	22
ТАСС; 2019.10.22; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖД ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛИ 35,5 МЛРД РУБЛЕЙ	22
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.10.23; ЛЕДОВЫЕ ТАНКЕРЫ РАЗГРУЗИЛИ ОТ САНКЦИЙ; НОВАТЭК ВЕРНУЛ СЕБЕ ФЛОТ ДЛЯ «ЯМАЛ СПГ»	23
РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В МИД ОЦЕНИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ КИЕВА О ПЕРЕГОВОРАХ ПО МОРСКОЙ ГРАНИЦЕ	24
ТАСС; 2019.10.23; В МИНПРОМЕ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ СЧИТАЮТ, ЧТО СУБСИДИРОВАНИЕ СУДОЗАВОДОВ УВЕЛИЧИТ ИХ ЗАГРУЗКУ	24
ТАСС; 2019.10.22; ОТРЕМОНТИРОВАННЫЕ ПРИЧАЛЫ ДЛЯ ПРИЕМА СУДОВ ЗАПУСТИЛИ В ПОРТУ МАХАЧКАЛЫ	25
ТАСС; 2019.10.22; ПЕРЕВАЛКА НЕФТИ ЧЕРЕЗ МОРСКОЙ ПОРТ МАХАЧКАЛЫ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2019 Г. ВЫРОСЛА В ДВА РАЗА	25
КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.23; ЛИЗИНГ ДАВИТ НА КРЫЛО; ГТЛК ГОТОВА БАНКОТИТЬ АВИАКОМПАНИИ	26
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.10.23; WIZZ AIR НАЦЕЛИЛСЯ НА ЧЕТВЕРТЬ ПАССАЖИРОПОТОКА ПУЛКОВО; ВЕНГЕРСКИЙ ЛОУКОСТЕР ГОТОВ ОТПРАВИТЬ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ В ПОЛТОРА ДЕСЯТКА ГОРОДОВ	27
КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2019.10.23; ЖИТЕЛИ МИТИНО СБЕЖАЛИСЬ НА ШУМ САМОЛЕТОВ; К КАКИМ ПОСЛЕДСТВИЯМ ПРИВОДИТ УВЕЛИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО	29
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.23; В РОССИИ СТАНЕТ ЕЩЕ БОЛЬШЕ ТУРИСТОВ ИЗ КИТАЯ; АВИАКОМПАНИЯ RED WINGS ПЛАНИРУЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПОЛЕТЫ В ЭТУ СТРАНУ ИЗ ПОДМОСКОВНОГО «ЖУКОВСКОГО»	30
ВЕСТИ FM; СЕРГЕЙ ГОЛОЛОБОВ; 2019.10.22; ЗАПУСК ДРОНОВ: НА ВСЕ НУЖНЫ БУМАГИ	31
РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; БРИТАНИЯ СНЯЛА ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА ИЗ-ЗА ТЕРАКТА	33
ТАСС; 2019.10.22; ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ ПОЙДЕТ НА ПОЛЬЗУ ГРУЗИИ И РФ - ГЛАВА МИНЭКОНОМИКИ ГРУЗИИ	33
РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В МИД ОЦЕНИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С УКРАИНОЙ	33

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ОПЕРАТОР УПРАВЛЕНИЯ ДРОНАМИ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОКУРОРЫ В 2019Г. ВЫЯВИЛИ НАРУШЕНИЯ ПРИ ДОПУСКЕ К ПОЛЕТАМ БОЛЕЕ 450 ПИЛОТОВ САМОЛЕТОВ - ГЕНПРОКУРАТУРА РФ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; САМАРСКИЙ АЭРОПОРТ «КУРУМОЧ» НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАТЬ ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ПОСАДОЧНЫМ ТАЛОНАМ.....	35
ТАСС; 2019.10.22; ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТРОЗАВОДСКА В ХЕЛЬСИНКИ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА.....	35
РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2019.10.22; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В НАЛЬЧИК ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА.....	35

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; МЕДВЕДЕВ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ПОПРАВOK В ПДД ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** допускает изменения дорожных правил для легализации использования беспилотных автомобилей.

Ведущий форума «Открытые инновации» рассказал, что в прокуратуру было подано заявление в связи с использованием беспилотного автомобиля в Сколково, поскольку «без водителя за рулем ездить нельзя». «И было запрещено. То есть они (беспилотные автомобили - ИФ) ездят, но ездят с водителем за рулем, который за руль не держится», - отметил он.

Глава правительства на это отреагировал: «Но это-то поправить можно. Я собирал всех и, кстати, сотрудников МВД, которые, прежде всего, за этим наблюдают, и прокуратуры. Нужно просто правила изменить».

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7030321>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; МЕДВЕДЕВ И РУМАС НЕ ИСКЛЮЧИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА-МИНСК И ДАЛЕЕ ДО БЕРЛИНА

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** и его белорусский коллега Сергей Румас в ходе посещения научно-технического центра ТМК и группы «Синара» в Сколково обменялись репликами по поводу возможного создания высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Минск и далее до Берлина.

Президент группы «Синара» **Дмитрий Пумпянский** ознакомил премьер-министров с макетами новой железнодорожной техники («Ласточки» и газотурбовоза), выпускаемой группой «Синара».

Вместе с **Медведевым** и Румасом осмотр проводил и премьер-министр Узбекистана **Абдулла Арипов**.

Пумпянский сообщил, что в НТЦ будет инжиниринговый центр, который будет разрабатывать модель высокоскоростного движения. «Впервые это будет российская разработка», - отметил он, добавив, что технологическим партнером выступает Siemens, но разработка будет в России и интеллектуальные права для России.

«Санкт-Петербург-Москва или Москва-Казань, какие решения будут приняты (по ВСМ - ИФ)», - сказал он.

«Москва-Минск... и на Берлин», - озвучил предложение по направлению ВСМ премьер-министр Белоруссии Румас.

«До Минска-то точно возможно (ВСМ - ИФ)», - сказал **Медведев**, отметив, что сейчас в этом вопросе «бюрократическая» проблема.

Вице-президент группы «Синара», президент СТМ **Сергей Папин** сообщил, что с 1 декабря в НТЦ начнет работать совместный инжиниринговый центр СТМ и РЖД численностью 120 человек.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191022/1560067432.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7030192>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ЗА ПЕРЕВОД ВАГОНОВ НА «КАССЕТУ» ПРИ ПОДТВЕРЖДЕНИИ ЛОКАЛИЗАЦИИ И ОБЪЕМОВ ВЫПУСКА

Министерство экономического развития РФ выступает за перевод в стране с 2021 года грузовых вагонов с роликовых подшипников на кассетные только после того, как министерство промышленности и торговли РФ подтвердит, что уровень локализации в производстве этих компонентов «обеспечивает экономическую безопасность РФ» и удовлетворяется спрос потребителей.

Позиция изложена в письме замглавы Минэкономразвития Михаила Расстригина в Минпромторг, **Минтранс** и аппарат правительства РФ от 17 октября («Интерфакс» ознакомился с документом). По мнению чиновника, **министерство транспорта РФ** должно зафиксировать эти условия в своих ведомственных актах, чтобы, в частности, не допустить увеличения простоя подвижного состава в ремонте.

«Полагаем, что директивное использование (кассетных - ИФ) подшипников с 2021 г. должно быть обусловлено отсутствием их дефицита, что напрямую связано с наличием достаточных производственных мощностей в стране и достаточным уровнем локализации их производства», - говорится в письме. При этом Расстригин отмечает, что в целом Минэкономразвития поддерживает «внедрение высокотехнологичных решений в сфере железнодорожного транспорта, в частности замену роликовых подшипников кассетными».

Письмо является ответом на поручение аппарата правительства рассмотреть обращение председателя Ассоциации производителей подшипников Олега Савченко (владелец «Европейской подшипниковой корпорации») по вопросу перевода подвижного состава на кассетные подшипники.

За день до отправки письма Совет по железнодорожному транспорту Содружества одобрил перевод в РФ с 2021 г. грузовых вагонов с роликовых подшипников на кассетные (при установке в ходе капитального ремонта колесных пар с новыми колесами) с оговоркой, что это решение не повлечет ограничений на использование вагонов с роликовыми подшипниками других железнодорожных администраций.

Соответствующие изменения будут внесены в Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм. Однако, как говорят собеседники «Интерфакса» на рынке грузовых железнодорожных перевозок, для введения нормы необходим приказ министерства транспорта.

Решение было поддержано **Минтранс**ом для его применения на территории РФ, сообщало ранее ведомство со ссылкой на своего замглавы Владимира **Токарева**. «Кроме того, реализация (таких мероприятий - ИФ) позволит кардинальным образом повысить эксплуатационную работу сети железных дорог России, надежность грузовых вагонов в эксплуатации, а также снизить количество отцепок в текущий отцепочный ремонт», - отмечало министерство. Плюсы видят и в ОАО «Российские железные дороги» (в качестве национальной ж/д администрации является участником Совета).

Против предложения о переходе на кассетные подшипники ранее выступил Совет потребителей услуг РЖД. В экспертном заключении по этому вопросу он ссылается на технические риски и возникающие в случае перевода 90% парка российских грузовых вагонов на «кассету» затраты в размере от 200 до 300 млрд руб.

Также отмечался спорный смысл нормативного предписания перевода вагонов на кассетные подшипники - в случае, если будет доказана их экономическая эффективность. Кроме того, указывается и санкционный риск. Опасения и риски также выразили комитет Российского союза промышленников и предпринимателей и Совет операторов железнодорожного транспорта, их разделяет Федеральная антимонопольная служба РФ.

Ранее вице-премьер РФ Дмитрий Козак поручил Минпромторгу и **Минтрансу** до 25 октября проработать вопрос об использовании кассетных подшипников в тележках грузовых вагонов совместно с заинтересованными ассоциациями. Соответствующее письмо (датировано 11 октября) было разослано ведомствам департаментом промышленности и инфраструктуры правительства РФ после рассмотрения чиновником представленных Минпромторгом сведений по этому поводу.

Пакет документов (от 30 сентября) содержал обращения Савченко, а также председателя президиума Совета операторов железнодорожного транспорта (объединяет крупнейших собственников грузовых вагонов) Игоря Ромашова и президента Ассоциации предприятий черной металлургии «Русская сталь» Владимира Лисина (основной собственник НЛМК (МОЕХ: NLMK)).

Козак поручил министерствам рассмотреть вопрос совместно с этими ассоциациями. О результатах рассмотрения вопроса они должны будут доложить в правительство РФ (а при наличии разногласий с ассоциациями - материалы для урегулирования проблемы на площадке кабинета министров).

Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Brenco (США).

ПРАЙМ; 2019.10.22; РФ МОЖЕТ НАЧАТЬ СОЗДАНИЕ ЮРЛИЦА И НАБОР СОТРУДНИКОВ ДЛЯ АНАЛОГА МАК

Россия может начать создание юрлица и набор штата сотрудников для Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов (аналог Межгосударственного авиационного комитета, МАК), сообщили РИА Новости в **пресс-службе Минтранса РФ**.

Соглашение о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов опубликовано во вторник на официальном интернет-портале правовой информации.

«Документ временно применяется Российской Федерацией с 22 октября 2019 года. Это позволяет начать создание юридического лица и набор штата сотрудников для работы в Бюро, а также дает возможность разрабатывать проекты нормативных документов по вопросам расследования авиационных происшествий. В силу соглашения вступит в силу после его ратификации российской стороной», - сказали в пресс-службе **Минтранса**.

Россия и Армения в 2018 году подписали соглашение о создании бюро. В данный момент расследованием авиакатастроф на территории 11 стран бывшего СССР занимается МАК. Предполагается, что Россия выйдет из соглашения об этом комитете.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих ранее сообщил, что **Минтранс** рассчитывает на завершение внутри РФ ратификации соглашения о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов до конца года.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ МАРШРУТЫ, ПО КОТОРЫМ НЕ ЛЕТАЛИ ГОД

Минтранс РФ предлагает снять ограничения на субсидирование авиамаршрутов, перевозки по которым в год, предшествующий субсидированию, не осуществлялись, следует из материалов, размещенных на федеральном портале нормативных правовых актов.

«В целях обеспечения государственной поддержки маршрутов, перевозки по которым малорентабельны в рамках программы субсидирования из федерального бюджета организаций воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению, утвержденной постановлением правительства РФ..., а также «раскрутки» таких маршрутов, проектом предусмотрено снятие ограничений по

субсидированию в рамках действующих программ субсидирования для маршрутов, перевозки по которым в год, предшествующий субсидированию, не осуществлялись», - говорится в материалах.

Кроме того, в целях оптимизации порядка сокращения или уточнения перечня субсидируемых маршрутов в текущем году проектом постановления предусмотрено изменение порядка анализа значения комплексного показателя эффективности по субсидируемым маршрутам.

«Учитывая изменения... в части увеличения уровня повышающего коэффициента для удаленных и труднодоступных регионов, проектом постановления предусмотрено уточнение порядка расчета показателя результативности предоставления субсидий», - говорится в материалах.

Также проектом предусматривается включение Саратова в список городов, из которых осуществляются субсидируемые рейсы.

«Ввиду введения в эксплуатацию аэропортового комплекса города Саратов, в целях расширения региональной маршрутной сети, проектом постановления предусмотрено включение аэропорта Саратова в перечень узловых», - говорится в материалах.

<https://ria.ru/20191022/1560074795.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; АЭРОПОРТ САРАТОВА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ СТАТУС УЗЛОВОГО ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК

Саратовский аэропорт «Гагарин», открывшийся в августе, планируется включить в перечень узловых аэропортов, полеты из которых в неузловые аэропорты дотируются из федерального бюджета.

Проект соответствующих изменений в «Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» размещен на федеральном портале проектов нормативно-правовых актов.

Изменения в документ вносятся для обеспечения господдержки малорентабельных маршрутов в рамках программы субсидирования из федерального бюджета, а также «раскрутки» таких маршрутов, говорится в сопроводительной справке к проекту.

Проект также предусматривает снятие ограничений по субсидированию в рамках действующих программ для маршрутов, перевозки по которым в год, предшествующий субсидированию, не осуществлялись, а также изменение порядка анализа значения комплексного показателя эффективности по субсидируемым маршрутам и уточнение порядка расчета показателя результативности предоставления субсидий.

Аэропорт «Гагарин» построен в районе села Сабуровка примерно в 30 км от Саратова. Терминальный комплекс площадью 23 тыс. кв. м и пропускной способностью 1 млн пассажиров в год возведен на деньги холдинга «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга), его инвестиции составили 7,7 млрд руб.

Создание аэродрома, в том числе взлетно-посадочной полосы длиной 3 км финансировало государство (заказчик строительства - Росавиация), на это было выделено 7,2 млрд руб. Еще 2,4 млрд руб. потратила Саратовская область на подъездную дорогу, электросети, газо- и водопровод. Старый аэропорт Саратова был закрыт.

Авиакомпании отмечали высокие тарифы на обслуживание авиаперевозчиков в новом аэропорту. «Аэропорты регионов» при этом заявляли, что себестоимость перевозки на одного пассажира для авиакомпаний в «Гагарине» «будет процентов на 30 меньше, чем в старом аэропорту», поскольку новый аэродром может принимать самолеты большой вместимости.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhit-predostavit-novomu-aeroportu-Saratova-pravona-gossubsidii-2019-10-22/>

ТАСС; 2019.10.23; В РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕХВАТКА РАБОЧИХ СРЫВАЕТ СРОКИ РЕКОНСТРУКЦИИ ЗЕЙСКОГО АЭРОПОРТА

Глава Федерального агентства воздушного транспорта выразил обеспокоенность нехваткой рабочих кадров при реконструкции аэропорта в городе Зее в Амурской области. Это может привести к срыву сроков строительства объекта, сообщается в среду на сайте Министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области, где проводит совещание глава Росавиации.

Стоимость реализации проекта реконструкции аэропорта Зеи - более 2 млрд рублей. Договор заключен между федеральным казенным учреждением «Аэропорты Дальнего Востока» и главным управлением строительства дорог и аэродромов при Спецстрое России. Проект был начат в 2015 году и должен быть завершен в 2020 году.

«С тем количеством рабочих сил, работающих на данном объекте сегодня, есть некоторые опасения. На объекте вместо 70 рабочих должно сейчас работать 270, 300 специалистов, иначе в сроки не уложитесь. Есть вид работ, который можно сейчас выполнять, - это сборка сооружений, фундамент, которых уже смонтирован, можно вести сбор сэндвич-панелей, устанавливать окна, двери, кровлю. Это все можно делать и зимой. Тогда мы сможем рассчитывать, что подрядчик уложится к 20 июля будущего года. А пока мы видим дефицит рабочих сил у подрядчика, что грозит опять сорвать сроки ввода объекта, а это серьезная проблема», - приводятся в сообщении слова главы Росавиации **Александра Нерадько**.

В настоящее время аэропорт закрыт для выполнения полетов малой авиации, пассажирские перевозки для жителей отдаленных населенных пунктов Зейского водохранилища осуществляются вертолетами Ми-8, что существенно дороже, отмечают в региональном министерстве. Отставание от намеченного ввода в эксплуатацию объекта составляет 24 месяца.

В ходе осмотра объекта подрядчик заверил представителей профильного министерства и главу Росавиации, что аэропорт будет готов к сдаче вовремя. Ему поручено в течение недели предоставить план выполнения работ в 2019 году и на следующий год до ввода объекта в эксплуатацию, а также предоставить информацию о привлечении дополнительных специалистов на объект.

Город Зея расположен на севере Амурской области, на правом берегу одноименной реки. Здесь проживает 23,2 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/7033151>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.23; ПУТЕБЮДЖЕТСТВИЕ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ; ПРОЕКТ ВСМ ПРЕТЕНДУЕТ НА ГРАНТ В 600 МЛРД РУБ.

ОАО РЖД детализировало проект будущей высокоскоростной магистрали (ВСМ), которая объединит Санкт-Петербург с Нижним Новгородом через Москву. Общая стоимость проекта составит 2,3 трлн руб. При этом как минимум 600 млрд руб. должен предоставить бюджет в виде капитальных грантов концессионеру и займа из ФНБ. Также обсуждается бюджетное субсидирование купона по зеленым облигациям ОАО РЖД на строительство участка Москва—Петербург на сумму свыше 300 млрд руб. По мнению экспертов, если подходить к стройке экономно, то 600 млрд руб. господдержки должно хватить.

Как стало известно “Ъ”, ОАО РЖД направило в аппарат вице-преьера Максима **Акимова** и профильные ведомства предложения по включению единой высокоскоростной

магистрала (ВСМ) Санкт-Петербург—Москва—Нижний Новгород в федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение». Этот проект является частью комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры (КПМИ), где ранее числился только участок Железнодорожный—Гороховец стоимостью 621,6 млрд руб. Представитель вице-преьера Максима **Акимов** подтвердил “Ъ”, что с предложениями ОАО РЖД в аппарате знакомы, они направлены на проработку в заинтересованные ведомства. В **Минтрансе** также подтвердили, что предложения поступили и находятся на рассмотрении. В ОАО РЖД от комментариев отказались.

По расчетам ОАО РЖД, которые видел “Ъ”, суммарная стоимость ВСМ (CAPEX) оценивается в 2,295 трлн руб.: 1,59 трлн руб.— на участок Петербург—Москва протяженностью 659 км, 530 млрд руб.— Москва—Нижний Новгород протяженностью 421 км (с учетом реконструкции пути), еще 30,6 млрд руб. составят затраты на проектирование петербургского участка. Из суммарных затрат 1,695 трлн руб.— это внебюджетные инвестиции (преимущественно инвестпрограмма ОАО РЖД). Еще 600 млрд руб. должен предоставить федеральный бюджет.

Эта сумма не включает в себя всю бюджетную поддержку, на которую претендует проект. Помимо капитального гранта по 200 млрд руб. на каждый из двух участков и займа из средств ФНБ по ставке «инфляция + 1%» на 200 млрд руб., с Минфином обсуждается и возможность субсидирования купона по зеленым облигациям на 275 млрд руб., которые ОАО РЖД планирует выпустить для финансирования участка Петербург—Москва (по ставке «инфляция + 5%»). Общая сумма этой субсидии до 2049 года оценивается в 347 млрд руб., и в 600 млрд руб. она не входит. Операционные расходы ВСМ оцениваются в 47,2 млрд руб. в год. В Минфине не ответили на запрос “Ъ”.

Пассажиропоток на петербургском участке оценивается в 30,6 млн пассажиров в год, на нижегородском — 16,8 млн пассажиров, транзитный пассажиропоток — еще 662 тыс. чел. Пуск нижегородского участка намечен на 2024 год, петербургского — на четвертый квартал 2026 года. В нынешнем варианте проект предполагает сохранение движения «Сапсанов» по существующей инфраструктуре.

Проект, как ранее и заявлялось, должен реализовываться на условиях концессии, при этом пока инвестор упомянут только один — консорциум «Немецкая инициатива» (в него входят Siemens, Deutsche Bahn, Deutsche Bank, Vossloh, Rail.One и др.), меморандум о сотрудничестве с которым ОАО РЖД подписало в августе. По подвижному составу предполагается использование технологий Siemens на базе «Уральских локомотивов» (СП Siemens и «Синары» Дмитрия Пумпянского). Ранее, в эпоху актуальности проекта ВСМ Москва—Казань, рассматривалось и альтернативное участие китайских инвесторов.

Для концессионера предусмотрена и выплата капитального гранта, и обеспечение минимальной гарантированной доходности (когда концедент выплачивает концессионеру разницу между фактическим и плановым доходом, если фактический окажется меньше). При этом проект предполагает локализацию технологий ВСМ на территории РФ до 80%. По проекту, на операционную прибыльность концессионер должен выйти в 2027 году, то есть в первый год полноценной эксплуатации петербургского участка и в третий — нижегородского.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков полагает, что при исключении наиболее дорогостоящих мероприятий господдержки в 600 млрд руб. должно хватить для реализации проекта. Речь идет об отказе от строительства отдельных вводов в Москву и Петербург, чтобы на участках от Крюково и от Обухово до Колпино движение велось по существующим путям. Также господин Янков считает оптимальным строительство ВСМ до Петербурга в коридоре существующей железной дороги в качестве третьего-четвертого пути, что позволит избежать дополнительных трат на организацию пересечений с автодорогами, другими железнодорожными трассами и станционную инфраструктуру.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134265?query=минтранс>

ТАСС; 2019.10.22; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: НАМЕЧЕННЫЕ ЦЕЛИ НА ЮБИЛЕЙНОМ ВЭФ ДОСТИГНУТЫ

- В презентационной зоне ВЭФ Якутия представила два крупных строительных проекта - моста через Лену, который обсуждают уже несколько лет, и высокотехнологичной Жатайской верфи. На какой стадии реализации находятся сегодня эти проекты?

- Сейчас мы ведем работу по продвижению проекта строительства автодорожного моста через реку Лена на федеральном уровне. Получено подтверждение Минэкономразвития России о целесообразности включения Ленского моста в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. По оценке Аналитического центра при правительстве России, мост является важнейшим объектом жизнеобеспечения. Сам проект планируется реализовать на принципах государственно-частного партнерства, интерес к проекту проявляют несколько российских и зарубежных инвесторов.

Что касается проекта строительства высокотехнологичной Жатайской судовой верфи, финансирование из федерального бюджета составит 4,1 млрд рублей, в том числе 550 млн рублей - в текущем году, 2,5 млрд рублей - в 2020 году и 1,1 млрд рублей - в 2021 году. Кроме бюджетных средств на реализацию первого этапа планируется привлечение внебюджетных источников в сумме 1,2 млрд рублей. В рамках V Восточного экономического форума подписано соответствующее соглашение о сотрудничестве между АО «ЖСВ» и АО «Газпромбанк».

Также планируется строительство объектов второго этапа Жатайской судовой верфи, в рамках которого предусматривается проведение работ, строительство объектов и дооснащение уже созданных объектов, исключенных в рамках подготовки и проектирования первого этапа проекта. Финансирование второго этапа в сумме 3 млрд рублей планируется в рамках Национальной программы развития Дальнего Востока до 2025 года и на перспективу до 2035 года.

Вышеперечисленные мероприятия смогут позволить эффективно выполнять постройку судов в экстремальных природно-климатических условиях, характерных для Республики Саха (Якутия), в утвержденные контрактные сроки, оптимизировать процесс загрузки механизмов и достройки, проводить швартовые и ходовые испытания.

ТАСС; 2019.10.22; ОБЩЕСТВЕННИКИ: РЕГИОНЫ НЕЭФФЕКТИВНО РАСХОДУЮТ СРЕДСТВА НАЦПРОЕКТА НА ДОРОЖНУЮ РАЗМЕТКУ

Регионы РФ неэффективно расходуют средства **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на создание дорожной разметки: в большинстве случаев она нанесена с нарушением технологий и не соответствует требованиям ГОСТов. Об этом сообщил во вторник ТАСС депутат Госдумы от Псковской области, лидер межрегионального общественного движения «Убитые дороги» Александр Васильев.

«По **нацпроекту** в городах РФ дорожники обязаны наносить долговечную пластиковую разметку, которая должна светиться в темноте и в сложных метеоусловиях. Однако в большинстве городов такая разметка оказалась некачественной. Получается, что те средства, которые тратятся на повышение безопасности, на нанесение разметки, расходуются неэффективно из-за того, что у властей отсутствуют инструменты контроля или нарушена технология, или использованы некачественные материалы», - сказал Васильев по итогам масштабной инспекции, проведенной общественниками в 2019 году в рамках **нацпроекта** во всех регионах РФ.

По его словам, исследование дорожной разметки проводилось сертифицированным прибором - ретрорефлектометром. Он позволяет измерять ночную видимость дорожной разметки «с точки зрения водителя транспортного средства с включенным ближним светом фар, а также дневную видимость разметки».

«В Новосибирске нам показали объект, полностью обустроенный по **нацпроекту**, разметку там нанесли три месяца назад. Власти уверяли, что она хорошая. Наши эксперты замеряли - она не соответствует ГОСТу. Тоже самое у нас было в Омске, там разметка внесена в **нацпроект** отдельной строкой. Ее замеряли, она не проходит, не светится ночью. Днем ее еще можно разглядеть, а ночью очень сложно. Причем это термопластик, и он должен светиться, но этого нет», - пояснил собеседник агентства.

Число участников межрегионального общественного движения «Убитые дороги» насчитывает порядка 200 тыс. человек из всех регионов России. На данный момент, по подсчетам активистов, в стране более 36 тыс. участков, требующих ремонта и провоцирующих аварийные ситуации на дорогах.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-rf-neeftivno-rashoduut-sredstva-nacproekta-na-doroznuu-razmetku---obsestvenniki>

ТАСС; 2019.10.22; ОБЩЕСТВЕННИКИ ХОТЯТ СОЗДАТЬ В РОССИИ ЛИГИ ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА РЕМОНТА ДОРОГ

Члены межрегионального общественного движения «Убитые дороги» по итогам инспекции, проведенной в 2019 году во всех регионах РФ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, предложили создать в стране «лиги подрядчиков», чтобы повысить качество ремонта дорог. Об этом сообщил во вторник ТАСС депутат Госдумы от Псковской области, лидер движения Александр Васильев, который также является участником общественно-делового совета по реализации **нацпроекта**.

По словам Васильева, оценка состояния дорог во всех субъектах РФ проводилась с апреля по октябрь, качество магистралей оценивали активисты «Убитых дорог» совместно с экспертами ведущих автодорожных вузов страны. Они проверили более 1,5 тыс. дорог. Масштабный рейд был проведен в рамках проекта Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог». В ходе инспекции общественники выявили множество объектов, где подрядчики недобросовестно провели ремонт трасс.

«Мы ведем речь об изменении законодательства, чтобы создать ступенчатую систему, своеобразные лиги в дорожной отрасли по подрядчикам. Если подрядчик только создан, он будет ремонтировать только дворы и проезды и не будет иметь права выйти на миллиардный контракт и потом разбивать его по субподрядным организациям. Набираешь определенный портфель успешно выполненных проектов - переходишь в следующую лигу, на дороги более высокой категории. И так далее, исходя из отзывов и количества претензий по выполненным работам», - рассказал Васильев.

По мнению общественников, подрядчики, которые достигнут высшей лиги, смогут претендовать «на получение контракта на ремонт федеральных трасс с многомиллиардным финансированием». «Это будет мотивировать организации не перерегистрироваться, а сохранять свое честное имя, наращивая материальную базу и персонал. Эта инициатива получила согласование в ФАС и **Министерстве транспорта РФ**, потому что это важно для отрасли. Это даст возможность развиваться организациям, чтобы они работали и зарабатывали на применении современных технологических решений, когда, например, инновационная техника позволяет до миллиметра вывести толщину асфальта, и как следствие - повышается качество дорожных работ», - сказал Васильев.

Он также добавил, что в ходе масштабной инспекции дорог, общественники выявили города, власти которых не высказывают претензий к подрядчикам и не заставляют их переделывать брак, в результате улицы муниципалитетов покрываются ямами. «Можно по **нацпроекту** отремонтировать в городе три дороги, все остальные выглядят разбитыми, как после войны, мы видели это в Калуге, Смоленске. Противоположная ситуация в Красноярске и в Казани - когда мы нашли замечания, подрядчики сделали сразу, даже

запросов не ждали. Мы приехали, привезли чиновников на улицу, показали на дефекты, на следующий день нам прислали фотографии - все исправили. Есть другие примеры, когда начинают искать крайнего, говорить, что такой фирмы больше нет», - сказал Васильев.

О движении

Число участников межрегионального общественного движения «Убитые дороги» насчитывает порядка 200 тыс. человек из всех регионов России. На данный момент, по подсчетам активистов, в стране насчитывается более 36 тыс. участков, требующих ремонта и провоцирующих аварийные ситуации на дорогах. По словам Васильева, в России ежегодно происходит порядка 170 тыс. ДТП с пострадавшими. Проводя инспекции дорог, активисты стимулируют власти субъектов РФ принимать меры по сохранению дорог, что является одним из направлений **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7029501>

ТАСС; 2019.10.22; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДО КИЖЕЙ В КАРЕЛИИ МОЖЕТ ЗАВЕРШИТЬСЯ ДО КОНЦА ИЮНЯ 2023 ГОДА

Завершение строительства дороги до музея-заповедника «Кижы» ожидается в июне 2023 года. В объект планируется вложить более 1 млрд рублей, говорится в материалах тендера на сайте госзакупок размещенного госучреждением «Управление автомобильных дорог Республики Карелия».

«Сроки поставки товара или завершения работы либо график оказания услуг - 30 июня 2023 года», - указано в данных тендера.

Подрядчики смогут подать заявку до 31 октября. Согласно данным госзакупки, начальная цена контракта составляет 1 млрд 2 млн 780 тыс. рублей. Средства поступят из федерального и регионального бюджетов Карелии.

Глава республики Артур Парфенчиков во время заседания Госкомиссии под руководством секретаря Совбеза РФ Николая Патрушева по подготовке к празднованию 100-летия Карелии заявил, что **Минтранс** выделит 1 млрд рублей на строительство дороги.

На данный момент добраться до острова Кижы можно по Онежскому озеру в период навигации. В качестве автомобильного подъезда к острову строят 40-километровую дорогу от села Великая губа до деревни Оятевщина.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-dorogi-do-kizej-v-karelii-mozet-zaversitsa-do-konca-iuna-2023-goda>

ТАСС; 2019.10.22; ВЛАСТИ КБР НЕ ВИДЯТ РИСКА НЕВЫПОЛНЕНИЯ ЦЕЛЕЙ НАЦПРОЕКТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ

Власти Кабардино-Балкарии (КБР) уверены в том, что региону удастся своевременно выполнить показатели **нацпроекта** по безопасности дорог. Из справки, представленной ТАСС правительством региона, следует, что в республике уже определены объекты, предусматривающие выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла на срок более трех лет.

Ранее председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев** раскритиковал некоторые регионы за слабые показатели реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Он указал на риск не достижения показателей по увеличению доли контрактов жизненного цикла в девяти субъектах Российской Федерации, среди которых оказалась и Кабардино-Балкария.

«На данный момент вопрос полностью проработан, определены объекты, предусматривающие выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла на срок более трех лет. Проведена работа по актуализации и принятию необходимых нормативных правовых актов с целью заключения контрактов на принципах контрактов

жизненного цикла в объеме 10% от общего объема новых госконтрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Вместе с тем в ФАУ «РОСДОРНИИ» направлены проекты государственных контрактов, которые будут заключены до 1 декабря текущего года», - говорится в справке.

Отмечается, что объектов, перенесенных на следующий год в связи с неисполнением контрактных условий, в республике нет. Риски были связаны с наличием действующих долгосрочных госконтрактов по нормативному содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них до 2020 года включительно. «Параллельно с ФАУ «РОСДОРНИИ» прорабатывался вопрос о возможности заключения допсоглашений к вновь заключенным госконтрактам в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», - отмечено в сообщении.

Как сообщалось ранее, в КБР общая протяженность дорог, на которых проводятся ремонтные работы в 2019 году, составляет 66 км. До конца 2025 года планируется привести в нормативное состояние около 85% дорог в КБР (общая протяженность дорог в регионе составляет 9 тыс. км).

<https://tass.ru/ekonomika/7030940>

ТАСС; 2019.10.22; НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ У ВЪЕЗДА В МАЙКОП ПОСТРОЯТ К НАЧАЛУ ДЕКАБРЯ

Строительство новой транспортной развязки у въезда в Майкоп со стороны Краснодара завершится к началу декабря, сообщили журналистам во вторник в пресс-службе главы Адыгеи.

«Глава Адыгеи Мурат Кумпилов проинспектировал сегодня ход строительства новой транспортной развязки у въезда в Майкоп со стороны Краснодара, которая является начальным этапом второй очереди дороги в обход республиканской столицы. На сегодняшний день выполнены основные виды работ, строительство развязки идет с опережением графика. Планируется, что путепровод построят к началу декабря», - сказали в пресс-службе.

Развязка возводится по типу «клевер», на эти цели Адыгея получила 750 млн рублей из федерального бюджета.

Путепровод соединит с участком объездной трассы, который построили ранее. Первую очередь дороги длиной 9,4 км возвели по федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России на 2002-2010 годы». С помощью этого участка транспорт из Краснодара направили в горы через поселок Краснооктябрьский Майкопского района, без заезда в Майкоп.

«Вторая очередь объездной дороги протяженностью 10 км пойдет в сторону станции Гиагинской, соединяя две трассы: федеральную Майкоп - Усть-Лабинск - Кореновск и региональную Майкоп - Гиагинская - Псебай - Зеленчукская. Для этого нужно построить 10,5 км, на эти цели потребуется 3,2 млрд рублей», - добавили в пресс-службе главы республики.

Необходимость дороги обусловлена возрастающим транспортным потоком, поскольку дорожная сеть через Майкоп является кратчайшим связующим звеном к ряду крупных городов ЮФО, туристскому кластеру и Черноморскому побережью. С введением в эксплуатацию моста через Керченский пролив произошло многократное увеличение транзитного потока через Майкоп, сообщили ТАСС в министерстве строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства республики.

<https://tass.ru/ekonomika/7030354>

ТАСС; 2019.10.22; ОКОЛО 2,5 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2019 ГОДУ

Плановый объем работ по ремонту региональных и муниципальных дорог практически полностью выполнен в Московской области, всего было отремонтировано около 2,5 тыс. км дорог, из них 1,7 тыс. км - дороги регионального значения, сообщил во вторник **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик на заседании регионального правительства.

«В результате реализации программы ремонта дорог на сегодняшний момент региональная сеть отремонтирована на 100%. Мы выполнили ремонт почти 1,7 тыс. км дорог. Муниципальная сеть [отремонтирована] на 99%, дорожные службы завершают объем ремонта дорог на 2019 год», - сказал он.

Как отмечается в презентации к выступлению министра, всего в 2019 году планировалось отремонтировать почти 2,5 тыс. км дорог, из них 770 км - дороги муниципальной сети.

«Кашира, Химки, Дмитровский, Домодедово, Ленинский завершили ремонт дорог досрочно еще в первой половине лета <...> Только один муниципалитет на сегодняшний день не завершил ремонт дорог - это городской округ Зарайск, дорога в деревне Прудки. На самом деле работы ведутся очень активно, 3 км этой дороги мы отремонтируем до 25 октября», - добавил Гержик.

По данным презентации, с 2013 по 2019 годы в Московской области отремонтировано 16,7 тыс. км дорог.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/7029215>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; ЗА СОСТОЯНИЕМ ДОРОГ ПОДМОСКОВЬЯ ЗИМОЙ ПРОСЛЕДЯТ АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ

В Московской области этой зимой впервые содержание дорог будут контролировать автоматизированные системы, это должно повысить качество работ по уборке снега, сообщает пресс-служба областного Минтранса.

«Впервые в этом году для контроля работ в рамках зимнего содержания дорожной сети муниципальные образования будут подключены к автоматизированным программам системы контроля и планирования работ в области дорожной инфраструктуры (СКПДИ) и региональной информационно-навигационной системы (РНИС). Это повысит уровень безопасности, качество работ по уборке снега и установит контроль над передвижениями техники, работающей на муниципальных дорогах», - заявил глава ведомства Алексей Гержик, слова которого приводит пресс-служба.

Автоматизированные системы РНИС и СКПДИ позволят контролировать расход и пробег технических средств, следить за маневрированием на дорожной сети, а также проверять качество проделанных работ, уточняет пресс-служба.

<https://realty.ria.ru/20191022/1560072713.html>

ТАСС; 2019.10.22; ТАМБОВ ПОЛУЧИТ ПО НАЦПРОЕКТУ ПОЧТИ 480 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ГОРОДСКИХ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Тамбов получит по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** из федерального бюджета более 420 млн рублей в 2020 году. Средства направят на ремонт 14,6 км городских дорог, сообщил во вторник ТАСС директор МКУ «Дирекции городских дорог» Юрий Зарапин.

«В 2020 году в рамках **нацпроекта БКАД** мы получим из федерального бюджета на ремонт дорог в Тамбове 427 млн рублей, еще чуть более 50 млн рублей добавят областной и муниципальный бюджеты, итого 479 млн рублей. Всего будет отремонтировано 14,6 км дорожного полотна на значимых городских участках», - сказал собеседник агентства.

Он уточнил, ремонт дорог будет проведен на участках улица Карла Маркса, Рассказовском шоссе, Советской, Монтажников, Н. Вирты и Октябрьской. «До конца года

мы рассчитываем получить в рамках программы «Жилье и городская среда», а также из областного дорожного фонда еще примерно такой же объем средств, точные лимиты будут известны в ноябре», - уточнил Зарапин.

По его словам, в настоящий момент в Тамбове завершаются ремонтные работы на большей части городских дорог, готовность на большей части объектов составляет от 96 до 100 процентов. Завершить строительные работы, согласно условиям контрактов, планируется к 1 ноября.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tambov-polucit-po-nacproektu-pocti-480-mln-rublej-na-remont-gorodskih-dorog-v-2020-godu>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; ИНДИЯ НАМЕРЕНА ПРИВЛЕКАТЬ К СОТРУДНИЧЕСТВУ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПОРТЫ И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ - ПОСОЛ

Чрезвычайный и полномочный посол Республики Индия в России Ди Би Венкатеш Варма отметил, что страна заинтересована в сотрудничестве с логистическими компаниями Дальнего Востока, железной дорогой и портами.

«Российский Дальний Восток богат ресурсной базой, разбросанной на всей территории, поэтому нам надо вовлекать представителей железных дорог, портовых властей, компании в области логистики», - сообщил Варма в ходе своего выступления на пленарном заседании двусторонней сессии «Российско-индийские угольные проекты - основа долгосрочного развития» во Владивостоке.

Он поблагодарил **замминистра** по развитию Дальнего Востока и Арктики Сергея Тырцева за организацию сессии и встреч с компаниями, в которых заинтересована индийская сторона.

«В конце этого визита в качестве практического результата мы хотели бы увидеть те проекты, которые мы могли бы в дальнейшем реализовывать. Хотели бы, чтобы у нас была возможность доложить на самом высшем уровне, на уровне премьер-министра Индии и у вас министру Трутневу о положительных весомых результатах нашей встречи», - добавил посол.

Ранее сообщалось, что во Владивостоке в Дальневосточном федеральном университете проходит двусторонняя сессия «Российско-индийские угольные проекты - основа долгосрочного развития». Индийскую делегацию возглавляет министр нефти, природного газа и стали Дхармендра Прадхан. В своем выступлении министр отметил, что Индия заинтересована в поставках коксующегося угля из России. Чрезвычайный и полномочный посол Республики Индия в России Ди Би Венкатеш Варма также сообщил о намерении страны экспортировать коксующийся уголь из России.

РБК; АННА БАЛАШОВА; 2019.10.22; ПРОЕКТУ РОТЕНБЕРГА И «РОСТЕХА» ОТКАЗАЛИ В НОВЫХ ЧАСТОТАХ ПОД БЕСПИЛОТНИКИ; ГОСКОМИССИЯ ОТКЛОНИЛА ЗАЯВКУ ГЛОНАСС-ТМ — СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ОПЕРАТОРА СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» И ГЛОНАСС — НА ВЫДЕЛЕНИЕ ЕЙ НОВЫХ ЧАСТОТ. КОМПАНИЯ РАССЧИТЫВАЛА РАЗВИВАТЬ НА НИХ СИСТЕМУ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕЛЕМАТИКИ

На заседании во вторник, 22 октября, госкомиссия по радиочастотам (ГКРЧ, основной орган, занимающийся распределением этого ресурса в России) отклонила заявку компании «ГЛОНАСС-ТМ» на выделение частот 350–370 МГц для создания сети мобильного широкополосного доступа в интернет по всей стране. Об этом сообщил **замминистра** цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Олег Иванов по итогам заседания, передает корреспондент РБК.

По словам **замминистра транспорта Алексея Семенова**, заявку ГЛОНАСС-ТМ «необоснованно сняли с голосования комиссии, несмотря на ее полное соответствие

прохождению установленных процедур, требованиям регламента и наличию всех необходимых согласований». «Мы считаем, что юридически значимых оснований для отказа в удовлетворении заявки компании нет. Если ситуация будет развиваться не в интересах транспортного комплекса России и сдерживать его инновационное развитие, будем анализировать, какие доступные инструменты использовать, чтобы выправить ее в интересах отрасли», — указал **Семенов**. Он уверен, что если бы голосование на ГКРЧ состоялось, то ГЛОНАСС-ТМ получила бы частоты, поскольку ее заявку поддерживали все силовые ведомства и большинство голосующих членов комиссии.

ГЛОНАСС-ТМ — это совместный проект оператора системы экстренного реагирования на дорожно-транспортные происшествия АО «ГЛОНАСС» (владеет 25%) и оператора системы взимания платы с большегрузных автомобилей «Платон» «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС, 75%), в капитале которого участвуют сын бизнесмена Аркадия Ротенберга Игорь и госкорпорация «Ростех».

В сентябре 2018 года вышло распоряжение правительства, согласно которому ГЛОНАСС-ТМ может использовать частоты для создания федеральной системы транспортной телематики. Как пояснил РБК **замминистра транспорта Алексей Семенов**, создание этой системы позволит оптимизировать управление транспортной инфраструктурой, внедрять беспилотный или высокоавтоматизированный транспорт, отслеживать грузы, снизить количество дорожно-транспортных происшествий и др.

В систему транспортной телематики должны войти два типа сетей связи:

узкополосная сеть — для обеспечения связью статических объектов, различных узлов управления, датчиков. Она будет использоваться там, где передаются небольшие объемы информации и время задержки сигнала не принципиально. Для ее создания планируется использовать частоты 863–865 и 874–876 МГц, которые ГКРЧ выделила ГЛОНАСС-ТМ в конце прошлого года;

сеть широкополосного доступа в интернет — нужна для обеспечения надежного функционирования беспилотных и интеллектуальных транспортных систем, современных сервисов, в том числе передачи видео. Речь идет не о передаче развлекательного видеоконтента для пассажиров, а о том, чтобы получать в режиме реального времени видео того, что происходит в электричках, поездах, междугородных автобусах, чтобы иметь возможность своевременно предотвратить инциденты. Для создания этой сети ГЛОНАСС-ТМ как раз и потребовались частоты 350–370 МГц.

Как заявил Иванов по итогам заседания ГКРЧ, в распоряжении правительства не были указаны конкретные диапазоны частот, которые нужно выделить ГЛОНАСС-ТМ, но во всех сопроводительных документах упоминались те частоты, которые были выделены компании в конце 2018 года. «Если в материалах правительства или сопровождающих документах укажут частоты 350–370 МГц, компания сможет подать новую заявку в ГКРЧ», — отметил Иванов.

Кроме того, ГКРЧ отклонила предложение ФГУП «Российские сети вещания и оповещения» (РСВО) выделить этот диапазон для неопределенного круга лиц (в таком случае включить базовую станцию в эфир в конкретной точке могла бы компания, первая подавшая соответствующую заявку). РСВО хотели получить частоты 360–370 МГц в некоторых городах для трансляции сигналов оповещения в труднодоступных районах со слаборазвитой инфраструктурой связи и на объектах транспортной инфраструктуры, а также для построения интеллектуальных сетей транспортной безопасности. «Силовые ведомства не готовы к выделению частот неопределенному кругу лиц», — пояснил Иванов.

РБК направил запрос в ГЛОНАСС-ТМ.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/22/10/2019/5daedca09a7947b56a09cb1c

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintransu-otkazali-v-videlenii-chastot-pod-razvitie-transporta-2019-10-22/>

ГУДОК; ВЛАДИМИР ГОРЕЛКИН; 2019.10.22; БУДЕТ КИТАЙСКИМ СТУДЕНТАМ НАУКА

Торжественная церемония открытия Российско-китайского образовательного центра состоялась на территории бизнес-парка «Гринвуд» 11 октября.

Как рассказала «Московскому железнодорожнику» начальник управления международного сотрудничества **Российского университета транспорта** Любовь Лучинина, центр создан в рамках партнерства между университетом и Международной корпорацией «Евразия» при поддержке расположенного за МКАД бизнес-парка «Гринвуд», где размещены и представительства ведущих китайских компаний и корпораций. Благодаря соседству с ними студенты из Поднебесной смогут проходить там ознакомительную и производственную практику. Реализуемый проект позволит создать комфортную среду для китайских студентов, поступающих на обучение в **Российский университет транспорта** на бакалаврские и магистерские программы, в том числе на совместные образовательные программы вуза с китайскими университетами.

Центр должен стать одним из элементов системы экспорта образовательных услуг и позволит увеличить количество иностранных студентов, обучающихся в **РУТ (МИИТ)**.

- Сегодня мы имеем 36 действующих соглашений с китайскими университетами, - поясняет Любовь Лучинина. - Из них 7 связаны с программой двойного дипломирования.

Один из примеров реализации таких программ главного транспортного вуза России - сотрудничество с китайскими учебными заведениями провинции Хэнань по вопросам подготовки кадров и проведения совместных научных исследований.

В рамках данного сотрудничества **РУТ (МИИТ)** и Чжэнчжоуский железнодорожный профессионально-технический институт успешно реализуют совместный проект в области высшего образования «Институт ВСМ Евразия» по подготовке кадров для высокоскоростного движения. В ходе реализации проекта на основе знаний, имеющихся в российской практике строительства путей, и учебных программ РУТ осуществляется подготовка квалифицированных кадров по 7 специальностям. Первый набор студентов на данный образовательный проект в Чжэнчжоуский железнодорожный профессионально-технический институт состоялся в 2016 году. По этой программе готовят китайских специалистов, которые в перспективе смогут принимать участие и в создании ВСМ, пролегающих по территории России.

Российский университет транспорта обладает многолетним опытом сотрудничества с вуза-ми-партнерами. В том числе в рамках реализации программ двойного дипломирования. Они одинаково выгодны для каждой из сторон. Посредством объединения имеющихся компетенций партнеры получают возможность умножить свой потенциал. В выигрыше остаются и студенты, обучающиеся по двойной программе. Они изучают предметы своей специальности в двух вузах и, соответственно, получают 2 диплома о высшем образовании.

На площадях образовательного центра в рамках подготовительного факультета первые полгода китайские студенты займутся изучением русского языка, в следующем полугодии будут углублять знания по общеобразовательным предметам - физике, математике, информатике. Перво- и второкурсники выборочно тоже будут пополнять знания на этой площадке.

В торжественной церемонии открытия образовательного центра приняли участие президент **Российского университета транспорта** Борис Левин, проректор **РУТ (МИИТ)** Владимир Тимонин, вице-губернатор провинции Хэнань госпожа Хо Цзиньзуа, президент компании «Евразия» Фэн Яоу и президент союза китайских предпринимателей в России Чжоу Лицунь.

По словам госпожи Хо Цзиньзуа, российско-китайские отношения выходят на новый уровень, а сфера образования - одна из ключевых во взаимодействии двух стран.

- Это еще один мост между Россией и Китаем, а также результат выполнения задач, поставленных лидерами государств, - заявила она.

Президент РУТ (МИИТ) Борис Левин отметил, что провинция Хэнань - одна из крупнейших в Китае. Ежегодно более миллиона ребят там оканчивают школу.

- Будем очень рады видеть их в нашем университете. Уверен, что подобные встречи и события позволят открыть новую страницу наших взаимоотношений, - добавил Борис Левин.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1481268>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.23; МОТОЦИКЛИСТАМ СОКРАЩАЮТ ПУТЬ К АВТОПРАВАМ; КУРСЫ ДЛЯ БАЙКЕРОВ, ЖЕЛАЮЩИХ ОТКРЫТЬ КАТЕГОРИЮ В, МОГУТ ПОДЕШЕВЕТЬ

Минпросвещения в этом году утвердит проект приказа, который позволит мотоциклистам и скутеристам, желающим управлять легковой машиной, пройти упрощенный курс переподготовки и сдать экзамен в ГИБДД. Нововведение «снизит финансовые издержки граждан», поясняют в ведомстве, поскольку не надо будет изучать лишние часы теории. Автокурсы для желающих пройти новый вид обучения, по оценкам автошкол, могут подешеветь на 20–25%.

Минпросвещения подготовило проект приказа, в котором будут закреплены программы для переподготовки водителей, имеющих права категории А (мотоциклы), М (мопеды и скутеры) и А1 (легкие мотоциклы), на категорию В (легковые авто). Документ прошел общественные слушания, согласован с МВД, Минтрансом и Минздравом и сейчас согласовывается с другими «заинтересованными органами власти», рассказали “Ъ” в пресс-службе Минпросвещения. В ведомстве ожидают, что документ примут до конца года.

Сегодня, если гражданин с мотоциклетными правами хочет научиться водить автомобиль, приказ Минобрнауки №1408 позволяет автошколе зачесть так называемый базовый цикл (84 часа обучения теории), который водитель ранее уже изучал. На экзамене в ГИБДД у гражданина проверят все знания и навыки целиком. Но далеко не все граждане знают об этой опции и не все автошколы предлагают ей пользоваться, пояснила “Ъ” президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева. В итоге граждане проходят полный курс обучения, оплачивая его полную цену.

Новый приказ «снижает финансовые издержки граждан, сохраняя весь объем знаний для каждой категории и качество программ обучения», пояснили в Минпросвещения.

К примеру, если гражданин, который уже прошел обучение на права категории А, захочет обучиться на В, то он будет изучать только то, что не вошло в программу мотоциклетной категории, пояснили в ведомстве. А вот вождению нужно будет учиться в полном объеме. Новые программы переподготовки подготовил Московский автодорожный институт (МАДИ) по контракту с Минпросвещения за 2,6 млн руб. Институт также написал программы переподготовки для водителей трамваев, желающих водить легковые авто и грузовики.

По данным ГИБДД, в 2015–2018 годах количество граждан, получивших по итогам экзаменов права, сократилось с 1,9 млн до 1,2 млн. За восемь месяцев 2019 года удостоверения получили 840 тыс. человек, по итогам года ожидается, что права получат 1,2–1,3 млн человек.

«Теперь автошколам и обучающимся станет гораздо проще,— считает Татьяна Шутылева.— При переходе между категориями значительная часть теории будет исключена из процесса обучения». По ее оценкам, сокращенный курс в результате подешевеет на 20–25% по сравнению с полным. Возможность обучаться по новым

программам появится не сразу после выхода приказа, отмечает госпожа Шутылева, а после того, как автошколы разработают на основе документа Минпросвещения свои собственные программы, согласовав их с ГИБДД.

Чаще граждане сначала ездят на легковых машинах, а потом покупают мотоциклы, рассуждает координатор программы «Мотограждане» Павел Сосков. «Конечно, бывают случаи, когда пацан всю жизнь мечтал о байке, покупает его, а потом пересаживается на машину, но такое происходит не часто», — считает он. Программ переобучения с легковой на мотоциклетную категорию до сих пор нет, отмечает господин Сосков, при этом теоретическая часть курса для байкеров и водителей легковых авто одинаковая. «И это плохо, — подчеркивает эксперт. — У мотоциклистов при обучении теории есть своя специфика. Никто не изучает, что такое контрруление (прием, помогающий поворачивать на мотоцикле. — “Б”), как проводить инструктаж с пассажирами перед поездкой и другие нюансы». Если гражданин получил мотоциклетные права семь–десять лет назад, то для него было бы полезно с нуля изучить ПДД и законодательство (то есть пройти полную подготовку, а не сокращенную), поскольку в последние годы правила меняются очень часто, отмечает президент Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134210>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.10.22; АВАРИЙНЫЕ КОМИССАРЫ ОССП ОКАЗАЛИ ПОМОЩЬ БОЛЕЕ 22 ТЫС. ВОДИТЕЛЕЙ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ

Более 22 тыс. водителей получили помощь аварийных комиссаров ООО «Объединенные системы сбора платы» (ОССП), сообщили в пресс-службе ОССП.

«За девять месяцев 2019 г. аварийные комиссары ОССП оказали помощь 22 тыс. 183 пользователям. В частности, на трассе М3 «Украина» (124-194 км) к сотрудникам компании обратились 1 тыс. 635 человек, на М4 «Дон» (225-633 км) - 14 тыс. 134 человека, на М11 «Москва - Санкт-Петербург» (15-543 км) - 6 тыс. 414 человек», - говорится в сообщении.

Уточняется, что с января по сентябрь 2019 г. автомобилисты по-прежнему чаще всего обращались к аварийным комиссарам из-за поломки автомобилей (12 тыс. 244 заявок), нехватки топлива (3 тыс. 632 заявок) и в случае ДТП (3 тыс. 227 заявок). При этом самой безаварийной трассой за этот период стала М11 «Москва - Санкт-Петербург», где произошло 435 дорожно-транспортных происшествий.

«В целом за девять месяцев 2019 г. количество вызовов аварийных комиссаров ОССП на скоростной трассе М3 снизилось на 4% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г., на участках М4, обслуживаемых ОССП, - увеличилось на 7%, а на М11 - на 14%. Такие изменения объясняются несколькими факторами: увеличением трафика по данным направлениям в связи с открытием новых секций, а также повышением уровня осведомленности населения о работе службы аварийных комиссаров ОССП», - отметили в пресс-службе.

В пресс-службе напомнили, что для экстренного вызова аварийных комиссаров ОССП на скоростных участках автодорог работают короткие номера: 2033 - на М3 «Украина», 2044 - на М4 «Дон» и 2011 - на М11 «Москва-Санкт-Петербург». Аварийные комиссары помогут решить любую ситуацию, в которой водителю требуется оперативная помощь на дороге.

<https://www.mskagency.ru/materials/2938485>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2019.10.23; ПОЧЕМУ В ГОРОДАХ РОССИИ НЕВЫГОДНО СТРОИТЬ МЕТРО?

Минтранс заявил, что нечего строить метро, наземный транспорт лучше. А почему?
В. Зайцев, Новосибирск

О том, что метрополитен в России убыточен везде, кроме Москвы, заявил 1-й замминистра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** (сегодня в стране действуют еще 6 метрополитенов: в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Екатеринбурге, Казани и Самаре). Чиновник предложил делать ставку на развитие других видов транспорта - автобуса на газомоторном топливе, скоростного трамвая. «Метрополитен способен оправдать себя только в городе с не менее чем 3 млн жителей и плотностью населения 50 человек на 1 га и выше, - говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. - В РФ лишь два таких мегаполиса: Москва и Петербург. В остальных городах нет застройки, которая создавала бы необходимый для подземки трафик пассажиров. В Москве в часы пик метро перевозит 60-65 тыс. человек в час в одном направлении только по одной из веток. А если максимальный трафик 15-20 тыс. в час, метро не нужно. Кстати, питерский метрополитен по эффективности - на вполне приличном европейском уровне, хотя и получает поддержку из городского бюджета. Там метро действительно жизненная необходимость».

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2019.10.23; РЕМОНТУ НАЗОВУТ ЦЕНУ; ВЛАДЕЛЬЦЕВ ПАРКА ОБЯЖУТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ЗАТРАТЫ РЖД ПРИ ВЫЯВЛЕНИИ НЕИСПРАВНЫХ ВАГОНОВ

Минтранс России разместил на федеральном портале regulation.gov.ru проект приказа об утверждении правил проведения текущего отцепочного ремонта (ТОР). Документ определяет порядок оплаты услуг перевозчика - ОАО «РЖД» - при отправке грузовых вагонов частных операторов в ТОР. Предполагается, что с собственников подвижного состава будет взиматься плата за простой на путях общего пользования и за все маневровые работы, которые проведет холдинг.

Полное название документа дочитает до конца не каждый оператор: «Об утверждении порядка проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, включающего в себя критерии определения обеспеченности инфраструктуры пунктами текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, перечень неисправностей груженых или порожних грузовых вагонов, перечень неисправностей груженых или порожних грузовых вагонов, требующих текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, ответственность за качество проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, порядок отцепки и прицепки груженых или порожних грузовых вагонов в пути следования в целях проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, сроки направления груженых или порожних грузовых вагонов на текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов, а также порядок определения размера платы перевозчику и (или) владельцу инфраструктуры в связи с такими отцепкой и прицепкой в случае, если текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов был проведен по причинам, не зависящим от перевозчика и (или) владельца инфраструктуры». Главное изменение в проекте приказа предусматривает, что за все работы РЖД, связанные с отцепкой вагонов в текущий ремонт, если он проводился по причинам, не зависящим от владельца инфраструктуры, будет взиматься плата с владельцев подвижного состава.

В документе также указан перечень неисправностей груженых или порожних грузовых вагонов, требующих ремонта, ответственность за качество проведения работ, порядок отцепки и прицепки в пути следования для проведения ТОРа, сроки направления подвижного состава на ремонт.

Процедура публичных обсуждений документа продлится до 6 ноября 2019 года.

Заместитель начальника Правового департамента ОАО «РЖД» Алексей Васильев заявил «Гудку», что компания поддерживает эту инициативу.

«Проект приказа соответствует позиции РЖД. Согласно документу и в соответствии с Уставом о железнодорожном транспорте, необходимо компенсировать расходы перевозчика по перемещению вагона в место проведения ТОРа. Например, отцепка,

прицепка и маневровые работы, если поломка произошла по причинам, не зависящим от перевозчика. Этот приказ определяет, какие и в каких случаях расходы компенсируются и какие работы при этом осуществляют РЖД. Ранее таких правил не существовало. Теперь понятно, кто и в каких случаях должен компенсировать перевозчику, а за что он сам должен платить. Конечно, расходы и ранее компенсировались, но были бесконечные споры. До сих пор существует позиция на рынке: даже если вагон ломается по причине, не зависящей от действий перевозчика, то ничего компенсировать не нужно, так как владелец инфраструктуры допустил его на пути. Такая точка зрения есть, и она неправильная. Теперь же споров по таким вопросам не будет», - пояснил он. Напомним, что 12 июля 2019 года Государственная дума в третьем чтении приняла законопроект № 203948-7 «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта РФ», изменяющий правила проведения текущего отцепочного ремонта.

Законопроектом вводится само понятие ТОР грузовых вагонов. Кроме того, **Минтранс России** по согласованию с ФАС получил полномочия по утверждению порядка проведения текущего отцепочного ремонта. Поэтому ведомство и подготовило проект приказа.

Операторы считают, что новые нормы не полностью учитывают интересы собственников подвижного состава. Сейчас порядок возмещения затрат перевозчика, связанный с нахождением отцепленного вагона на инфраструктуре и направлением его в ремонт и обратно законодательно не закреплён. Поэтому, когда РЖД пытаются компенсировать свои расходы, владельцы подвижного состава могут оспорить эти требования, к примеру, если неисправность не была выявлена в ходе техосмотра вагона.

По мнению заместителя генерального директора по техническому развитию Первой грузовой компании (ПГК) Сергея Гончарова, простой на путях общего пользования, маневровая работа и прочие работы уже заложены в провозной тариф. «Непонятно, кто будет нести ответственность за сроки простоя вагонов, качество ремонта и сохранность груза. Сейчас владелец инфраструктуры, принимая вагон к перевозке, гарантирует его исправное техническое состояние в пути следования. А если вагон направляется в ремонт, то существуют участки гарантийного безотказного проследования поезда. На наш взгляд, любая отцепка вагона в пути следования должна расцениваться с точки зрения ответственности владельца инфраструктуры, принявшего вагон к перевозке. Речь не только о ПГК. Для всего операторского рынка это (утверждение нового постановления. - Ред.) означает дополнительные затраты и рост времени простоя вагонов в ремонте», - отметил он.

Заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Денис Семенкин считает, что нормы проекта приказа составлены с учетом интересов перевозчика.

«Норма эта будет очень тяжелая, поскольку много вопросов к ее применению. Согласно документу, в случае необоснованной отцепки вагона (если вагон отцепляется для ТОРа и неисправность не подтверждается) владелец все равно должен будет оплачивать перевозчику все расходы, связанные с передислокацией и отцепкой вагона», - говорит глава организации.

Согласно документу, при обнаружении в процессе проведения текущего отцепочного ремонта неисправностей, не подлежащих устранению в данном виде ремонта, вагон направляется не позднее трех суток в пункт требуемого вида ремонта, а подготовка вагона к перевозке в пункт ТОРа будет компенсироваться на основании калькуляции перевозчика.

Как рассказал «Гудку» Алексей Васильев, какие-либо новые тарифы будут устанавливаться только в том случае, если это касается расценок на работы, которые не учтены в тарифном руководстве РЖД.

Сейчас большинство услуг, например, маневровые работы, отцепка вагонов учтены в тарифном руководстве. В случаях с отцепками ТОРа владельцы парка пытаются уйти от их оплаты, как за дополнительные услуги. Теперь у них такой возможности не будет. Этот приказ определяет, какие и в каких случаях расходы компенсируются и какие работы при этом осуществляют РЖД. Ранее таких правил не существовало.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В РОССИИ НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ ВПЕРВЫЕ ПОКАЖУТ ГОТОВЫЙ ПЛАЦКАРТ С ДУШЕМ

Российская группа «Трансмашхолдинг» (ТМХ) впервые покажет в ближайшие дни в Сочи готовый плацкартный вагон с душем, холодильниками и микроволновками, в котором есть и розетки, сообщили РИА Новости в компании.

ТМХ в апреле 2019 года презентовал построенный для «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании) новый вагон купе в виде двухвагонного сцепа, в котором есть душ, сейфы, холодильник и микроволновка. Также «Трансмашхолдинг» строит по заказу компании и новые плацкартные вагоны, в которых будут душ и сервисные зоны с холодильниками и микроволновками.

По словам представителя ТМХ, первый построенный плацкартный вагон модели 61-4516, предназначенный для эксплуатации в виде двухвагонных сцепов, с душем будет показан на выставочной площадке в рамках форума «Россия-Африка», который открывается 23 октября в Сочи. Ранее компания не показывала фотографии этого плацкарта, а также сам готовый вагон.

«Впервые вагоны массовой серии оборудованы туалетными комплексами с душевой кабиной, пурифайерами для питьевой воды. Для большего удобства пассажиров все места оснащены розетками или разъемами USB», - говорится в материалах ТМХ.

Замгендиректора по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга» Александр Лошманов в сентябре сообщал журналистам, что осенью 2019 года холдингу РЖД будут переданы первые плацкарты и купе с душем, розетками, холодильниками и микроволновками, и из них будут сформированы поезда. Лошманов рассказывал в мае, что новые плацкарты, помимо душа, холодильников и микроволновок, будут оборудованы USB-розетками и дополнительными светильниками.

Всего ФПК заказала у группы «Трансмашхолдинг» до 2025 года 3,7 тысячи пассажирских вагонов на 237 миллиардов рублей. Договор предусматривает поставку одноэтажных и двухэтажных вагонов различных типов, в том числе купе и плацкартов.

<https://ria.ru/20191022/1560048168.html>

ТАСС; 2019.10.22; ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖД ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛИ 35,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава на Октябрьской железной дороге за девять месяцев 2019 года составили 35,5 млрд рублей, следует из сообщения компании.

На обновление железнодорожного пути и стрелочных переводов направлено 9,7 млрд рублей. Инвестиции в обновление парка подвижного состава составили более 9 млрд рублей.

В развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна в границах Октябрьской железной дороги инвестировано 6,2 млрд рублей.

Около 6 млрд рублей направлено на обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте и технологической устойчивости производственного процесса.

Объем инвестиций в строительство вторых и удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций составил 3 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7031452>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.10.23; ЛЕДОВЫЕ ТАНКЕРЫ РАЗГРУЗИЛИ ОТ САНКЦИЙ; НОВАТЭК ВЕРНУЛ СЕБЕ ФЛОТ ДЛЯ «ЯМАЛ СПГ»

НОВАТЭК сможет полностью использовать весь свой флот танкеров ледового класса для проекта «Ямал СПГ». По данным компании, США сняли введенные в конце сентября санкции с шести танкеров Arc7, принадлежащих совместной компании канадской Teeka и китайской Cosco. Если бы санкции не были сняты, эти танкеры не смогли бы заходить в иностранные порты. По данным “Ъ”, НОВАТЭК в последние недели уже столкнулся с небольшими задержками отгрузок с этих танкеров, которые тем не менее удавалось преодолеть.

Проект «Ямал СПГ» НОВАТЭКа избежал угрозы блокировки шести танкеров Arc7, построенных СП канадской Teeka и китайской Cosco — TC LNG Shipping L.L.C. (TC LNG). НОВАТЭК 22 октября сообщил, что СП более не относится к заблокированным лицам (blocked person) по решению OFAC (управление контроля за иностранными активами Минфина США). НОВАТЭК заявляет, что танкеры продолжают перевозку СПГ для проекта «Ямал СПГ» в нормальном режиме.

В конце сентября США ввели санкции против одной из крупнейших в мире шипинговых компаний — китайской Cosco. Под санкции попали две ее структуры Cosco Shipping Tanker (Dalian) Seaman & Ship Management Co и Cosco Shipping Tanker (Dalian). Вторая из этих компаний напрямую владеет 50% China LNG Shipping Limited (CLNG), из-за чего CNLG также оказалась под санкциями. CNLG, в свою очередь, владеет 50% в СП с Teeka. Как заявила 22 октября канадская компания, Cosco «завершила реструктуризацию собственности», в результате CLNG больше не относится к заблокированным лицам. Видимо, речь идет о том, что доля Cosco Shipping Tanker в CLNG снижена до менее 50%.

Санкции привели к резкому росту ставок на шипинговом рынке, в том числе для нефтетанкеров,— Cosco Shipping Tanker оперирует крупнейшим в мире флотом танкеров VLCC.

Для СПГ-танкеров, по словам собеседников “Ъ”, суточные ставки фрахта на спотовом рынке превысили \$100 тыс. впервые в этом году, поскольку клиенты Cosco отказывались от ее услуг и пытались найти суда на рынке.

Что касается нефтетанкеров, то, по оценке Ади Имсировича из OIES, теоретическая цена доставки барреля из Персидского залива в Азию выросла на \$6.

СП Teeka и Cosco должно предоставить шесть судов для «Ямал СПГ». По данным “Ъ”, несмотря на наличие санкций, четыре уже находящиеся в эксплуатации танкера СП — «Эдуард Толль», «Рудольф Самойлович», «Николай Евгенов» и «Владимир Воронин» — осуществили четыре отгрузки СПГ, в том числе «Владимир Воронин» завершил отгрузку 22 октября в Даляне (Китай) и сейчас возвращается в Сабетту. По словам собеседников “Ъ”, отгрузки могли проводиться по специальным разрешениям OFAC. Reuters 16 октября сообщало, что Cosco получила такие разрешения для некоторых своих нефтетанкеров: например, танкер Coswisdom Lake типоразмера VLCC, попавший под санкции, на прошлой неделе сгрузил нефть в Брунее. Впрочем, судя по данным Marinetraffic, эти отгрузки прошли не без проблем: например, «Николай Евгенов» и «Владимир Воронин» ждали разрешения на вход в порт Даляня не меньше суток.

Снятие санкций также разблокировало НОВАТЭКу использование танкера «Георгий Ушаков», который был сдан верфью в конце лета и к моменту введения санкций подходил к Сабетте для своего первого коммерческого рейса.

Однако затем все время, пока СП Teekay и Cosco было под санкциями, «Георгий Ушаков» стоял на якоре в Карском море, поскольку, по данным “Ъ”, верфь не могла принять последний платеж за него. Однако 22 октября танкер взял курс на норвежский Киркенес. Шестой танкер «Яков Гаккель», который на момент введения санкций проходил испытания, пока находится в Южной Корее.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134113>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В МИД ОЦЕНИЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ КИЕВА О ПЕРЕГОВОРАХ ПО МОРСКОЙ ГРАНИЦЕ

Если Киев признает Крым российским, это может стать хорошей основой для переговоров по морской границе между Украиной и Россией, заявил в интервью РИА Новости **заместитель министра** иностранных дел России Андрей Руденко.

«Можно предположить, что под «принудительными переговорами» Украина понимает согласительную процедуру, предусмотренную статьей 298 Конвенции 1982 года. При этом условием применения указанной процедуры является отсутствие нерешенного спора, касающегося суверенитета или других прав на материковую или островную территорию», - сказал Руденко, комментируя то, что Украина предложила инициировать «принудительные» переговоры с Москвой по установлению морской границы, создать делимитационную комиссию.

«Если ссылка на данную процедуру означает готовность украинских властей признать суверенитет России над Крымским полуостровом, это, конечно, могло бы стать хорошей основой для урегулирования вопроса о морском разграничении между нашими странами», - добавил замглавы МИД РФ.

<https://ria.ru/20191022/1560061571.html>

ТАСС; 2019.10.23; В МИНПРОМЕ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ СЧИТАЮТ, ЧТО СУБСИДИРОВАНИЕ СУДОЗАВОДОВ УВЕЛИЧИТ ИХ ЗАГРУЗКУ

Целевые субсидии для строящихся на дальневосточных верфях судов поспособствуют увеличению загрузки на Хабаровском и Амурском судостроительных заводах до пяти раз. Об этом ТАСС сообщил начальник управления промышленности министерства промышленности Хабаровского края Алексей Абросимов.

Вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев дал поручение Минпромторгу и Минвостокразвития найти возможность выделить целевую субсидию на каждое судно, которое будет строиться на Дальнем Востоке. Он выразил надежду на то, что удастся выделить на эти цели до 10 млрд рублей в качестве преференции.

«Такая субсидия, направленная именно производителям, а не заказчикам судов, помогла бы компенсировать высокие накладные расходы предприятиям на Дальнем Востоке, а также напрямую повлияла бы на увеличение конкурентоспособности, и, соответственно, загрузки заказами гражданского судостроения. Хабаровских судозаводов - от полутора до пяти раз», - сказал Абросимов.

Амурский и Хабаровский судостроительные заводы находятся в сложном финансово-экономическом положении. ПАО «Амурский судостроительный завод» (Комсомольск-на-Амуре, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОСК)) является основной базой по строительству боевых кораблей для Тихоокеанского флота на Дальнем Востоке. Хабаровский судостроительный завод также входит в состав ОСК, может строить гражданские и военные суда. Как уточнил Абросимов, на Амурском судозаводе сейчас строится шесть военных кораблей и четыре гражданских судна. «Однако этих заказов недостаточно для безубыточной работы предприятий. В ближайшие три года на Амурском судостроительном планируются к выпуску судно снабжения для компании «Газфлот», два грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов для линии

Ванино - Холмск, два военных корабля для Военно-морского флота России. На хабаровском судостроительном - два буксирных судна», - сказал Абросимов.

По его словам, для вывода заводов на рентабельную работу их необходимо докапитализировать на 13,1 млрд рублей с учетом внутрикорпоративной задолженности ОСК, провести их перевооружение, предоставить господдержку в части выплат для работников, предусмотренных в районах Крайнего Севера.

В октябре, как сообщалось, при формировании закона о бюджете Минфин России отклонил предложение Минпромторга о выделении 8,6 млрд рублей на оздоровление Амурского и Хабаровского судостроительных заводов (без учета внутрикорпоративной задолженности ОСК). Вопрос докапитализации судозаводов обсуждается уже несколько лет. Правительство края намерено вновь обратиться в Минфин по этому поводу.

<https://tass.ru/ekonomika/7033124>

ТАСС; 2019.10.22; ОТРЕМОНТИРОВАННЫЕ ПРИЧАЛЫ ДЛЯ ПРИЕМА СУДОВ ЗАПУСТИЛИ В ПОРТУ МАХАЧКАЛЫ

Причалы для приема судов, вышедшие из строя два года назад, запустили после ремонта в Махачкалинском морском торговом порту (ММТП), сообщил ТАСС во вторник пресс-секретарь предприятия - помощник гендиректора порта Алик Абдулгамидов.

«Сегодня в порту введены в эксплуатацию отремонтированные причалы пирса №1, которые были частично разрушены во время неудачной швартовки казахстанского танкера два года назад», - сказал Абдулгамидов.

По его словам, ввод в эксплуатацию этих причалов «позволит предприятию увеличить грузооборот в год дополнительно до 1,7 млн т».

Порт Махачкалы по итогам 2018 года стал лидером среди российских портов на Каспии по темпам роста грузооборота. В прошлом году здесь было зафиксировано почти двукратное увеличение грузооборота - перевалено около 2,5 млн т различных грузов, что составляет 51,5% от общего грузооборота всех российских портов Каспийского бассейна. Перевалка нефти в махачкалинском порту за 2018 год выросла в два раза и составила более 2 млн т.

<https://tass.ru/ekonomika/7030606>

ТАСС; 2019.10.22; ПЕРЕВАЛКА НЕФТИ ЧЕРЕЗ МОРСКОЙ ПОРТ МАХАЧКАЛЫ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2019 Г. ВЫРОСЛА В ДВА РАЗА

Махачкалинский морской торговый порт (ММТП) с января по октябрь 2019 года перевалил более 3,3 млн тонн нефти, что в два раза больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил во вторник ТАСС пресс-секретарь предприятия - помощник гендиректора порта Алик Абдулгамидов.

«С начала года Махачкалинский морской торговый порт перевалил более 3 млн 600 тысяч тонн различных грузов. В общем объеме грузооборота значительно выросли показатели перевалки нефти. Так, с января по сегодняшний день через порт ее перекачено более 3 млн 300 тысяч тонн, что в два раза больше показателей аналогичного периода прошлого года», - сказал он.

По словам Абдулгамидова, на сегодня дагестанский порт по показателям роста грузооборота остается лидером среди 14 российских портов на Каспии. «На его долю приходится до 62% грузов от общего объема перевалки в российских портах Каспийского бассейна», - уточнил собеседник агентства.

Он отметил, что ММТП на российском Каспии остается «ключевым посредником в торговых отношениях с Ираном».

«В прошлом году был побит абсолютный рекорд перевалки зерна за все постсоветское время. Около 400 тысяч тонн зерновых доставили корабли через Махачкалинский морской торговый порт в Иран. Расширяется номенклатура экспортных грузов. В этом

году впервые в Иран отгрузили значительную партию подсолнечного масла», - добавил Абдулгамидов.

Глава Дагестана Владимир Васильев во время ежегодного послания парламенту республики 20 марта сообщил, что по итогам 2019 года объем перевалки нефти через порт с учетом перевалки нефти из Туркмении и Казахстана может достичь 3,5 млн т, что в 3,5 раза больше, чем в 2017 году.

Лидер по темпам роста

Порт Махачкалы по итогам 2018 года стал лидером среди российских портов на Каспии по темпам роста грузооборота. В прошлом году здесь было зафиксировано почти двукратное увеличение грузооборота - перевалено около 2,5 млн т различных грузов, что составляет 51,5% от общего грузооборота всех российских портов Каспийского бассейна. Перевалка нефти в махачкалинском порту за 2018 год выросла в два раза и составила более 2 млн т.

Махачкалинский морской торговый порт - единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 м и осадкой до 4,5 м. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн т в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн т в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн т, зерновой терминал мощностью 0,5 млн т в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7030374>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.23; ЛИЗИНГ ДАВИТ НА КРЫЛО; ГТЛК ГОТОВА БАНКОТИТЬ АВИАКОМПАНИИ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) ужесточает взыскание долгов с авиакомпаний. ГТЛК уже сообщила о готовности банкротить регионального перевозчика «Комиавиатранс». По информации “Ъ”, компания собиралась пойти на аналогичные меры в отношении «ИрАэро», которая не платит за переданные в лизинг SSJ 100, однако в ГТЛК наличие таких планов в ближайшее время отрицают. В «ИрАэро» жалуются на низкий налет SSJ 100, планируя погасить часть долга после получения 420 млн руб. лизинговых субсидий от Росавиации.

ГТЛК подаст иск о банкротстве авиакомпании «Комиавиатранс», сообщение размещено 22 октября на «Федресурсе». В ГТЛК рассказали “Ъ”, что задолженность перевозчика по лизинговым платежам — более 100 млн руб. Решение о подаче иска принято из-за неисполнения авиакомпанией обязательств по мировому соглашению. «Авиакомпания нарушает обязательства по всем договорам и решениям суда», — подчеркнули в ГТЛК. В «Комиавиатрансе» на момент выхода номера не ответили на запрос “Ъ”.

«Комиавиатранс» базируется в Сыктывкаре, у нее девять региональных самолетов (пять Embraer ERJ 145 и четыре L-410) и 32 вертолета (29 Ми-8 и три Ми-2). В лизинг у ГТЛК авиакомпания брала L-410. Перевозчик владеет семью аэропортами, в том числе в Сыктывкаре, Воркуте, Ухте, Печоре. В 2015–2017 годах перевозчик генерировал убытки, в 2017 году они составили 173,7 млн руб. при выручке 2,97 млрд руб., позднее отчетность не публиковалась.

По словам источников “Ъ”, ГТЛК также планировала подавать иск о банкротстве к своему крупнейшему должнику среди авиакомпаний «ИрАэро». В начале года ГТЛК пыталась взыскать с «ИрАэро» около 711 млн руб., из которых 482 млн руб. приходилось на лизинг SSJ 100, но в июле заключила с компанией мировые соглашения. По словам одного из собеседников “Ъ”, «ИрАэро» систематически нарушает сроки оплаты по ним.

«ГТЛК не подтверждает информацию об обращении в суд с заявлением о банкротстве авиакомпании «ИрАэро», — сказали “Ъ” в лизинговой компании. Там отказались раскрыть актуальную задолженность «ИрАэро». По данным “Ъ”, долг «ИрАэро» может

превышать 2 млрд руб. Авиакомпания эксплуатирует девять самолетов Superjet (SSJ 100), семь из которых взяты у ГТЛК.

В «ИрАэро» “Ъ” заявили, что финансовое состояние компании «далеко от банкротства», а предоставленные ГТЛК SSJ 100 занимают меньше четверти парка компании. «Мы вынуждены признать, что между «ИрАэро» и ГТЛК имеется ряд не до конца урегулированных вопросов, среди которых лизинговые платежи и исполнение их графика. Основной причиной является сложность практической коммерческой эксплуатации SSJ 100 в связи с нерешенностью проблем их постгарантийного обслуживания и своевременного обеспечения запасными частями, в результате чего постоянно «на крыле» находятся не более четырех-пяти самолетов из семи»,— говорят в «ИрАэро», добавив, что «высоко ценят сложившиеся с ГТЛК отношения».

В компании добавили, что на данный момент Росавиация не компенсировала «ИрАэро» 420 млн руб. за 2019 год по постановлению правительства 1212, предусматривающему субсидирование авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за российские самолеты.

Гендиректор и совладелец «ИрАэро» Юрий Лапин в июне говорил «Интерфаксу», что проблема SSJ 100 заключается в двигателях, которые перевозчику приходилось досрочно снимать «из-за выявленных конструктивных недоработок». «По расчетам «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС), налет SSJ 100 должен составлять 202 часа в месяц. За три года эксплуатации мы даже близко к этой цифре не подошли»,— утверждал он.

Как «Ростех» предложил создать на базе ГТЛК авиакомпанию только с SSJ 100 и MC-21

В ГСС заявили “Ъ”, что налет российского парка SSJ 100 вырос за девять месяцев на 24,21%, и в высокий сезон у региональных авиакомпаний налет в среднем достигал 238 часов, а у отдельных самолетов — более 300 часов. «Вопрос налета также связан с организацией рейсов и организацией логистики самой авиакомпанией, в том числе с наличием средств для финансирования поддержания эксплуатации»,— отметили в производителе.

Оспорить сумму или график платежей в рамках разбирательства о банкротстве авиакомпаниям не удастся, это не является предметом рассмотрения заявления о банкротстве, говорит адвокат юрфирмы «Интеллектуальный капитал» Евгений Пугачев. Адвокат «S&K Вертикаль» Иван Бабин отмечает, что, заключив мировое соглашение, стороны признали обстоятельства спора и установили размер задолженности и порядок ее погашения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134188>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.10.23; WIZZ AIR НАЦЕЛИЛСЯ НА ЧЕТВЕРТЬ ПАССАЖИРОПОТОКА ПУЛКОВО; ВЕНГЕРСКИЙ ЛОУКОСТЕР ГОТОВ ОТПРАВИТЬ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ В ПОЛТОРА ДЕСЯТКА ГОРОДОВ

“Ъ” стали известны подробности расширения маршрутной сети венгерского лоукостера Wizz Air в Пулково с учетом теоретического введения режима седьмой и пятой степени свободы воздуха. По данным “Ъ”, Wizz Air может нарастить пассажиропоток из петербургского аэропорта к 2025 году до 5 млн человек — это около четверти всего пассажиропотока Пулково по итогам 2019 года. При благоприятном стечении обстоятельств с либерализацией авиасообщения в аэропорту Петербург станет интересным направлением с двухсторонним пассажиропотоком, отмечают эксперты.

Wizz Air может расширить маршрутную сетку из Пулково с двух до 15 авианаправлений, увеличивая пассажиропоток из аэропорта до 5 млн человек к 2025 году, при введении седьмой и пятой степени свободы воздуха, сообщили “Ъ” несколько источников, участвовавших во встрече губернатора города Александра Беглова с генеральным директором венгерской авиакомпании Джозефом Варади. Лоукостер заказал новые

самолеты и в перспективе будет иметь свободный парк воздушных судов, которые перевозчик готов поставить на перспективные направления, поясняет источник “Ъ” в отрасли. О каких именно маршрутах идет речь, в ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, управляющая компания Пулково) не уточнили, в Wizz Air не прокомментировали запрос “Ъ”.

Wizz Air — один из крупнейших лоукост-перевозчиков в Центральной и Восточной Европе. Сейчас авиакомпания выполняет рейсы по маршруту в Лондон и Будапешт из Петербурга. Согласно открытым данным, компании холдинга Wizz Air оперируют 119 воздушными судами. Перевозчик заказал 274 воздушных судна у Airbus, включая A320, A321neo и A321XLR. Пассажиропоток авиакомпании за предыдущий год вырос на 16,7%, до 34,6 млн человек. Прогнозный темп роста на следующий период — 17% до 40 млн пассажиров. Чистая прибыль за финансовый год, завершившийся 31 марта 2019 года, составила €291,6 млн, выручка — €2,3 млрд.

Если авиационные власти РФ одобряют введение режима открытого неба в Петербурге без существенных ограничений (см. “Ъ” от 18.09.2019), то к 2025 году пассажиропоток Пулково может вырасти до 35 млн человек, прогнозировали ранее в ВВСС. Таким образом, операционные показатели, заложенные в мастер-плане ВВСС (рост пассажиропотока до 25 млн человек к 2023 году и до 35 млн человек к 2039 году) могут быть достигнуты ранее.

Как сообщал ранее “Ъ”, безусловных пятой и седьмой свобод воздуха Пулково все-таки не получит. ВВСС подали в **Минтранс** заявку с сеткой маршрутов в 33 страны, треть из них одобрена ведомством, по остальным направлениям ведутся консультации. Список практически полностью состоит из европейских стран, в него также входят Израиль и Кипр, однако перечень не включает ни одного азиатского государства (см. “Ъ” 25.09.2019). Условия по каждому из направлений могут включать полеты во вторые аэропорты городов и другие населенные пункты, помимо столицы. Такая ручная регулировка связана с защитой интересов отечественных авиакомпаний. Окончательное решение правительство России примет в декабре 2019 года.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что продолжают работу над «форматом», в котором будет реализован режим открытого неба в Пулково. «Исходим из того, что будут тщательно просчитаны и учтены все риски и бенефиты авиакомпаний, аэропорта, города и авиационных пассажиров. Баланс интересов всех сторон — основной приоритет», — сообщил “Ъ” представитель вице-преьера Максима **Акимова**.

Кроме Wizz Air, заявки на полеты подали ирландская Ryanair и британская EasyJet. Планы перевозчиков пока неизвестны. На вопрос, когда власти Петербурга могут провести аналогичные встречи с Ryanair и EasyJet, вице-губернатор Эдуард Батанов предположил, что последние должны прочитать о визите и планах Wizz Air в газете.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что при благоприятном стечении обстоятельств полеты из Петербурга будут интересны не только Wizz Air. Теоретически, объясняет эксперт, Северная столица может предложить двухсторонний пассажиропоток: ни для кого не секрет, что в погоне за недорогими билетами петербуржцы готовы добираться в соседнюю Финляндию по земле, для того чтобы продолжить путешествие на лоукостере. За небольшую доплату можно летать напрямую из Петербурга, предполагает он. С другой стороны, Петербург для иностранных туристов — это место для проведения отличного уикенда за умеренные, по европейским меркам, средства. Не хватало только упрощения визового режима, но электронные визы значительно увеличивают привлекательность города для таких путешественников, подчеркивает эксперт. Раз есть рынок с большим потенциалом, безусловно, лоукостеры придут на него, как минимум, попробовать свои силы, отмечает господин Пантелеев. Российские авиакомпании, как следует из позиции Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, главной проблемой видят не то, что в Пулково придут авиакомпании, которые

откроют новые рынки, то есть привезут в город тех пассажиров, которых раньше не было, а то, что лоукостеры отнимут часть их пассажиропотока. Господин Пантелеев отмечает, что российские авиакомпании, скорее всего, не рассматривают режим электронных виз как возможность для развития перевозок в Пулково.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134216>

КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2019.10.23; ЖИТЕЛИ МИТИНО СБЕЖАЛИСЬ НА ШУМ САМОЛЕТОВ; К КАКИМ ПОСЛЕДСТВИЯМ ПРИВОДИТ УВЕЛИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Жители района Митино пожаловались на постоянный шум от самолетов. По новой траектории лайнеры взлетают из Шереметьево и разворачиваются над районом. А после открытия третьей взлетно-посадочной полосы их стало только больше. Уровень шума превышен, что может быть опасно для здоровья, считают жители Митино. Они обратились к премьер-министру Дмитрию Медведеву. Как Митино из тихого района стал шумным? И смогут ли его жители развернуть самолеты обратно? Об этом — Иван Корякин.

Вечером 21 октября из Шереметьево вылетел Superjet в Мурманск. Сервис Флайтрадар24 нарисовал его траекторию: Сходня, коттеджный поселок Благовещенка на Пятницком шоссе, затем разворот — Красногорск, Митино, Путилково, Химки и дальше на север. Через две минуты тем же маршрутом пролетел Boeing в китайский Гуанчжоу и вызвал недовольство на земле. И так продолжается с весны. Первыми не выдержали в Митино и обратились к **Дмитрию Медведеву**: «Мы за развитие авиации, но то, как бесчеловечно был проложен этот маршрут, мы можем сравнить только с геноцидом нашего населения». Третья ВПП увеличила пропускную способность Шереметьево с 65 до 100 взлетов и посадок в час. Самолеты пролетают над СЗАО и днем, и ночью. Жителю Митино Дмитрию они мешают не просто спать, но и жить: «Каждую минуту над тобой низко-низко пролетает самолет.

С утра выходишь на работу — тебя провожают самолеты, возвращаешься — они тебя встречают».

Уровень шума в Митино действительно выше нормы. Его измерял Центр гигиены и эпидемиологии Москвы и нашел превышения как днем, так и ночью. Роспотребнадзор обещал направить данные в Росавиацию. Вызывает беспокойство и керосин: самолеты сжигают топливо, что опасно для детей, говорит жительница Митино Елена: «То есть дети в садах вместо оздоровительной прогулки получают на выходе порцию токсичных выбросов, негативное воздействие на органы слуха, сердечно-сосудистую систему. Дети в садах, многоквартирных домах постоянно просыпаются от гула».

Да и кукурузных полей в Митино нет — жители нервничают. Аналогичная ситуация в Химках — там уже научились различать самолеты по звуку и запомнили расписание рейсов. А ведь покупали квартиру в тихом районе, говорит жительница Химок Татьяна: «Очень обидно, что мы купили дорогую квартиру в ЖК бизнес-класса, сделали дорогой ремонт, но жить там невозможно.

На детской площадке находится плохо: постоянно слышен шум самолетов».

Жители северо-запада Москвы опасаются, что жилье теперь будет невозможно продать из-за самолетов. Хотя это не такой уж важный фактор, говорит председатель совета Гильдии риелторов Москвы Сергей Саяпин: «Я бы не сказал, что наличие самолетов напрямую препятствует продаже квартиры. Митино как был популярным районом с момента появления метро, так им и остался».

Менять маршруты Шереметьево, видимо, не планирует. Аэропорт отказался от комментариев, переадресовав запрос в «Госкорпорацию по организации воздушного движения». А там ранее подчеркивали, что изменение траекторий может привести к негативным последствиям для авиасообщения Москвы. Да и Шереметьево не сможет

развиваться, говорит авиадиспетчер, бывший сотрудник главного центра Единой системы организации воздушного движения Виталий Андреев: «Шереметьево был построен раньше, полосы там уже были проложены и никому не мешали. Естественно, сейчас интенсивность увеличилась, люди стали летать больше и чаще. Это нормально».

Жители Митино жалуются, что им даже митинг не дают провести — всякий раз отправляют на другой конец Москвы в гайд-парк в Сокольниках. Поэтому они и обратились к премьер-министру, лишь бы их услышали: в Митино теперь так гудят самолеты, что не разобрать, о чем вообще говорят люди.

Открытие новой полосы в Шереметьево вызвало проблемы у жителей ближайших деревень Дубровка и Перепечино. По закону их должны были переселить до открытия полосы. Росавиация пообещала решить проблему за два года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4134005>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.23; В РОССИИ СТАНЕТ ЕЩЕ БОЛЬШЕ ТУРИСТОВ ИЗ КИТАЯ; АВИАКОМПАНИЯ RED WINGS ПЛАНИРУЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПОЛЕТЫ В ЭТУ СТРАНУ ИЗ ПОДМОСКОВНОГО «ЖУКОВСКОГО»

Авиакомпания Red Wings рассматривает возможность сделать аэропорт «Жуковский» базовым для нескольких дальнемагистральных лайнеров, рассказали «Ведомостям» человек, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, владеет Red Wings через лизинговую компанию «Ильюшин финанс»), и человек, близкий к компании «Рампорт аэро» (владеет и управляет «Жуковским»).

Сейчас в парке Red Wings 12 среднемагистральных лайнеров Airbus 320/321, в январе – августе она перевезла 2,1 млн человек. Компания специализируется на регулярных перелетах из Москвы («Домодедово»), по заказу туроператоров активно летает в Сочи, Симферополь и Анталья из Москвы и регионов.

Ранее дальнемагистральные лайнеры Red Wings не эксплуатировала. Для полетов из «Жуковского» рассматриваются Airbus 330 или Boeing 777, говорят собеседники «Ведомостей». Имеет смысл брать от трех самолетов одного типа, а полеты могут начаться с летнего сезона 2020 г. (с конца марта), добавляет один из них. На дальнемагистральных лайнерах планируются полеты в Китай с целью возить в Россию китайских туристов, это был бы новый сегмент бизнеса для авиакомпании, продолжает собеседник. Из «Жуковского» также возможны полеты в Европу на среднемагистральных судах, говорят собеседники.

Red Wings запросила у **Минтранса** допуски на полеты из «Жуковского» в 10 второстепенных китайских городов раз в неделю в каждый, самый известный из них – Гуанчжоу, говорится в протоколе на сайте Росавиации. Также компания просит разрешения летать из «Жуковского» в Рим семь раз в неделю. Других претендентов на эти направления нет, комиссия при **Минтрансе**, заседание которой состоится 23 октября, в таких случаях выдает допуски.

«Международный аэропорт «Жуковский» приветствует подачу заявок Red Wings. Мы готовы к развитию партнерских отношений и знаем, что авиакомпания изучает экономическую составляющую проекта», – передал первый заместитель гендиректора «Рампорт аэро» Евгений Солодилин. Представитель ОАК на запрос не ответил.

«Жуковский» открылся в 2016 г., сейчас из него летает четыре авиакомпании: «Уральские авиалинии» (75% пассажиров), белорусская «Белавиа» (14%), таджикская Somon Air и «ЮВТ аэро». В декабре полеты в «Жуковский» из Нур-Султана (Астана) откроет казахский лоукостер Fly Aristan. В январе – сентябре этого года аэропорт принял 1 млн пассажиров. По итогам года аэропорт, как ожидается, обслужит примерно 1,4 млн человек, говорит представитель аэропорта. Если Red Wings реализует планы согласно запрошенным допускам, то станет вторым крупнейшим перевозчиком «Жуковского».

«Китай уже занимает первое место среди иностранных государств по количеству въездных туристов в Россию. И это очень перспективный рынок: Китай поощряет выездной туризм, субсидирует туры, отдельный плюс для авиакомпаний и туроператоров в том, что китайцы ориентированы на групповые пакетные туры (это упрощает планирование и продажи), к тому же для граждан Китая в России действует упрощенный визовый режим для групповых туристов», – говорит вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин.

В 2017 г. Россию, по данным ФСБ, посетило 1,78 млн граждан Китая, в том числе 1,1 млн с целью туризма. В 2018 г. эти показатели выросли до 2 млн и 1,26 млн человек соответственно. В Россию летает около 10 китайских авиакомпаний, регулярные рейсы по соглашению с китайскими туроператорами совершают российские авиакомпании I Fly, Regas Fly (авиакомпания «Икар»), «Ираэро», напоминает Горин. «Мы летаем из России в 14 китайских городов, количество китайских туристов растет на 20–30% в год», – говорит представитель I Fly.

Топ-менеджер российской авиакомпании говорит, что в главные китайские города – Пекин и Шанхай – летает от России только «Аэрофлот», с ним другие перевозчики не конкурируют и сосредоточены на полетах в крупные региональные города. Сам Китай со своим выездным потоком справиться не может, так как в стране сложные процедуры создания новых авиакомпаний и увеличения флота, поэтому китайские туроператоры активно сотрудничают с российскими перевозчиками.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/22/814437-rossii-bolshe-kitaya>

ВЕСТИ ФМ; СЕРГЕЙ ГОЛОЛОБОВ; 2019.10.22; ЗАПУСК ДРОНОВ: НА ВСЕ НУЖНЫ БУМАГИ

В России поставлены на учет менее 5% беспилотников. Их необходимо зарегистрировать до 27 октября. Однако владельцы дронов не спешат это делать. Всем им грозят очень крупные штрафы. Как официально поставить на учет беспилотник и что будет, если этого не сделать, разобрался корреспондент «Вестей ФМ» Сергей Гололобов.

Процесс регистрации дрона несложен. На сайте **Росавиации** скачиваешь образец письма. Заполняешь, и отсылаешь его в бумажном виде. 10 дней, и ваш квадрокоптер получает официальный номер, который необходимо нанести на корпус аппарата, поясняет гендиректор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев.

БАБИНЦЕВ : На сайте **Росавиации** есть достаточно много полезной информации. Есть все образцы бланков заявлений, которые просто можно легко скачать, легко заполнить, приложить 2 фотографии, отнести на почту, или отвезти лично в экспедицию **Росавиации**. Подать туда, и через какое-то количество времени, ну 10-15 дней и вы получите учетные номера. Процедура, ну да, архаичная, в бумаге, но ничего особенно сложного в ней нет. Она проходима.

Для постановки на учет беспилотника потребуются его серийный номер. Его можно найти в документах, батарейном отсеке, либо приклеенном штрих-коде. После того, как дрон поставлен на учет, **Росавиация** присвоит ему другой, персональный номер. Его нужно нанести на корпус аппарата, отмечает юрист Наталья Лашманова.

ЛАШМАНОВА : Любым доступным способом он должен быть нанесен. До трех кг - в трех местах он должен быть нанесен. Если там побольше, то в пяти местах. И там в зависимости от типа. Самолетного типа, там на обеих плоскостях крыльев. Это все на сайте **Росавиации** есть подробное описание. Но вот способ нанесения не оговорен. Главное, чтобы это было прочное нанесение. Ну вплоть до того, что нацарапать можно. Владелец должен обеспечить нанесение, сохранность этого номера на фюзеляже. То есть подправлять, если что то он стирается, или что то так. Вот конкретно пока не оговорен способ нанесения.

Минимальный вес дрона, который подлежит постановке на учет - 250 граммов. Это основной критерий. Вес именно взлетный. То есть с батареями и грузом, например, в виде камеры. Не важно, как выглядит беспилотник. То ли это радиоуправляемый вертолет, самолет, то ли квадрокоптер. Также не важно, где он приобретен - в детском мире, или интернете. Вес 250 плюс, - ставить на учет. Причем, при покупке надо быть внимательнее. Продавцы могут напутать с весом моделей. В чем я и убедился. В онлайн магазине я выбрал популярную модель. Вес у нее, якобы, 155 граммов.

«Вот, меня вес его интересует. Его нужно ставить на учет? - Да. - А поясните. Ведь 155 граммов. - Ну да, но он не 155 граммов весит. Больше весит. Так, это возможно как раз без батареи. И указан, скорее всего, так».

Максимальный вес дрона, который подлежит постановке на учет, 30 килограммов. Дальше уже начинаются крупноразмерные летательные аппараты. И у них свои правила регистрации. Правда, поставить на учет - не означает, что дальше можно летать где угодно, и как угодно. Надо еще получить разрешение непосредственно на конкретный полет, дополняет Наталья Лашманова.

ЛАШМАНОВА : Эта процедура подачи заявки маршрутов в зональный, или районный центр деятельности системы ОРВД. Сдать туда план полета, получить от них ответ, и в определенное время, в определенном маршруте для вашего беспилотника закроется воздушное пространство для всех остальных, и вы сможете там летать. Только так. Обязанность постановки на учет и обязанность подачи заявки на использование воздушного пространства, это две абсолютно разные обязанности владельца беспилотника. И они, ни в коем случае, не заменяют одна другую.

Но кроме этого, надо еще застраховать ваш дрон на гражданскую ответственность. Иначе никаких разрешений на полет вы не получите. За нарушение всех этих правил - штрафы. Причем, недавно, они увеличились на порядок. Так за полеты без разрешения физлицо накажут от 20 до 50 тысяч. Юристы аж до полумиллиона. Штраф за непостановку на учет гораздо меньше - две с половиной тысячи. Но его могут присовокупить к пятидесяти тысячному. Кто будет следить за владельцами квадрокоптеров, и карать их в случае нарушений? Вообще, это сфера **Ространнадзора**. И ему, в конечном итоге, направляют все дела по нарушителям. А он уже выносит постановления о штрафах. Но непосредственно ловить дроны и их хозяев, скорее всего, будет полиция, и другие силовики, говорит Глеб Бабинцев.

БАБИНЦЕВ : Специально, никто не будет гоняться, и не будет никого ловить. Это избыточно. Просто, если вы выполняете полет, да, в какой то близости от опасного объекта, или где -то еще, и попали в поле зрения полицейских, то они имеют право и возможность к вам подойти и проверить, на чем вы летаете, стоит ли на учете ваше воздушное судно, законно ли вы используете воздушное пространство. И если окажется, что оно не стоит на учете, то есть необходимые требования для выполнения полета не соблюдены, значит, использование воздушного пространства будет признано незаконным. Да, вы попадете под штраф.

Поймать за руку нарушителя на месте нелегального полета дрона - это понятно, и наиболее просто. Но есть другой вариант. Ространнадзор, например, вполне может поинтересоваться уже готовым видео, снятом явно с дрона, на предмет законности съемки, размышляет Наталья Лашманова.

ЛАШМАНОВА : Это уже цели и, видимо, рвение органов, которые захотят это сделать. Тем более, что на использование видеоматериалов, и вообще, на аэрофотосъемку с помощью беспилотника, тоже необходимо получать разрешения. И там определенные режимы использования этих материалов, снятие секретности с них. Это тоже своя процедура.

Кстати, уже в марте будущего года порядок регистрации дронов могут упростить. С бумажных писем планируют перейти на электронные. Для этого создадут специальный

портал учета беспилотных воздушных судов. Правда, отмечают специалисты, ясности, как будет работать этот портал, до сих пор нет.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2213239/>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; БРИТАНИЯ СНЯЛА ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА ИЗ-ЗА ТЕРАКТА

Великобритания снимает ограничение на коммерческие рейсы в Шарм-эш-Шейх после четырехлетнего запрета, который был введен после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа» в результате теракта, сообщило **министерство транспорта** королевства.

«Усовершенствование процедур досмотра и контроля в аэропорту и тесное сотрудничество между Великобританией и Египтом в области авиационной безопасности означают, что коммерческим авиакомпаниям теперь разрешено осуществлять перелеты в Шарм-эш-Шейх», — подчеркнули британские власти.

Авиасообщение Великобритании с Шарм-эш-Шейхом было приостановлено в 2015 году в связи с угрозой безопасности, возникшей после того, как 31 октября самолет авиакомпании «Когалымавиа», летевший из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург, потерпел крушение в небе над Синаем.

На борту российского самолета находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли.

<https://ria.ru/20191022/1560067323.html>

ТАСС; 2019.10.22; ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ ПОЙДЕТ НА ПОЛЬЗУ ГРУЗИИ И РФ - ГЛАВА МИНЭКОНОМИКИ ГРУЗИИ

Отмена авиасообщения с РФ нанесла ущерб Грузии и его восстановление пойдет на пользу народов обеих стран. Такое мнение озвучила во вторник журналистам министр экономики и устойчивого развития Грузии Натия Турнава.

«Что же касается восстановления полетов, то мы не раз говорили, что отмена авиасообщения нанесла ущерб обычным людям, нашим семьям, пострадал малый бизнес, гостиницы семейного типа. Если это решение будет пересмотрено, то мы только будем приветствовать его. Сейчас мне сложно говорить о сроках (восстановления сообщения - прим. ТАСС), так как это решение принимали не мы. Но, думаем, что чем скорее оно восстановится, тем лучше для обеих сторон и людей», - сказала Турнава.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В МИД ОЦЕНИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С УКРАИНОЙ

Сигналов от Украины начать диалог по возобновлению авиасообщения не было, дальше слов дело не пошло, заявил в интервью РИА Новости **заместитель министра иностранных дел России Андрей Руденко**.

«Еще летом этого года на сайте президента Украины появилась петиция с просьбой возобновить авиасообщение с Россией. Сам (президент Украины) Владимир Зеленский, общаясь недавно с украинскими журналистами, выразил недоумение по поводу отсутствия прямых рейсов между нашими странами. К сожалению, дальше всех этих слов дело пока не пошло. Сигналов с украинской стороны о намерении начать диалог по данной тематике не было», - сказал Руденко.

Ранее Зеленский назвал странным тот факт, что между странами было прекращено авиасообщение.

С октября 2015 года между Россией и Украиной полностью отсутствует авиасообщение, этот шаг стал инициативой Киева.

<https://ria.ru/20191022/1560061376.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.22; В ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ОПЕРАТОР УПРАВЛЕНИЯ ДРОНАМИ

Фонд перспективных исследований (ФПИ) создаст в Томской области первого в России оператора организации воздушного движения дронов с целью появления в дальнейшем единого сервиса по управлению беспилотниками по всей стране.

«В Томской области создается региональный оператор по управлению опытным районом. Организация воздушного движения будет выполняться совместно с Федеральным государственным унитарным предприятием «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», - сообщили РИА Новости в ФПИ.

«Взаимодействие с экспертами ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», поддержка руководства региона, заинтересованность организаций Томской области в функциональных сервисах с применением беспилотников, готовность организаций-разработчиков этих систем оказывать услуги - все это в комплексе, безусловно, приведет к положительным результатам деятельности опытного района применения беспилотников, как пилотного проекта федерального уровня, опыт которого будет с прогнозируемым успехом масштабирован на всю территорию Российской Федерации», - прокомментировал РИА Новости планы создания оператора руководитель Национального центра развития технологий и базовых элементов робототехники ФПИ Олег Мартьянов.

Томская область будет разделена на шесть зон, в каждой из которых появится свой базовый эксплуатационный центр. В будущем в структуру регионального оператора будут входить шесть территориальных подразделений, отвечающих за бесперебойную работу этих базовых центров. В 2020 году запланировано создание первого пилотного базового центра, сообщили в ФПИ.

В октябре и ноябре в Томске запланирован ряд совещаний и рабочих встреч с участием потенциальных заказчиков функциональных сервисов, готовых использовать или уже использующих беспилотники в своей деятельности.

Этапу создания регионального оператора предшествовала работа в рамках федерального проекта «Тайга», реализуемого ФПИ.

<https://ria.ru/20191022/1560061226.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОКУРОРЫ В 2019Г. ВЫЯВИЛИ НАРУШЕНИЯ ПРИ ДОПУСКЕ К ПОЛЕТАМ БОЛЕЕ 450 ПИЛОТОВ САМОЛЕТОВ - ГЕНПРОКУРАТУРА РФ

Прокуроры с начала года выявили свыше 60 тыс. нарушений в транспортной сфере, особое внимание уделялось безопасности при авиаперевозках, сообщил официальный представитель Генпрокуратуры РФ Александр Куренной.

«В текущем году мои коллеги из транспортных прокуратур выявили более 62 тыс. нарушений. Можно уверенно сказать, что динамика в этой сфере положительная, за аналогичный период прошлого года было выявлено больше 80 тыс. нарушений», - сказал Куренной во вторник в эфире официального видеоканала надзорного ведомства, отвечая на вопрос «Интерфакса».

Он отметил, что приоритетным направлением работы транспортных прокуроров остается обеспечение законности и безопасности при воздушных перевозках.

Так, по данным Куренного, в текущем году были «установлены нарушения при подготовке и допуске к полетам свыше 450 пилотов, по материалам проверок прекратили деятельность два авиационных учебных центра».

Он добавил, что при выполнении программ развития воздушного транспорта прокурорами выявлялись случаи завышения стоимости поставляемого оборудования и работ, по данным фактам были возбуждены 18 уголовных дел.

Кроме того, сообщил представитель Генпрокуратуры: «Вскрыты факты корыстных злоупотреблений при эксплуатации информационных систем бывшими руководителями **Росморречфлота** и Департамента госполитики в области морского и речного транспорта **Минтранса РФ**», материалы данных проверок уже переданы в следственные органы.

«Транспортная сфера становится более законопослушной и количество нарушений снижается, и достаточно значительно», - заключил Куренной.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.22; САМАРСКИЙ АЭРОПОРТ «КУРУМОЧ» НАЧАЛ ОБСЛУЖИВАТЬ ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ПОСАДОЧНЫМ ТАЛОНАМ

Электронные посадочные талоны начали действовать в международном аэропорту «Курумоч» (Самара, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова»), сообщила пресс-служба аэропорта.

Получить мобильный посадочный на свой смартфон пассажир может после онлайн-регистрации на рейс.

«При прохождении предполетного контроля необходимо приложить телефон с талоном к сканеру и предъявить его агенту перед выходом на посадку в самолет», - говорится в пресс-релизе.

Пресс-служба аэропорта подчеркивает, что при этом сохраняется возможность использовать и посадочные талоны, распечатанные на бумаге.

Ранее в октябре сообщалось, что обслуживать по электронным талонам стал аэропорт Нижнего Новгорода, также входящий в «Аэропорты регионов».

В аэропортовый холдинг «Аэропорты регионов» также входят аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург) и международный аэропорт «Платов» (Ростов-на-Дону). Кроме того, в августе холдинг ввел новый аэропорт «Гагарин» (Саратов), ведет модернизацию аэропортов Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя.

ТАСС; 2019.10.22; ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТРОЗАВОДСКА В ХЕЛЬСИНКИ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА

Прямое авиасообщение между Петрозаводском и столицей Финляндии Хельсинки планируют открыть весной 2020 года, разрешение от Росавиации на перевозки получила авиакомпания «Северсталь», сообщила пресс-служба главы Карелии.

«Авиапредприятие «Северсталь» получило допуск Федерального агентства воздушного транспорта России на осуществление международного рейса по маршруту Петрозаводск - Хельсинки», - говорится в сообщении.

Полеты будут осуществляться два раза в неделю, стоимость билетов на рейс пока не определена.

Как отметил республиканский министр по дорожному хозяйству, транспорту и связи Алексей Кайдалов, рейс станет первым за долгое время действующим международным направлением из аэропорта Петрозаводска. «Проектом республиканского бюджета предусматривается субсидирование этого рейса», - приводятся в сообщении слова Кайдалова.

<https://tass.ru/ekonomika/7030705>

РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2019.10.22; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В НАЛЬЧИК ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») с 27 октября возобновляет полеты в Нальчик из Москвы и с 29 октября - из Санкт-Петербурга, сообщили в пресс-службе аэропорта Нальчика.

«Победа» в апреле 2018 года заявила, что приостанавливает полеты в аэропорт Нальчика с 5 апреля из-за выявленных несоответствий аэродрома сертификационным требованиям, которые не позволяют обеспечить безопасное выполнение рейсов. По данным компании, было выявлено частичное разрушение покрытия взлетно-посадочной полосы, наличие выбоин, раковин и трещин.

Аэропорт в свою очередь сообщил, что согласно проведенной **Росавиацией** в марте текущего года проверке, аэродромное обеспечение соответствует всем необходимым требованиям. Также сообщалось, что с 7 по 9 апреля 2018 года будет проводиться плановый текущий ремонт взлетно-посадочной полосы.

«Авиакомпания «Победа»... возобновляет полеты в Москву («Внуково») и Санкт-Петербург («Пулково») из Нальчика», - говорится в сообщении аэропорта.

Полеты в Москву будут выполняться каждый день с 27 октября, в Санкт-Петербург - с 29 октября по вторникам, четвергам и субботам на самолетах Boeing 737-800 в компоновке 189 кресел.

<https://ria.ru/20191022/1560083693.html>

[Вернуться в оглавление](#)