



Ежедневный мониторинг СМИ

17 ФЕВРАЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.15.02; ДИТРИХ: РЕКОРД ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ В 2019 ГОДУ СОСТАВИЛ 36,9 ТЫС. МАШИН В СУТКИ.....	4
КРЫМИНФОРМ; 2020.15.02; МИНТРАНС РФ ПООБЕЩАЛ РЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ В КРЫМУ ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ.....	4
ТАСС; 2020.15.02; НА ПОДЪЕЗДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ОТКРЫЛИ НОВЫЕ ПОСТЫ ДПС.....	4
ТАСС; 2020.15.02; В РОСАВТОДОРЕ СООБЩИЛИ, КОГДА ЗАВЕРШИТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОГИ В ОБХОД АНАПЫ.....	6
ТАСС; 2020.15.02; ГИБДД НЕ ИСКЛЮЧИЛА ПОВЫШЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПО ТРАССЕ «ТАВРИДА» ДО 110 КМ/Ч.....	6
ТАСС; 2020.15.02; НОВЫЕ ПАТРУЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ ВРУЧИЛИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ У КРЫМСКОГО МОСТА.....	6
ВЕСТИ; 2020.15.02; ПОСТЫ ДПС НА КРЫМСКОМ МОСТУ ОСНАЩЕНЫ САМЫМ СОВРЕМЕННЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ.....	7
КРЫМ24; НА АВТОПОДХОДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ НАЧАЛИ РАБОТУ НОВЕЙШИЕ СТАЦИОНАРНЫЕ ПОСТЫ ДПС.....	7
ПЯТЫЙ КАНАЛ; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; НА АВТОПОДХОДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ОТКРЫЛИ СТАЦИОНАРНЫЕ ПОСТЫ ДПС.....	8
РЕНТВ; НА ПОДЪЕЗДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ОТКРЫЛИ НОВЫЕ ПОСТЫ ДПС.....	8
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.17.02; AIRBRIDGE ПРОДЛЕВАЕТ КАРАНТИН; КОМПАНИЯ ВОЗОБНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В КИТАЙ НЕ РАНЬШЕ ВЕСНЫ.....	8
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.17.02; ТРАПЫ ПРОШЛИ ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ; ПРОБЛЕМУ СЕРТИФИКАЦИИ НОВОЙ АЭРОДРОМНОЙ ТЕХНИКИ РЕШАТ НА ЕВРАЗИЙСКОМ УРОВНЕ.....	9
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.17.02; АВИАКОМПАНИИ СЛЕТЕЛИСЬ НА ПРОШЛОГОДНИЕ СУБСИДИИ; ПОДДЕРЖКА РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА 2020 ГОД МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 1,1 МЛРД РУБЛЕЙ.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.16.02; КАБИНА ПИЛОТОВ: КТО ТАМ? ;ЧТО НЕ ТАК С ПОДГОТОВКОЙ ГРАЖДАНСКИХ ЛЕТЧИКОВ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.17.02; ДЕРЖИТЕСЬ ЗА ПОРУЧЕНИЯ: КАБМИН ЗАПУСТИЛ ПРОВЕРКУ ИСПОЛНЕНИЯ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБЯЗАЛО ВЕДОМСТВА ОТЧИТАТЬСЯ О ПРИЧИНАХ СРЫВА РАСПОРЯЖЕНИЙ РУКОВОДСТВА СТРАНЫ.....	15
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2020.17.02; РИСКИ ДЛЯ БЮДЖЕТА ОТ КОНЦЕССИЙ – НЕ БОЛЬШЕ 300 МЛРД РУБЛЕЙ; А НЕ 3 ТРЛН РУБЛЕЙ, КАК ОЦЕНИВАЛ ЗАММИНИСТРА ФИНАНСОВ.....	16
РБК; 2020.14.02; UTAIR НАПИСАЛА НОВУЮ СТРАТЕГИЮ С ОБНОВЛЕНИЕМ ПАРКА И ВЫХОДОМ НА ПРИБЫЛЬ; АВИАКОМПАНИЯ, ДОЛГ КОТОРОЙ ПРЕВЫШАЕТ 75 МЛРД РУБ., НАПРАВИЛА В МИНТРАНС НОВУЮ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ДО 2026 ГОДА. В НЕЙ ПРЕДУСМОТРЕНЫ	

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА С ПОМОЩЬЮ BOEING MAX, НЕСМОТРЯ НА ПРОБЛЕМЫ С ИХ ПОСТАВКАМИ, И ВЫХОД НА ПРИБЫЛЬ	18
SECURITYMEDIA.RU; 2020.14.02; МИНТРАНС РОССИИ ВЫБРАЛ ПРОТОКОЛ ОБМЕНА ДАННЫМИ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ	20
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; РОССИЙСКИЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В КИТАЙ И ОБРАТНО ВРЕМЕННО ПРЕКРАЩЕНЫ	21
РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; ЭВАКУАЦИЯ РОССИЯН ИЗ КИТАЯ ПРОДОЛЖИТСЯ ЧЕРЕЗ ОДИН ПУНКТ ПРОПУСКА	21
РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; КОНСУЛ РАССКАЗАЛ О ДВИЖЕНИИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКО-КИТАЙСКУЮ ГРАНИЦУ	22
ТАСС; 2020.14.02; ХУСНУЛЛИН: ВНОСИТЬ В "ДОРОЖНЫЙ" НАЦПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ МОСТОВ ПОКА РАНО	22
ТАСС; 2020.14.02; РОСАВТОДОР ПОТРЕБОВАЛ ЗАВЕРШИТЬ КОНКУРСНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ К ВЕСНЕ	23
РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; СТАРТОВАЛА 2-Я ВОЛНА КОНКУРСА СТУДРАБОТ ПРОЕКТА "ПРОФСТАЖИРОВКИ 2.0"	23
ТАСС; 2020.14.02; ВСЕ ПОЕЗДА В ЗОНЕ МЦД ПЛАНИРУЮТ ОБНОВИТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА	24
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.17.02; ПОЛОСАТЫЙ КЕЙС: В РФ ПОЯВЯТСЯ ПРИПОДНЯТЫЕ «ЗЕБРЫ» И СВЕТОФОРЫ С ДАТЧИКАМИ ДВИЖЕНИЯ; ИЗМЕНЕНИЯ В ГОСТЫ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА	24
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.17.02; ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА: В ГД ВЫСТУПИЛИ ЗА РЕГИСТРАЦИЮ ЭКОКЛАССА ВСЕХ МАШИН; АВТОМОБИЛЯМ БЕЗ ОТМЕТКИ О «БЕЗОПАСНОМ» ДВИГАТЕЛЕ ЗАПРЕТЯТ ВЪЕЗД В НЕКОТОРЫЕ ЗОНЫ С ИЮЛЯ 2021 ГОДА	26
ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; 2020.17.02; КАК ДОРОГАЯ ПАРКОВКА ПРОДВИГАЕТ КАРШЕРИНГ; РАСШИРЕНИЕ ГЕОГРАФИИ И ТАРИФОВ НА ПАРКОВКУ В МОСКВЕ ПОМОГАЕТ ПЕРЕСАЖИВАНИЮ ГОРОЖАН НА КАРШЕРИНГОВЫЕ АВТО — НО НЕ РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ НЕХВАТКИ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ	28
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.02; ЛЬГОТЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ ИНВАЛИДНЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТМЕНЯЕТ ПРАВА НА ПОЛЬЗОВАНИЕ ПАРКОВКАМИ ДЛЯ САМЫХ ЗДОРОВЫХ	29
ТАСС; 2020.14.02; СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ИЗ ЕАО В КИТАЙ ПЕРЕНЕСЛИ НА ОСЕНЬ 2021 ГОДА	30
ТАСС; 2020.14.02; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ К 2022 ГОДУ	31
ТАСС; 2020.14.02; КАБМИН МОЖЕТ ДО КОНЦА ФЕВРАЛЯ РАСШИРИТЬ СПИСОК РЕГИОНОВ, ГДЕ ТЕСТИРУЮТСЯ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО	31
RNS; 2020.14.02; «ЯНДЕКС» ВПЕРВЫЕ РАСКРЫЛ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ	32
ТАСС; 2020.14.02; СОТОВАЯ СВЯЗЬ МТС НА ТРАССЕ М-11 ЗАРАБОТАЕТ С АПРЕЛЯ 2020 ГОДА	32
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; "АВТОДОР" ДОПУСКАЕТ СДАЧУ М-12 ДО 2027 Г, ОТМЕЧАЯ ИНТЕРЕС ИНВЕСТОРОВ К ПРОЕКТУ	33
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ 2 УЧАСТКОВ ДОРОГИ "КОЛЫМА" ЗА 7,7 МЛРД РУБ.	34
РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; КС НЕ ПРИНЯЛ ЖАЛОБУ НА ПДД, ОБЯЗЫВАЮЩИЕ УСТУПАТЬ ДОРОГУ ПЕШЕХОДАМ	34
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2020.14.02; НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР. ЧЕМ ГРОЗИТ ОТЗЫВ ДИАГНОСТИЧЕСКОЙ КАРТЫ?	35
РБК; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2020.14.02; ПРИЗРАЧНЫЙ МАРШРУТ: ПУСТЯТ ЛИ ПОЕЗД ОТ ПЕТЕРБУРГА ДО ЛАПШЕЕНРАНТЫ	36
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; РЖД ИЗУЧАТ ИДЕЮ УВЕЛИЧЕНИЯ МЕЖРЕМОНТНОГО ПРОБЕГА ВАГОНОВ С КАССЕТНЫМИ ПОДШИПНИКАМИ	38

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; РЖД НАЧНУТ ОБУЧЕНИЕ ЖЕНЩИН ПО ПРОФЕССИИ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА.....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ "ТРАНСКОНТЕЙНЕРА" МАРКОВ СТАЛ ГЕНДИРЕКТОРОМ Ж/Д ОПЕРАТОРА - ГРУППА "ДЕЛО".....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ЖИТЕЛИ НАХОДКИ В ПРИМОРЬЕ ЖАЛУЮТСЯ В ПРОКУРАТУРУ И РОСПРИРОДНАДЗОР НА ЕЖЕДНЕВНЫЕ МАССОВЫЕ ВЫБРОСЫ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ.....	40
ТАСС; 2020.14.02; НА "ДАЛЬЗАВОДЕ" УСТАНОВИЛИ ПЕРВЫЙ В ПРИМОРЬЕ СТЕНД ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; СУДОВЕРФЬ "ЗВЕЗДА" ПРИСТУПИЛА К СТРОИТЕЛЬСТВУ 5-ГО ТАНКЕРА-АФРАМАКСА ДЛЯ РОСНЕФТЕФЛОТА.....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ОСК НАМЕРЕНА СДАТЬ ЛЕДОКОЛ "ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН" БЕЗ ШТРАФНЫХ САНКЦИЙ, ОСПОРИТ СТОИМОСТЬ ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СУДЕ.....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ПОРТЫ КРЫМА ГОТОВЯТ МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ ИЗ-ЗА МАЛОЙ ЗАГРУЗКИ НА ФОНЕ САНКЦИЙ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; СМА CGM ОСТАНОВИЛА ПРИЕМ ЗАЯВОК НА ЭКСПОРТ ВСЕХ КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА, ПРЕДУПРЕДИЛА О ДЕФИЦИТЕ МЕСТ НА Д.ВОСТОКЕ.....	44
ТАСС; 2020.17.02; ИНВЕСТИТОР НАЧНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ БАЙКАЛ В 2020 ГОДУ.....	45
ТАСС; 2020.16.02; НОВЫЙ РЕЙС «ЮВТ-АЭРО» СВЯЖЕТ В МАЕ ОМСК С КУРОРТАМИ ГОРНОГО АЛТАЯ.....	46
РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; ЛАЙНЕРЫ SSJ100 ВОЙДУТ В ПАРК АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; "ПОБЕДА" ОТКРЫЛА СВОЙ ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ БОРТПРОВОДНИКОВ.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ПОБЕДА В 2020Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 16%, ДО 12 МЛН ЧЕЛОВЕК - СЕО.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; АЭРОФЛОТ ОТМЕЧАЕТ СНИЖЕНИЕ РИСКОВ ДЕМПИНГА НА АВИАРЫНКЕ РФ ИЗ-ЗА СБОЯ ПОСТАВОК BOEING-737 MAX.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ЦЕНТР ОБСЛУЖИВАНИЯ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН В АЭРОПОРТУ ТОЛМАЧЕВО.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; КРЫМ ПРОДОЛЖАЕТ ИСКАТЬ ПОДРЯДЧИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ЗА 932 МЛН РУБ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ОБЪЯВЛЕН ТЕНДЕР НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ АЭРОПОРТА ГРОЗНОГО "СЕВЕРНЫЙ".....	49
РБК; 2020.14.02; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГРАЖДАНСКОГО ИЛ-114-300.....	49
ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ГОНКОНГСКАЯ КОМПАНИЯ, РАБОТАВШАЯ РАНЕЕ С "ВИМ-АВИА", ПОДАЛА ИСК К "ИРАЭРО" НА 537 МЛН РУБЛЕЙ.....	50

ТАСС; 2020.15.02; ДИТРИХ: РЕКОРД ДВИЖЕНИЯ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ В 2019 ГОДУ СОСТАВИЛ 36,9 ТЫС. МАШИН В СУТКИ

Рекорд движения транспортных средств по Крымскому мосту, соединяющему территории Крыма и Краснодарского края, в 2019 году составил 36,9 тыс. автомобилей в сутки. Об этом в субботу на открытии новых стационарных постов ДПС на подъездах к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края и Крыма сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Сегодня мы видим, что загрузка и востребованность новой магистрали, соединившей Крым с материком, огромна. В прошлом году зафиксирован рекорд движения по Крымскому мосту - 36 900 автомобилей в сутки», - сказал **Дитрих**.

Он уточнил, что необходимо обеспечить комфортное для людей движение по магистрали. В январе в информационном центре «Крымский мост» сообщали, что число автомобилей, пересекших Крымский мост с начала открытия по нему движения, составило 8,7 млн, в том числе почти 950 тыс. грузовиков.

Крымский мост - самый большой в России и Европе, он соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Мост необходим для бесперебойного транспортного сообщения между Крымом и другими регионами России. Транспортный переход состоит из параллельно расположенных автомобильной и железной дорог. Автомобильная часть моста была введена в эксплуатацию в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось осенью того же года.

<https://tass.ru/obschestvo/7767875>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/02/15/reg-ufo/na-krymskom-mostu-ustanovlen-novyj-rekord-dvizheniia-avtomobilej.html>

<https://iz.ru/976541/2020-02-15/stal-izvesten-rekord-dvizheniia-po-krymskomu-mostu-v-2019-godu>

<https://govoritmoskva.ru/news/225025>

КРЫМИНФОРМ; 2020.15.02; МИНТРАНС РФ ПООБЕЩАЛ РЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ В КРЫМУ ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ

Республика Крым получит деньги на ремонт дорог опережающими темпами. Об этом сегодня журналистам сообщил **министр транспорта России Евгений Дитрих**, отвечая на вопрос Крыминформа.

«Когда мы обсуждали в начале года эти задачи, речь шла об опережающих темпах ремонта дорог в Крыму. Как и во всей России, в Крыму мы имеем возможность выбирать те дороги, которые нужно отремонтировать в первую очередь. Дополнительные объемы бюджетного финансирования – это возможность сделать эту работу быстрее. Поэтому будем активно работать. Крым должен стать примером для всей России», – сказал **Дитрих**.

Министр добавил, что в настоящее время идет активная работа с властями Крыма по выполнению поручений президента России после рабочего совещания в Ялте в начале года. Конкретную сумму, которую Крым получит на ремонт дорог, министр не уточнил. «Суммы обсуждаются, бюджетный процесс сейчас идет», – заключил он.

Помимо выделения денег на капитальный ремонт дорог в Крыму, президент поручил правительству России найти средства на ремонт домов, обновление парка локомотивов и вагонов, задействованных в перевозке пассажиров, реконструкцию железнодорожных станций и платформ, а также на благоустройство территорий общего пользования.

<http://www.c-inform.info/news/id/83361>

ТАСС; 2020.15.02; НА ПОДЪЕЗДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ОТКРЫЛИ НОВЫЕ ПОСТЫ ДПС

Два новых стационарных поста ДПС на подъездах к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края и Крыма открыли в субботу **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и руководитель ГИБДД России Михаил Черников, передает корреспондент ТАСС с церемонии открытия.

«Это событие, которое позволяет дать нашим гражданам дополнительные удобства при движении по этой дороге, - сказал **министр транспорта** на церемонии открытия. - Сотрудники Госавтоинспекции, которые могут следить за безопасностью, должны иметь все удобства и самые комфортные условия для того, чтобы осуществлять свою службу каждый день. Только человек, который работает в нормальных комфортных условиях, может делать свое дело ответственно, с душой и относиться к тем, кто проезжает по дороге, с любовью».

По данным ГУ МВД по Краснодарскому краю, на постах предусмотрены помещения для работы нарядов ДПС, хранения специальных средств. Посты оборудованы аппаратно-программными комплексами автоматического распознавания государственных регистрационных знаков транспортных средств, смонтированы системы независимого энергоснабжения и круглосуточного видеонаблюдения.

«На подходах к Крымскому мосту открываются два современных поста ДПС, которые являются лучшими сегодня в нашей стране как по самому структурному обустройству, так и по обеспеченности и оснащенности, - сказал глава ГИБДД РФ Михаил Черников. - Я уверен, что служба на этих постах будет комфортной, безопасной, а участникам дорожного движения будет приятно двигаться, зная о том, что здесь находятся сотрудники, которые сделают все возможное для того, чтобы нашим водителям было комфортно».

Самые безопасные дороги

По словам Черникова, Крымский мост и автомобильные подходы к нему являются самыми безопасными участками дорог в России.

«Данная дорога [подход к Крымскому мосту] и мост являются самыми безопасными участками дороги в РФ. И здесь нам, сотрудникам Госавтоинспекции, в первую очередь необходимо оказывать содействие участникам дорожного движения, которые десятками тысяч в сутки преодолевают эти многие десятки километров при подъездах к мосту, а также при движении по самому искусственному сооружению... И наша основная задача, конечно, сделать все дороги РФ такими же безопасными, как и на этом участке», - добавил глава ведомства.

Как сообщил журналистам **Евгений Дитрих**, новые посты ДПС завершают систему управления мостом и подходами к нему. «Те посты ДПС, которые сегодня были открыты, это объекты, завершающие общекомплексную систему управления мостом и подходами, общекомплексную систему безопасности. Они позволяют всем службам координироваться между собой, организовывать и обеспечивать безопасность и комфорт тех, кто передвигается по мосту», - сказал он.

Крымский мост

Крымский мост - самый большой в России и Европе, он соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Мост необходим для бесперебойного транспортного сообщения между Крымом и другими регионами России. Транспортный переход состоит из параллельно расположенных автомобильной и железной дорог. Автомобильная часть моста была введена в эксплуатацию в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось осенью того же года.

Строительство железнодорожной части завершилось 18 декабря 2019 года, было запущено движение пассажирских поездов. Движение грузовых поездов по мосту планируется открыть в июле 2020 года.

<https://tass.ru/obschestvo/7768061>

На ту же тему:

<https://photos.rg.ru/2020/02/15/241647e1.html#photo=545094>

<https://crimea.mk.ru/social/2020/02/15/na-poezdakh-k-krymskomu-mostu-otkryli-novye-posty-dps.html>

<https://iz.ru/976603/video/na-avtopodkhodakh-k-krymskomu-mostu-otkryli-statcionarnye-posty-dps>

<https://www.avtoradio.ru/news/uid/140953>

ТАСС; 2020.15.02; В РОСАВТОДОРЕ СООБЩИЛИ, КОГДА ЗАВЕРШИТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОДОРОГИ В ОБХОД АНАПЫ

Строительство автодороги в обход Анапы - участка скоростного коридора из Краснодарского края к Севастополю, который освободит город-курорт от транзитного транспорта, планируется завершить до конца 2021 года. Об этом сообщается в пресс-релизе **Росавтодора** в субботу.

«Запланированный срок сдачи объекта - декабрь 2021 года <...> В составе обхода будут возведены две транспортные развязки и пять путепроводов», - говорится в сообщении.

Отмечается, что обход Анапы станет частью скоростного коридора из Краснодарского края к Севастополю. Пропускная способность дороги составит порядка 35 тыс. автомобилей в сутки. Разработка проекта началась в 2012 году, в июне 2019 года он был одобрен Главгосэкспертизой РФ.

«Строительство обхода Анапы расширит возможности транспортной связи Крыма с материковой частью Российской Федерации. Участок станет альтернативным направлением для отрезка трассы, проходящего через Анапу. Он позволит освободить дорожную сеть города от транзитного транспорта», - приводятся в сообщении слова заместителя министра транспорта РФ, руководителя **Росавтодора** Андрея **Костюк**.

Сообщается, что в настоящее время дорога готова на 45%. Работы по строительству ведутся на участках обхода Анапы с 47-го по 52-й км, а реконструкцию проводят на участках с 52-го по 73-й км и с 73-го по 100-й км. Реконструкция последнего участка трассы ведется в два этапа. Первый подразумевает строительство путепровода, устройство разворотной левосторонней петли и подходов к путепроводу, второй - возведение моста, трех транспортных развязок и пяти путепроводов.

<https://tass.ru/ekonomika/7769205>

ТАСС; 2020.15.02; ГИБДД НЕ ИСКЛЮЧИЛА ПОВЫШЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПО ТРАССЕ «ТАВРИДА» ДО 110 КМ/Ч

Предельная разрешенная скорость движения по трассе «Таврида» в Крыму, которая в 2020 году будет полностью введена в эксплуатацию, может быть увеличена до 110 км/ч. Об этом журналистам сообщил глава ГИБДД России Михаил Черников.

Ранее власти Крыма отмечали, что максимальная скорость по трассе составит 90 км/ч. При этом расчетная скорость движения составляет 120 км/ч.

«Я думаю, что как раз при вводе «Тавриды» можно в дальнейшем повышать скоростной порог как на автострадах - до 110 км/ч. Я думаю, что это тоже будет очень комфортно», - сказал Черников.

Он отметил, что повышение скоростного предела возможно за счет безопасности трассы.

<https://tass.ru/obschestvo/7769113>

ТАСС; 2020.15.02; НОВЫЕ ПАТРУЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ ВРУЧИЛИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ У КРЫМСКОГО МОСТА

Глава Госавтоинспекции России Михаил Черников вручил ключи от новых патрульных автомобилей марки Skoda для подразделений у Крымского моста, приобретенных в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Вручение состоялось в ходе торжественного открытия новых постов ДПС на подъездах к Крымскому мосту, передает корреспондент ТАСС.

«Сегодня представлены автомобили, часть которых будет непосредственно нести службу на участках, как на Крымском мосту, так и на подъездных путях. Автомобили совершенно

новые, оснащены современным оборудованием. <...> Сегодня от этих новых автомобилей также вручим ключи», - сказал Черников.

В ходе церемонии вручения он выразил благодарность руководству Министерства транспорта РФ, администрации Крыма и Краснодарского края за качественные и своевременно выполненные работы по созданию новых комфортабельных условий для несения службы сотрудниками Госавтоинспекции.

Черников отметил, что в 2020 году в региональные подразделения Госавтоинспекции поступит не менее двух тысяч единиц различной измерительной аппаратуры. Также планируется поставка в регионы не менее 3 650 новых патрульных автомобилей и не менее пяти тысяч медицинских укладок. Он добавил, что в Кубань в 2019 году в рамках **нацпроекта** были поставлены 257 автомобилей, которые сегодня уже несут службу на всех участках Краснодарского края.

Отмечается, что подразделение Госавтоинспекции на подъезде к мосту в Кубани получило пять новых автомобилей Skoda, столько же транспортных средств получили со стороны Крыма.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7768189>

ВЕСТИ; 2020.15.02; ПОСТЫ ДПС НА КРЫМСКОМ МОСТУ ОСНАЩЕНЫ САМЫМ СОВРЕМЕННЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ

На автомобильных подходах к Крымскому мосту открыли стационарные посты ДПС. Какие теперь инструменты контроля и предупреждения появились в распоряжении инспекторов?

Безопасность — на высоком уровне. Два новых поста ДПС на Крымском мосту со стороны Тамани и Керчи оснащены самым современным оборудованием.

Теперь на проверку документов уходит в разы меньше времени. Водительское удостоверение сканируется на специальном устройстве — все данные сразу появляются на мониторе. Здесь можно узнать, есть ли у водителя нарушения, штрафы и находится ли он в розыске. Такую же информацию, но уже об автомобиле, инспекторы получают на посту еще до того, как машина к нему приблизится.

На подъездах к пунктам установлена еще одна система безопасности.

«Проехало транспортное средство, камера его зафиксировала, распознала номер, прогоняет сразу по имеющимся учетам. Если транспорт в розыске, сразу по громкоговорителям озвучивается, что приближается транспортное средство с таким-то регистрационным номером», — пояснил Илья Шувалов, начальник регионального отдела информационного обеспечения ГИБДД Краснодарского края.

Посты ДПС на Крымском мосту открыли еще в мае 2018 года, но это были лишь временные модульные помещения. Сегодня вместе с новыми зданиями и современной системой безопасности инспекторы получили и 12 служебных автомобилей. На каждый пост — по шесть.

«Это современные, оснащенные оборудованием и транспортными средствами посты, а также досмотровый комплекс, который позволяет проверять те грузы, которые перевозятся на больших транспортных средствах. Это современная технология, которая даже видит, что находится в скрытых полостях», — сказал Михаил Черников, начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Две стороны Крымского моста становятся еще ближе. Инспекторы двух управлений ГИБДД — Крымского и Краснодарского — теперь передают друг другу информацию по радиосвязи. Дорожная обстановка над Керченским проливом — под полным контролем.

«В прошлом году был зафиксирован в сезон рекорд движения транспорта по Крымскому мосту — почти 37 тысяч автомобилей в сутки прошли по нему. Такой огромный поток транспорта требует отдельного внимания», — заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Уже в следующем году максимальную скорость движения по Крымскому мосту могут увеличить с 90 до 110 километров в час, как на большинстве автомагистралей. В ГИБДД обещают поднять этот вопрос после запуска движения по трассе «Таврида», которая пройдет через весь полуостров от Крымского моста до Севастополя.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3240118>

КРЫМ24; НА АВТОПОДХОДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ НАЧАЛИ РАБОТУ НОВЕЙШИЕ СТАЦИОНАРНЫЕ ПОСТЫ ДПС

<http://crimea24.tv/content/na-avtopodkhodakh-k-krymskomu-mostu-nachali-rabotu-noveyshie-statsionarnye-posty-dps>

ПЯТЫЙ КАНАЛ; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; НА АВТОПОДХОДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ОТКРЫЛИ СТАЦИОНАРНЫЕ ПОСТЫ ДПС

Пункты контроля оборудованы передовой техникой и обустроены с учетом удобства граждан и полицейских.

<https://www.5-tv.ru/news/284170/naavtopodhodah-kkrymskomu-mostu-otkryli-stacionarnye-posty-dps/>

РЕНТВ; НА ПОДЪЕЗДАХ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ОТКРЫЛИ НОВЫЕ ПОСТЫ ДПС

<https://ren.tv/news/v-rossii/661339-nazvan-rekord-dvizheniia-po-krymskomu-mostu-v-2019-godu>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2020.17.02; AIRBRIDGE ПРОДЛЕВАЕТ КАРАНТИН; КОМПАНИЯ ВОЗОБНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В КИТАЙ НЕ РАНЬШЕ ВЕСНЫ

Крупнейший российский грузовой авиаперевозчик AirBridgeCargo отложил до конца февраля возобновление регулярного грузового авиасообщения с Китаем, на который приходится около 60% бизнеса компании. По данным “Ъ”, число рейсов снижено с пяти в день до трех-пяти в неделю. В AirBridgeCargo объясняют решение снижением и нестабильностью грузопотока на линиях из КНР в связи с коронавирусом и закрытием производств. Ситуация может усугубить финансовое положение самого перевозчика, завершившего 2019 год с убытком.

Авиакомпания AirBridgeCargo перенесла возобновление регулярных рейсов в Китай с середины на конец февраля, рассказали “Ъ” источники в отрасли. Ранее компания заявляла, что возобновит прекращенные с 4 февраля регулярные рейсы 12 февраля. Но эпидемия коронавируса в Китае, повлекшая остановку крупных промышленных предприятий, скорректировала планы перевозчика.

Группа компаний «Волга-Днепр» (кроме AirBridgeCargo в нее также входят «Атран» и «Волга-Днепр», эксплуатирующая самолеты Ан-124) 14 февраля сообщила, что количество рейсов AirBridgeCargo в Китай снизилось, а часть сотрудников, вовлеченная в операционную деятельность, перешел на сменный график. Персонал региональных офисов в Китае переведен на режим удаленной работы.

Как рассказали источники “Ъ” в группе «Волга-Днепр», до эпидемии перевозчик ежедневно выполнял до пяти оборотных рейсов в Китай, сейчас — от трех до пяти раз в неделю. «По сути, сегодня нет четкого тарифа на перевозку. Заказчики выходят на компанию и просят ее перевезти тот или иной груз, после чего стороны договариваются о цене», — объяснил источник “Ъ”. По информации “Ъ”, тариф варьируется в диапазоне \$4–10 за 1 кг груза. До начала эпидемии коронавируса с китайским направлением было связано около 60% перевозок компании. AirBridgeCargo возит из Китая промышленное оборудование, запчасти для автопрома, товары электронной коммерции.

Другой источник “Ъ”, знакомый с работой авиакомпании, говорит, что ситуация негативно отразится на ее работе: AirBridgeCargo эксплуатирует 18 грузовых самолетов Boeing, которые взяла в лизинг. «Ежемесячный платеж за один такой самолет начинается от \$1 млн», — утверждает источник “Ъ”. По его словам, у компании есть шансы договориться с лизингодателями об отсрочке платежей, так как остановка производства в Китае из-за коронавируса затронула всех игроков отрасли грузовых авиаперевозок. Источник в группе говорит, что компания находится в переговорах с лизингодателями о смягчении условий лизинга.

По данным Росавиации, AirBridgeCargo остается крупнейшей грузовой авиакомпанией в России, несмотря на падение грузопотока на 6,3%, до 540,97 тыс. тонн, в прошлом году. В 2018 году компания получила прибыль 1 млрд руб. при выручке 99,2 млрд руб. Данные за 2019 год пока не опубликованы. По словам источника “Ъ”, близкого к AirBridge, компания по итогам 2019 года, вероятно, получила убыток. В начале года “Ъ” рассказывал, что пилоты AirBridgeCargo в связи с перебоями зарплат в конце прошлого года начали переходить в другие российские авиакомпании, в частности в «Аэрофлот», эксплуатирующий дальнемагистральный флот. При этом на начало года массового оттока летного состава не наблюдалось.

Правительство 31 января запретило всем российским авиакомпаниям, кроме «Аэрофлота», регулярные пассажирские рейсы в Китай. Перевозчики до 14 февраля продолжали в чартерном режиме вывозить пассажиров из Китая. При этом запрет на грузовые регулярные и чартерные рейсы отсутствует.

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что после возобновления работы промышленных предприятий в Китае у грузовых авиакомпаний есть шанс отыграть понесенные потери, но воспользоваться им смогут не все. Когда логистические цепочки порвутся и склады опустеют, возникнет необходимость доставить груз в короткие сроки, что повлияет на тарифы, поясняет эксперт. Но наибольшую выгоду от этого, полагает он, получают не эксплуатанты провозных емкостей, которых достаточно, а логистические компании, выступающие организаторами процесса перевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4258676>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.17.02; ТРАПЫ ПРОШЛИ ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ; ПРОБЛЕМУ СЕРТИФИКАЦИИ НОВОЙ АЭРОДРОМНОЙ ТЕХНИКИ РЕШАТ НА ЕВРАЗИЙСКОМ УРОВНЕ

Как узнал “Ъ”, проблема с эксплуатацией новой аэродромной техники будет в ближайшее время решена на уровне Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) как минимум до конца 2021 года. Чиновники исправят возникшую коллизию: в паспорте техники должна стоять отметка о сертификации, хотя формально она не требуется. Это мешает обновлению парков и может создавать риски безопасности. Теперь аэродромные машины исключат из общей процедуры на два года. С 2022 года должна начаться их сертификация, однако в отрасли считают, что от нее нужно вообще отказаться.

В ЕЭК нашли решение проблемы, из-за которой аэропорты не могли эксплуатировать новую аэродромную технику. Как писал “Ъ” 23 декабря 2019 года, с осени Федеральная таможенная служба отказалась выдавать паспорта самоходных механизмов (ПСМ) на пассажирские трапы, перронные автобусы, противообледенительные машины, платформенные транспортеры-перегрузчики и другую технику. Проблема возникла из-за решения ЕЭК №100 еще от 2015 года, по которому паспорта на такую технику должны содержать все отметки, в том числе о сертификации. При этом ни в одном из техрегламентов аэродромная техника не учтена, то есть сертификации не подлежит.

Теперь на уровне ЕАЭС предлагается внести изменения в документ. Для отдельных машин, не предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, по протоколу совещания в ЕЭК от 7 февраля (есть у “Ъ”) допускается до 31 декабря 2021 года в паспорте, в поле сертификации запись «отсутствует».

Затем планируется изменить сам техрегламент ТС, внося туда аэродромную технику. Также должны быть внесены правки в решение ЕЭК №112, которым устанавливается порядок выдачи паспортов машин.

В начале января Минпромторг уже направлял в ЕЭК и Минэкономики письмо с доработанной версией решений, сходных с теми, что обсуждались на совещании 7 февраля.

В письме отмечалось, что проблемы с выпуском в обращение также возникли в части большегрузных внедорожных машин, самоходных ратраков и самоходных лесных мульчеров. Из-за имеющейся коллизии невозможно обновление техники, нужной для подготовки самолетов к эксплуатации, обеспечение грузовых и пассажирских перевозок, а

также содержание в нормативном состоянии порядка 300 аэродромов РФ, сообщалось в письме.

Как новая аэродромная техника увязла в правовой коллизии

В «Росспецмаше», представитель которого присутствовал на совещании, подтверждают, что предлагаемые изменения решают проблему. Но лишь временно, уточняют в ассоциации «Спецавтопром»: за два года нужно внести спецтехнику, которая используется на аэродромах, в техрегламент ЕАЭС, а также разработать процедуру ее сертификации. Это длительный процесс, поясняют в ассоциации, а стоимость сертификации отразится на цене техники: «Речь идет примерно о 200 единицах в год на всю Россию: это не массовая история, и сертификация здесь избыточна».

Коллегия ЕЭК, на которой должен быть рассмотрен вопрос, пока не состоялась. Как следует из протокола совещания, Минпромторг до 12 февраля должен был согласовать с Минсельхозом перечень самоходных машин, подпадающих под исключение. В Минсельхозе переадресовали вопросы “Ъ” в Минпромторг. Там “Ъ” сказали, что изменения позволят выдавать ПСМ и регистрировать технику.

Поправки к решениям ЕЭК предполагают особый порядок внесения сведений об изготовителях наземных аэродромных машин в реестр организаций, уполномоченных выдавать ПСМ, поясняют в министерстве.

Кроме того, будет предусмотрен особый порядок заполнения ПСМ. Предварительный перечень машин проработан Минпромторгом совместно с Минсельхозом, а финальный должен быть утвержден решением коллегии ЕЭК.

В **Минтрансе** “Ъ” сказали, что поддерживают предложенный Минпромторгом временный порядок выдачи ПСМ. Министерство, в свою очередь, разрабатывает Федеральные авиационные правила, устанавливающие порядок эксплуатации аэродромной техники операторами аэродромов в целях недопущения угроз безопасности, добавили в **Минтрансе**.

Оперативное принятие любого из двух решений упростит жизнь операторам аэропортов прямо сейчас и снимет остроту проблемы, говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. В случае введения отсрочки обязательной сертификации до 2022 года операторы аэропортов смогут обновить парк: заказав необходимые машины сейчас, они получают их до наступления указанного срока.

<https://www.kommersant.ru/doc/4258706>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.17.02; АВИАКОМПАНИИ СЛЕТЕЛИСЬ НА ПРОШЛОГОДНИЕ СУБСИДИИ; ПОДДЕРЖКА РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА 2020 ГОД МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 1,1 МЛРД РУБЛЕЙ

Минтранс предлагает увеличить субсидирование региональных авиаперевозок на 1,1 млрд руб., не освоенных в 2019 году. Однако, даже если правительство одобрит перенос средств, их объем будет значительно меньше заявок авиакомпаний, которые претендуют на выделение из бюджета 34 млрд руб. субсидий при лимите 8,4 млрд руб. Авиакомпании признают, что в условиях нехватки господдержки от развития большинства маршрутов придется отказаться.

По информации “Ъ”, **Минтранс** предлагает заложить в бюджет 2020 года 1,1 млрд руб., которые не были освоены авиавластями в 2019 году. Вопрос рассматривался 12 февраля на заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и **нацпроектам**. Однако, по словам собеседников “Ъ” в правительстве, на данный момент решение не принято. На 2020 год в бюджете заложено 8,35 млрд руб. (в 2019 году — 8,12 млрд руб.). При этом от авиакомпаний поступило 24 заявления на готовность выполнять полеты по 440 субсидируемым маршрутам при выделении государством 34 млрд руб. на субсидии. В прошлом году 21 российская авиакомпания перевезла по субсидируемым региональным маршрутам 1,9 млн человек.

Субсидии выделяют как федеральный, так и региональные бюджеты. В 2020 году перевозки выполняют авиакомпании S7, «ЮТэйр», «Нордавиа», «Нордстар», «ЮВТ

Аэро», «Комиавиатранс», «Руслайн», «Ямал», «Ираэро», «Сибирская легкая авиация», «Аэросервис», «Азимут», «Северсталь», «Красавиа», «Якутия», «Ангара».

В S7 говорят, что авиавласти согласовали финансирование только 16% объема заявки, поданной авиакомпанией на субсидирование в 2020 году. «Сбор заявок на распределение сэкономленного в 2019 году бюджета уже идет. В первую очередь мы заинтересованы получить объемы, указанные в нашей первоначальной заявке, по уже согласованным для субсидирования маршрутам. Следующий шаг — новые направления из Новосибирска, Санкт-Петербурга, Благовещенска и Хабаровска»,— отметили в авиакомпании. Там добавили, что из-за нехватки бюджетных средств субсидирование части маршрутов одобрено не в полном объеме. По словам представителя авиакомпании, некоторые рейсы, выполнявшиеся в прошлом году, в 2020 году выполняться не будут. Одно из таких направлений — Санкт-Петербург—Саранск.

При этом в компании подчеркивают положительную роль механизма субсидирования региональных перевозок. «На базе федеральной программы субсидирования удалось развить большое количество межрегиональных маршрутов, например рейсы из Новосибирска в Новый Уренгой, Ноябрьск, Нижневартовск. По всем этим направлениям число коммерческих частот сегодня превышает число субсидируемых»,— сказали в S7.

В других авиакомпаниях и Росавиации воздержались от комментариев.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что до настоящего момента власти не определили четкие критерии, на перевозки по каким маршрутам стоит в первую очередь выделять средства. Это приводит к тому, что авиакомпании подают заявки на все направления, где они могут заработать, а выбор направлений зачастую осуществляется из числа линий, за которые регионы на своем уровне готовы дать больше субсидий. «Задача Минтранса — выработать рациональные приоритеты распределения средств. Решение о субсидировании должно приниматься на основе прозрачной математической модели, которая не будет подвержена ни эмоциям, ни давлению лоббистов»,— считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4258679>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.16.02; КАБИНА ПИЛОТОВ: КТО ТАМ? ;ЧТО НЕ ТАК С ПОДГОТОВКОЙ ГРАЖДАНСКИХ ЛЕТЧИКОВ

Почему авиакатастрофы уносят жизни по вине летчиков? Почему могли появиться фальш-пилоты? И почему российских командиров воздушных судов всегда готовы взять на работу на Западе? Об этом «РГ» беседует с экс-замминистра гражданской авиации СССР, заслуженным пилотом СССР, председателем комиссии общественного Совета **Ространнадзора** Олегом Смирновым.

Олег Михайлович, в прошлом году в России 17 авиакатастроф унесли 67 жизней. Как установило следствие, самая страшная, в Шереметьево, когда погиб 41 человек, произошла из-за неверных действий пилота. Я заглянула в архив расследований простых инцидентов: там тоже хватает тревожных пометок - «потеря управления при рулении», «нарушение интервалов эшелонирования», «нарушение правил полетов»... наших летчиков стали хуже учить?

Олег Смирнов: Надо понимать: простых инцидентов в авиации не бывает. Каждый - несостоявшаяся катастрофа. И анализировать их надо не менее тщательно, чтобы принять конкретные профилактические решения. Что касается трагедии в Шереметьево, то, насколько я знаю, работает группа по выработке дополнительных мероприятий по обеспечению надежности и безопасности полетов на Sukhoi Superjet 100. В частности, они включают совершенствование программ подготовки пилотов применительно к режиму прямого управления на случай отказа бортовой электроники. Это касается всех этапов: взлета, набора высоты, приземления. Подготовлены и проходят межведомственное согласование мероприятия по улучшению тренажерной подготовки. Работа серьезная.

Но проблема значительно шире. На мой взгляд, истинная причина резонансных авиационных происшествий последнего времени в том, что два вектора развития

самолетостроения - человеческий фактор и техногенный - движутся не параллельно, а совершенно в разные стороны.

Неужели восстание машин?..

Олег Смирнов: Не будем фантазировать. Однако факт остается фактом: автоматика, роботизация, компьютеризация обернулись для безопасности полетов совершенно неожиданной и опасной стороной. Самолетостроители в погоне за сверхприбылями стремятся напичкать самолеты электроникой, которая позволяет минимизировать издержки. Авиакомпании только «за». Но электронная начинка выключает пилотов из управления. Превращает их в компьютерных операторов, а «киберы» иногда бастуют.

И это подтвердили катастрофы Boeing 737 MAX 8 в Эфиопии и Индонезии, где летчики не были обучены и натренированы должным образом. Результат? Почти 350 жертв принесено роботу - «богу из машины». Boeing 737 MAX 8 показал больше потенциально смертоносных ошибок, чем все его коллеги по небу. Сейчас проблемой эффективного взаимодействия человека и машины плотно занимаются эксперты, все государства - члены ИКАО. Задача найти золотую середину - непростая.

Простых инцидентов в авиации не бывает. Каждый - несостоявшаяся катастрофа. И анализировать их надо не менее тщательно

Кстати, вы видели недавно кадры: пилоты испытательного А350-1000 в Тулузе выполнили первый полностью автоматический взлет? Экипаж включил автопилот сразу на исполнительном старте.

Олег Смирнов: Уверен, это было исключительно в рамках научных исследований. Ими коллеги из Airbus занимаются очень активно. Уже все, по-моему, понимают: передоверие электронике - очень негативный фактор. Если командир только нажимает на кнопки в определенной последовательности, он теряет навык ручного пилотирования. А ведь это последний гарант жизни пассажиров в случае отказа техники. Причем навык дается не конструкторами, не руководителями авиакомпаний, не министрами. Только часами налета, преподавателями авиационных школ. Нет навыка - нет специалиста.

Когда-то очень давно я летал на Ил-18. Первые не были оборудованы электроникой, но потом пошли самолеты с возможностью автоматического захода на посадку. Я уже был командиром летного отряда. Провожу очередной разбор: «Прошу поднять руки командиров, которые заходили «на автомате». А тогда оборудованных для этого аэропортов было раз-два - и обчелся. Домодедово в том числе. Все командиры подняли руки. Я кулаком об стол. Говорю начальнику штаба: «Пиши указание - в хорошую, ясную погоду производить посадки только в ручном режиме!» И это сработало. И до сих пор меня благодарят.

Повторяю: это проблема мировая. Но решать ее в каждой стране должен регулятор. Наш регулятор сделать это сегодня не может.

Почему?

Олег Смирнов: В 2013 году вступило в силу 19-е Приложение ИКАО. В нем четко прописано: каждая из 192 стран - членов ИКАО должна иметь госпрограмму обеспечения безопасности полетов. У нас такой нет. Точнее, есть покрытая мхом программа 2008 года, которая абсолютно не соответствует современным задачам. Не определена персональная ответственность за безопасность полетов. Есть и другие обязательные пункты, которые Россия не выполняет.

Где прячется тормоз?

Олег Смирнов: Лично я вижу корень всех проблем в размытости ответственности между тремя структурами: **минтранс**ом, Росавиацией и **Ространснадзор**ом. Внешне российская и американская системы управления гражданской авиацией схожи. Но только на первый взгляд.

Скажем, в США есть FAA - Федеральная авиационная администрация, центральный орган госуправления в области гражданской авиации. Она подчиняется **министерству транспорта**. Но именно FAA пишет все федеральные авиационные правила и проекты законов. У нас - **минтранс**. FAA имеет право по сугубо авиационным вопросам напрямую выйти на правительство и президента. А у нас Росавиация, которая всего лишь агентство, оказывающее услуги, - попробуй только. Чувствуете разницу?

Или возьмем расследования. В США этим занимается NTSB - независимый государственный орган, руководителя которого назначает сам президент. И руководитель отвечает тоже исключительно перед президентом. В этом еще одно принципиальное отличие NTSB от российского **Ространснадзора**, который по положению не имеет права проверять работу по обеспечению безопасности полетов подразделений **минтранса** и Росавиации. Это как если бы в поликлинике висело объявление: «Мы лечим все, кроме головы».

У нас инциденты расследует Росавиация, а авиационные происшествия - Межгосударственный авиационный комитет. Но, как говорят в самом МАКе, его рекомендации выполняются лишь на 30 процентов. И это не вина МАК, полномочия которого не позволяют требовать выполнения всех предписаний. Это вина системы.

Попробуй в США не выполнить предписания NTSB по результатам расследования катастроф. Сразу же последуют многомиллионные штрафы и строгие административные наказания. Этот административный «секрет» и есть превосходство авиационной администрации США над нашей, что наглядно демонстрирует практика: в США несколько лет ни одной катастрофы, у нас - ежегодно. Притом что наши объемы авиаперевозок меньше американских в девять раз.

И что делать?

Олег Смирнов: Есть очень простой способ достичь паритета. В нашей стране до 1990 года весьма эффективно работал Госавианадзор. Он не подчинялся ни министру авиационной промышленности, ни министру гражданской авиации, а напрямую - первому заму председателя правительства. Как только образовали эту структуру, безопасность полетов в СССР быстро вышла на уровень ИКАО и даже обогнала его. Вот что значит правильное структурное преобразование.

Ближайший путь к восстановлению этой государственной системы, на чем настаивают все профессионалы отрасли, - перевод **Ространснадзора** в ранг Госавианадзора. Тем более что **Ространснадзор** показал свою эффективность - наработал много новых надзорных приемов. Но у него урезаны некоторые полномочия, что мешает ему развиваться дальше.

Выпустили 800 пилотов. У многих недостаточный налет на двухмоторных самолетах, маленький опыт самостоятельных полетов. Какой он пилот?

Если вернуться к подготовке пилотов, раньше в училищах учили летать в нестандартных ситуациях. А сейчас?

Олег Смирнов: Прежде была четкая система: любой самолет новой марки в первую очередь поступал не в авиакомпанию, а именно в учебные заведения. И на нем обучали и переучивали пилотов. А до этого показывали сваливание в штопор, учили выводу из штопора. Это был жесткий, но единственный урок пилотирования самолета во втором аэродинамическом режиме. Чего сейчас нет. Потому что нет малых отечественных учебных самолетов. Как подобных наших самолетов практически нет и в эксплуатации. Все машины западные, а на них не учат выводу из штопора. И к чему это привело? У всех на слуху крупная катастрофа Boeing 737-500 в Казани: тогда пилоты не смогли вывести самолет именно из такого положения.

А на каких самолетах сегодня проходят летную практику курсанты?

Олег Смирнов: В основном на Cessna 172S, L-410 UVP-E20, Diamond 40, Diamond 42. Самолеты современные, оборудованы «стеклянной» кабиной. Покупаются на Западе со всеми, как вы понимаете, вытекающими финансовыми последствиями. Когда подходят ресурсы, машины надо ремонтировать, менять двигатели и т.д. А запчасти за рубли не купишь - только за валюту. Тренажеров тоже не хватает.

Конечно, большое упущение нашего государственного органа регулирования, что сделали ставку на иностранные учебные самолеты. Но это было вынужденной мерой: отечественный авиапром за прошедшие десятилетия дошел до того, что не в состоянии обеспечить отрасль учебными самолетами.

Летная школа в стране хорошая. В том же Ульяновском институте гражданской авиации опыт огромный. А практики в настоящее время не хватает. Скажем, в прошлом году выпустили 800 пилотов. Ребята выходят с хорошим знанием английского языка. Но у многих недостаточный налет на двухмоторных самолетах, маленький опыт

самостоятельных полетов. Какой он пилот? Он не пилот. Потому и появились сотни фальшивых пилотов, необученных летать, но имеющих диплом пилота.

Вы имеете в виду последние скандалы вокруг частных авиационных учебных центров? Как оказалось, два из них вообще не имели необходимых сертификатов и лицензий.

Олег Смирнов: Все это выяснилось в ходе прокурорской проверки из-за катастрофы Ан-148 «Саратовских авиалиний». Но опять-таки тут дело в нюансах. Я не буду углубляться в подробности. Повторю самое главное: в стране нет эффективной системы регулирования гражданской авиации. Более того, местные воздушные перевозки всегда были очень серьезной школой для выпускников летных училищ. Там они набирались опыта на малых самолетах, потом переучивались на средние, а потом - на самые большие. Сейчас эта этапность нарушена.

Минтранс предложил удвоить расходы на подготовку пилотов в государственных учебных заведениях. Сейчас, насколько я знаю, обучение одного летчика гражданской авиации обходится государству примерно в 600 тыс. рублей в год?

Олег Смирнов: Увеличение финансирования на подготовку - это правильно. Люди, которые учат курсантов летному делу, сами должны быть действующими пилотами, да еще с дополнительной квалификацией инструктора. Однако по факту получается, что у инструктора зарплата в 5-6 раз меньше, чем он мог бы получить, работая пилотом в коммерческой авиакомпании. Примерно такая же ситуация и с инженерно-техническим персоналом. Поэтому в училищах нередко остаются люди, которые по каким-то причинам либо не хотят, либо не могут перейти в коммерческую авиацию.

А как вам идея готовить курсантов на выпускной тип самолета Sukhoi Superjet 100?

Олег Смирнов: Пока это непонятно, что за предложение. К сожалению, в министерстве профессиональных пилотов по пальцам перечесть. Несовершенство системы государственного регулирования российской гражданской авиации - главная беда всего происходящего. Все эти недостатки оттого, что мы единственная страна, где нет единого полномочного государственного органа регулирования гражданской авиации.

О дефиците пилотов и коронавирусе

Олег Михайлович, много говорится о дефиците пилотов. И вот информация: сотни российских пилотов, работающих в китайских авиакомпаниях, будут уволены. Из-за коронавируса сократились авиаперевозки. Может, за счет этих пилотов дефицит станет меньше?

Олег Смирнов: Дефицит пилотов? Это плавающая цифра, которая зависит от объема перевозок каждой компании. Сегодня в целом по отрасли ситуация следующая: кадрового дефицита пилотов нет. Мало того, несколько сотен летчиков остаются без работы, потому что им некуда устроиться. Малой авиации у нас нет, а в большую их не берут по несоответствию уровня подготовки. Но вот дефицит командиров кораблей и вторых пилотов, которых можно считать кандидатами в командиры, - да, есть. На сегодняшний день - 400-500 человек.

Однако опять же смотрите. Российским авиакомпаниям разрешили брать командирами экипажей западных пилотов. Квота - тысяча человек. Сколько мест занято? 40-50. То есть это не панацея.

Командир воздушного судна всегда считался национальным достоянием каждой страны?

Олег Смирнов: Всегда! Во-первых, командиром корабля может стать по своим физиологическим и психологическим данным далеко не каждый пилот. Во-вторых, командир забирает у государства и авиакомпании миллионы долларов: на обучение, тренировочные полеты на тренажерах, самолетах и т.д. Это «штучный товар».

Репутация подготовки наших пилотов была и остается очень высокой в мире. Отечественная летная школа одна из лучших! Россиян с удовольствием приглашают в западные авиакомпании. Тот же Китай, Вьетнам, Япония, которые гребут командиров со всего мира. Чиновники говорят, а журналисты подхватывают: российские пилоты уходят работать за рубеж из-за зарплаты. Это все чепуха. Надо смотреть шире.

Да, зарплата там выше, но наших летчиков привлекают прежде всего социальным пакетом. И отношением. Что такое социальный пакет? Я вчера разговаривал с одним из командиров корабля, который летает в одной из иностранных компаний. Он говорит: «В Москве к рейсу я был вынужден ехать на своей машине 2-2,5 часа за рулем. В аэропорт

приезжал вымотанный, а впереди - восемь-десять часов работы. А там в пакете прописана служебная машина». Мелочь? Не скажите. Или такой момент. Что скрывать, у нас в некоторых авиакомпаниях к исполнению режима труда и отдыха относятся никак. Там - нет. Там все считают до минуты, как это положено по международным авиационным стандартам. Так что создайте у нас соответствующие условия - и проблема дефицита пилотов уйдет.

Между тем

В августе 2019 года директор профильного департамента **минтранса** Светлана Петрова сообщила в интервью РИА Новости, что **министерство транспорта** совместно с другими ведомствами разработало предложения по совершенствованию системы подготовки пилотов. Есть ли какие-то конкретные решения?

Вот что сообщили «РГ» в пресс-службе министерства транспорта: «По инициативе **Минтранса** России в правительстве РФ прошло совещание, посвященное вопросам подготовки пилотов гражданской авиации. В нем приняли участие представители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Были определены первоочередные задачи, требующие решения. В частности, это разработка и утверждение профессионального стандарта «Пилот», внесение изменений в акты Минобрнауки и Минпросвещения, а также в действующие федеральные государственные образовательные стандарты. Все это позволит финансово обеспечить полный цикл подготовки пилотов гражданской авиации, в том числе необходимый объем летной практики.

Кроме того, речь идет о необходимости создания военного учебного центра при Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации. Создание центра позволит готовить офицеров запаса без необходимости прохождения военной службы после окончания учебы. Таким образом, завершив обучение, выпускник сразу же сможет приступить к трудовой деятельности, не теряя практических навыков.

Для решения этих задач **минтранс** ведет активную работу во взаимодействии с Минобрнауки, Минпросвещения и Минобороны. Также **минтранс** участвует в работе Совета по профессиональным квалификациям воздушного транспорта Национального совета при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям. В частности, советом ведется разработка профессиональных стандартов специалистов авиационного персонала гражданской авиации».

<https://rg.ru/2020/02/16/что-не-tak-podgotovkoj-grazhdanskih-letchikov.html>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.17.02; ДЕРЖИТЕСЬ ЗА ПОРУЧЕНИЯ: КАБМИН ЗАПУСТИЛ ПРОВЕРКУ ИСПОЛНЕНИЯ УКАЗОВ ПРЕЗИДЕНТА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБЯЗАЛО ВЕДОМСТВА ОТЧИТАТЬСЯ О ПРИЧИНАХ СРЫВА РАСПОРЯЖЕНИЙ РУКОВОДСТВА СТРАНЫ

Правительство ужесточает контроль за исполнением распоряжений президента. Первый вице-премьер Андрей Белоусов обязал несколько ведомств в максимально оперативные сроки отчитаться, какие поручения Владимира **Путина** не были выполнены, в чем причины провалов и срыва дедлайнов. А глава аппарата правительства Дмитрий Григоренко поставил задачу создать специальную рабочую группу по анализу реализации президентских и правительственных директив (пакет документов есть у «Известий»). Исполнение поручений в дальнейшем планируется контролировать в онлайн-режиме, сказали два близких к правительству источника.

Поручения во имя поручений

Андрей Белоусов поручил Минэкономразвития, Минфину, **Минтрансу**, Минобрнауки и ФАС представить в профильные департаменты правительства списки выданных указаний президента, причины их неисполнения и срыва сроков, а также предложения по продлению дедлайнов. Копии писем в ведомства есть у «Известий». 14 февраля проанализированная информация с проектом доклада главе кабмина Михаилу Мишустину должна была поступить в секретариат первого вице-преьера.

Кроме этого, в аппарате правительства планировали сформировать специальную рабочую группу. О создании структуры распорядился его руководитель и заместитель премьера

Дмитрий Григоренко. В срок до 28 февраля она должна составить исчерпывающий список поручений президента и кабмина и подготовить решения о снятии части из них с контроля.

«Известия» обратились в правительство и ведомства с вопросами, подготовили ли они отчеты для правительства, какова доля завершенных указаний и в чем причины их неисполнения. В Минэкономразвития заявили, что занимаются инвентаризацией и анализом документов, находящихся на исполнении. Завершен первый этап, в рамках которого рассмотрено около 200 поручений. Решения, снимать указания или оставлять их в работе, будут приниматься правительством и администрацией президента, резюмировали в МЭР.

В Минфине заявили, что работа по своевременному и качественному исполнению поручений президента и правительства налажена. Результат — отсутствие фактов просрочек в исполнении документов за последние годы, заверили в пресс-службе. Там отметили, что зачастую реализация указаний требует комплекса мероприятий. Впрочем, в министерстве согласились, что процесс требует усовершенствования: с помощью цифровых технологий, усиления контроля и повышения дисциплины в ведомствах.

В **Минтрансе** ответили лаконично: информация в установленном порядке направлена в правительство РФ. В Минобрнауки не прокомментировали запрос.

В ФАС сообщили, что регулярное предоставление анализа предписаний руководства страны — стандартная работа службы.

— Отчет направлен в правительство, все поручения либо завершены, либо находятся на стадии исполнения, — сказали в пресс-центре ведомства.

Критикуют все

Большим количеством неисполненных поручений президента возмущался ранее премьер Михаил Мишустин.

— Опоздания и срывы должны быть исключены, а исполнение поручений должно быть на самом высоком уровне, этого от нас ожидают люди, — заявлял глава правительства.

Он также обращал внимание, что отсутствует онлайн-статистика реализации директив, которая бы позволяла каждому руководителю, в том числе и вице-преьерам, в реальном времени анализировать стадию выполнения.

Проблему признавал и его предшественник **Дмитрий Медведев**.

— Многие поручения вовремя не исполняются, сроки постоянно корректируются, причем под разными предлогами, — заявлял в мае 2019 года **Дмитрий Медведев**. — Иногда это что-то вполне серьезное и объективное, иногда просто не успевают из-за разгильдяйства, по несколько раз переносят сроки.

Задача повышения дисциплины ведомств — уже не столько политическая, сколько экономическая, уверен первый заместитель председателя комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам Сергей Рябухин. Дело в том, что реализация **нацпроектов** входит в решающую фазу, и если не наладить координацию между органами власти здесь и сейчас — с высокой долей вероятности цели национального развития не будут достигнуты. Кроме этого, и внешняя обстановка диктует необходимость ужесточать контроль за эффективностью ведомств, добавил сенатор. США планируют выделить в 2021 году дополнительно \$700 млн на борьбу с Россией. И угроза не в идеологическом противостоянии, а в борьбе за внешние рынки, технологии, кадры и так далее, резюмировал Сергей Рябухин.

Предпоследние майские указы президента, анонсированные им в 2013 году, включали в себя ряд стратегических задач. Например, Россия должна была занять 20-е место в рейтинге условий ведения бизнеса к 2018 году, создать 25 млн высокопроизводительных рабочих мест к 2020-му, повысить среднюю зарплату врачей в регионах на 200% к нынешнему году и другие. Ни одна из поставленных задач не была выполнена полностью.

Ранее с резкой критикой сложившихся практик госуправления выступила Счетная палата. Аудиторы проанализировали выполнение целей и задач развития страны и оценили координацию министерств с правительством. В СП пришли к заключению, что за последние два года ни один федеральный орган исполнительной власти (ФОИВ) не смог достичь плановых значений всех показателей деятельности. За этот период в среднем каждая пятая задача оказалась проваленной.

Управленческое взаимодействие вице-премьеров с министерствами за исследуемый период отсутствовало, констатировали в СП. Правительство не дает своевременных поручений ФОИВ по результатам рассмотрения их докладов. Фактически это признак недостаточности влияния высшего руководства на устранение причин срыва стратегических целей федеральных ведомств. Ситуацию усугубляет недисциплинированность отчетности ФОИВ перед правительством. Они зачастую уклоняются от представления полной информации, а в отдельных случаях доклады «наверх» не соответствуют внутренним документам министерств, сообщали аудиторы.

<https://iz.ru/976399/dmitrii-grinkevich/derzhites-za-porucheniiia-kabmin-zapustil-proverku-ispolneniia-ukazov-prezidenta>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2020.17.02; РИСКИ ДЛЯ БЮДЖЕТА ОТ КОНЦЕССИЙ – НЕ БОЛЬШЕ 300 МЛРД РУБЛЕЙ; А НЕ 3 ТРЛН РУБЛЕЙ, КАК ОЦЕНИВАЛ ЗАММИНИСТРА ФИНАНСОВ

В российской экономике не так много частных денег, привлеченных через концессионные соглашения, сказано в обзоре «Концессии в России – 2019. Основные итоги и тренды», подготовленном Национальной ассоциацией концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру (НАКДИ). «Ведомости» ознакомились с копией обзора, подлинность подтвердил представитель НАКДИ.

За последние 15 лет до стадии коммерческого закрытия (после него надо еще договориться о финансировании) дошло всего 277 проектов стоимостью более 100 млн руб., посчитала НАКДИ. Все инвестиции во все проекты должны составить около 1,9 трлн руб. Существенные вложения сосредоточены в 18 мегапроектах – 17 транспортных и одном коммунальном, обязательства в каждом превышают 30 млрд руб. На них приходится 72% (1,3 трлн руб.) инвестиций, и это обязательства обеих сторон – и государства, и частных.

Обычно говорят, что в России работают тысячи концессий, объясняет исполнительный директор НАКДИ Светлана Бик: «Но в этом опте основной вал представляют небольшие так называемые арендные или операторские концессии в жилищно-коммунальном хозяйстве, в большинстве случаев они не предусматривают инвестиций в создание нового актива или даже модернизацию существующего, а только эксплуатационные платежи и тариф».

Расчеты ассоциация ведет по своей базе данных «Инвестинфра», где учтены все проекты стоимостью свыше 100 млн руб., подходящие под закон о концессиях. Проекты государственно-частного партнерства (ГЧП) пока в эту базу не включены. Дорогостоящие соглашения ГЧП были заключены по региональным законам до того, как приняли федеральный, их учитывать сложнее. Новые проекты в основном стоят дешевле 100 млн руб. «Мы оцениваем рынок на основе максимально доступной и репрезентативной выборки, отражающей реальный инвестиционный смысл процесса, – комментирует Бик. – Данные НАКДИ верифицированы крупными участниками рынка».

Для бюджета важны риски, которые представляют все эти соглашения.

В России никто не знает, сколько концессий и ГЧП подписано, признавал **замминистра** финансов Андрей Иванов и предупреждал, что забалансовые риски, связанные с концессиями и ГЧП, оцениваются в 3 трлн руб. и они могут быть предъявлены к оплате.

Представитель Минфина сообщил, что **замминистра** приводил оценку Национального центра ГЧП. В его аналитическом обзоре говорится о 3422 проектах разного вида партнерства и бизнеса на 2,2 трлн руб., сюда входят не только концессии (1 трлн руб.), но и ГЧП, госконтракты жизненного цикла, инвестиционные соглашения и аренда с инвестиционными обязательствами.

Обязательства государства в связи с концессиями могут возникнуть как на инвестиционной стадии (капитальный грант, субсидия, бюджетные инвестиции, плата концедента), так и на эксплуатационной (возмещение расходов концессионера, плата концедента, в том числе покрывающая аренду, минимальный гарантированный доход и др.). Некоторые из них – прямые, другие – условные, которые могут наступить при определенных обстоятельствах, а могут и не наступить вовсе. Суммарный и предельный

бюджетный риск по заключенным концессиям с инвестиционными обязательствами мог бы составить 992 млрд руб., пишет НАКДИ. Но часть этих денег в проекты не только не вложена, об их финансировании даже не договорились (нет финансового закрытия). А часть вложений уже возмещена – в тех случаях, когда концессия начала работать.

Поэтому подтверждаемый статистикой риск бюджета по возможным компенсациям затрат – 320 млрд руб., а можно считать, что и 260 млрд, если учитывать уже возвращенные инвестиции по купонам концессионных облигаций, говорится в обзоре НАКДИ. Частная сторона несет больше рисков, чем государство, делается вывод в обзоре: суммарные предельные риски концессионеров оцениваются в 586 млрд руб.

Эксперты считают оценку бюджетных рисков в 300 млрд руб., а не 3 трлн руб. справедливой. «Не думаю, что риски бюджета превышают полмиллиарда рублей», – комментирует замруководителя Аналитического центра при правительстве Александр Радуцкий.

Оценка бюджетного риска НАКДИ представляется более реалистичной, поскольку базируется на прозрачной, конкретной методологии подсчета и многолетних данных, говорит гендиректор агентства «Национальные кредитные рейтинги» Кирилл Лукашук. Оценка в 3 трлн руб., вероятно, была очень приблизительной и может учитывать очень широкую совокупность прямых и потенциальных обязательств бюджета, полагает он.

Неверно оценивать риск как общую сумму концессий, часть из которых еще даже не профинансирована, соглашается с НАКДИ президент Национального рейтингового агентства Виктор Четвериков. Правильнее оценивать вероятность потерь, в случае концессий она не превышает 10% от общего финансирования, а при детальном анализе становится понятно, что вероятность еще ниже, указывает он. Нужно также учесть, на какую сумму у государства возникают активы, созданные в продолжение действия концессии, замечает Радуцкий: растут не только обязательства, появляется новое имущество казны. Но данных об этих активах пока нет, потому что учет концессий до 2020 г. вели как попало, признает он.

Гораздо больше риски для инвесторов, которые ждут от государства компенсации затрат на стадии эксплуатации, считает Четвериков.

Сейчас, когда обсуждаются серьезные регуляторные решения – готовится закон о соглашении о защите и поощрении капиталовложений, предлагаются существенные изменения в действующий уже 15 лет закон о концессионных соглашениях, – нужно трезво посмотреть на результат работы рынка, говорит Бик. За 15 лет – 277 концессий, в год подписываются соглашения на 300–500 млрд руб. – это меньше, чем за месяц привлекают эмитенты корпоративных облигаций при первичных размещениях на Московской бирже, отмечает Бик. С учетом этих результатов речь должна идти не о том, как защитить бюджет, а о том, как привлечь и защитить частные деньги и почему в последние годы рынок концессий совсем не растет (уберите 2–3 мегапроекта каждый год и увидите провал, объясняет она) – при наличии в России избытка ликвидности в финансовом секторе, а также огромного спроса на создание и обновление публичной инфраструктуры, резюмирует Бик.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/16/823153-riski-byudzheta>

РБК; 2020.14.02; UTAIR НАПИСАЛА НОВУЮ СТРАТЕГИЮ С ОБНОВЛЕНИЕМ ПАРКА И ВЫХОДОМ НА ПРИБЫЛЬ; АВИАКОМПАНИЯ, ДОЛГ КОТОРОЙ ПРЕВЫШАЕТ 75 МЛРД РУБ., НАПРАВИЛА В МИНТРАНС НОВУЮ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ДО 2026 ГОДА. В НЕЙ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА С ПОМОЩЬЮ BOEING MAX, НЕСМОТРЯ НА ПРОБЛЕМЫ С ИХ ПОСТАВКАМИ, И ВЫХОД НА ПРИБЫЛЬ

Авиакомпания Utair, занимающая шестое место в России по количеству перевезенных в 2019 году пассажиров, подготовила новую стратегию развития на 2020–2025 годы и в конце прошлого года направила ее в Минтранс. РБК ознакомился с документом, его подлинность подтвердили два источника — близкий к правительству и к перевозчику.

Представитель Utair отказался от комментариев. РБК направил запрос в пресс-службу Минтранса.

Предыдущая стратегия, рассчитанная до 2020 года, предполагала расширение маршрутной сети в регионах России и наращивание частоты полетов. К 2020 году компания Utair планировала довести свою долю на российском рынке авиаперевозок с 6,8 до 10%. Но в конце 2018-го авиакомпания столкнулась с нехваткой ликвидности и допустила дефолт по одному из кредитов, после чего начала переговоры с банками о реструктуризации. Общий долг Utair на конец прошлого года — 75,8 млрд руб. Свои проблемы компания объясняла задержками поставок новых самолетов, резким ростом затрат на подорожавший керосин и убыточными региональными перевозками. Из-за сложного финансового положения заложенных в стратегии целей достичь не удалось и, по собственным данным компании, ее доля в перевозках снизилась с 7,7 до 6,9%.

В новой стратегии указано — как именно компания намерена выйти из убытков и выправить финансовую ситуацию.

Что будет с флотом авиакомпании

Utair планирует до конца 2025 года обновить флот для пассажирских перевозок (сейчас в парке 61 лайнер), практически полностью сформировав его из самолетов типа Boeing MAX (33 шт.) и Boeing NG (14 шт.). Общий парк должен увеличиться до 65 лайнеров: Utair рассчитывает сохранить 15 двухмоторных лайнеров ATR 72, предназначенных для коротких рейсов, а также три Boeing 767-200.

Сейчас основа парка компании — Boeing 737-500 (30 шт.), их возраст — около 25 лет. К концу 2025-го они будут полностью выведены из эксплуатации, как и шесть самолетов Boeing 737-400, указано в документе. О том, что компания намерена продать как минимум 20% устаревшего флота, говорил журналистам вице-президент «Ютэйр — Пассажиры» Дмитрий Белоконов в конце октября 2019 года.

Согласно новой стратегии, авиакомпания видит стабильное развитие в среднемагистральных перевозках. Для этого перевозчик планировал еще к 2018 году закупить более 20 Boeing MAX, контракт на поставку шести таких самолетов авиакомпания подписала еще в 2016 году. «Обновление парка (переход к монотипу 737 NG/MAX) возвращает сегмент в прибыльную зону и делает Utair самой эффективной компанией по структуре затрат к 2025 году», — указывается в стратегии.

«Ускоренный вывод» 737-400 и замещение типом 737 MAX связаны с обновленными ожиданиями темпов роста цен на топливо, также говорится в документе. Но с заменой флота на MAX уже возникли сложности: Boeing приостановил поставки таких лайнеров в марте 2019 года, а затем и их производство в связи с двумя авиакатастрофами, которые произошли из-за проблем с системой MCAS (отвечает за угол наклона самолета). Эта проблема также частично оговаривается в стратегии с формулировкой: «увеличение парка 737 NG из-за задержек с поставками 737 MAX».

В случае если будут дальнейшие задержки с поставками Boeing MAX, перевозчик рассматривает постепенное пополнение парка новейшими Boeing NG, а также закупку у конкурентного производителя — Airbus 321Neo, уточнил РБК источник, близкий к авиакомпании. Но он не ответил на вопрос РБК — как закупка части лайнеров у Airbus соответствует планам компании по созданию монофлота из самолетов Boeing.

На каких направлениях сосредоточится Utair

В рамках реализации стратегии Utair планирует сосредоточиться на среднемагистральном сегменте (маршруты от 2,5 тыс. до 6 тыс. км) как «самом перспективном для развития в России» и «единственном по-настоящему рыночном и конкурентном секторе в российской авиации».

Компания не намерена развивать дальнемагистральные перевозки, называя их «высокорискованными». «Дальнемагистральный сегмент сжался до «Аэрофлота» и небольшого числа чартерных перевозчиков, работа в этом сегменте принципиально отличается от среднемагистрального», — поясняется в документе. Возможность развития дальних авиаперевозок в России «определяется политикой ценообразования рейсов на Дальний Восток (имеется в виду субсидирование перевозок со стороны государства. — РБК), политикой распределения прав на международные направления и возможностью обеспечивать продажи пакетных туров через туроператорскую сеть», объясняет Utair.

Но Utair намерена продолжить работу в стратегических для себя регионах. «Сегмент региональных перевозок представляет собой нишевый рынок, возможность развития

данного сегмента зависит от способности привлекать субсидирование, что означает высокие политические риски», — указано в стратегии. Безубыточность региональных перевозок возможна только при программах субсидирования, а накопленные убытки в регионах перевозчик предлагает покрывать за счет «прибыльного московского сегмента». Компания также ожидает развитие внешнеэкономических перевозок за счет авиационных услуг для миссий ООН («Ютэйр — Карго» уже сертифицирована как поставщик авиационных услуг для организации). Но выход на зарубежные рынки сильно осложнен из-за отсутствия сертифицированной техники и существующих санкций в адрес российских компаний. Для конкуренции с Sukhoi Superjet 100 на международном направлении компания планирует использовать самолеты семейства Boeing 737.

В плане компании также заложено дальнейшее развитие вертолетного бизнеса: по итогам 2019 года доля «Ютэйр — Вертолетные услуги» на рынке таких перевозок оценивается компанией в 34% с учетом сервисных компаний (без их учета — 44%), в парке оператора 205 вертолетов. Как рассказывали источники РБК среди банков-кредиторов, летом участники синдиката предлагали компании подумать о продаже своего прибыльного вертолетного бизнеса, но Utair против такого сценария.

Когда Utair вернется к прибыли

«Финансовый результат» среднемагистрального сегмента за 2019 год — 900 млн руб. прибыли, региональный сегмент показал общий убыток в размере 800 млн руб. В итоге авиакомпания получила за прошлый год прибыль в размере 100 млн руб., говорится в материалах компании. В 2018 году Utair получила убыток в 4,4 млрд руб.

Но источник, близкий к авиакомпании, утверждает, что окончательных расчетов финансовых показателей за прошлый год еще нет — они будут готовы к концу марта. По его словам, операционная прибыль Utair за 2019 год составила 1,5 млрд руб. Как сообщала компания, за 9 месяцев 2019 года Utair получила 3 млрд руб. операционной прибыли и 1 млрд руб. чистой прибыли.

Компания намерена увеличить EBITDA margin с 0,1% по итогам 2019 года до 2,5% в 2025 году.

В стратегии Utair указано, что при «агрессивном росте «Аэрофлота» в Москве маржинальность бизнеса Utair не способна покрыть полный объем текущих обязательств, в связи с чем уже к 2019 году была необходима реструктуризация».

Utair год ведет переговоры с 11 банками о реструктуризации трех кредитов на общую сумму 56,5 млрд руб. Во вторник, 11 февраля, глава Сбербанка (одного из крупнейших кредиторов Utair) Герман Греф заявил, что переговоры по реструктуризации — в финальной стадии. При этом предправления банка «Траст» (еще один крупный кредитор) Александр Соколов на следующий день сказал, что не видит прогресса в переговорах. «Этот процесс, который не так мало времени тянется, вынуждает нас готовить альтернативные сценарии и всерьез их рассматривать», — сказал тогда он, не уточнив, о каких сценариях идет речь.

<https://www.rbc.ru/business/14/02/2020/5e46ac679a79475e0688a03e>

SECURITYMEDIA.RU; 2020.14.02; МИНТРАНС РОССИИ ВЫБРАЛ ПРОТОКОЛ ОБМЕНА ДАННЫМИ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Он обеспечит предотвращение незаконного проникновения, устойчивость к внешним воздействиям, высокую скорость реакции.

На конференции «Цифровая трансформация: от безопасного города к безопасному региону», прошедшей 11 февраля в Москве, выступил заместитель директора департамента цифровой трансформации Министерства транспорта Российской Федерации Евгений Ткаченко.

Он рассказал участникам конференции о том, какие подходы Минтранс рассматривает как приоритетные при управлении цифровой инфраструктурой транспорта. По его словам, «умная» транспортная инфраструктура, включающая в себя системы контроля, управления и обмена данными, должна соответствовать ряду критериев. Среди них такие, как предотвращение незаконного проникновения, устойчивость к внешним воздействиям, скорость реакции на события. Последний критерий для транспорта наиболее критичен.

Наиболее соответствующим всем этим критериям протоколом обмена данными для «цифрового» транспорта в министерстве считают LPWAN с алгоритмом шифрования CRISP или его отечественными аналогами, сертифицированными ФСТЭК и ФСБ.

Такая комбинация позволяет снизить риски нарушения целостности данных, обеспечить однозначность идентификации и устойчивость функционирования системы транспорта при сохранении необходимой скорости обмена данными.

В перспективе на этой основе может быть создана единая государственная цифровая платформа управления транспортной системой страны. Создание ее в полном объеме – лишь вопрос времени.

https://www.securitymedia.ru/news_one_10246.html

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; РОССИЙСКИЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В КИТАЙ И ОБРАТНО ВРЕМЕННО ПРЕКРАЩЕНЫ

Временный запрет на чартерные рейсы российских авиакомпаний в Китай вводится с 14 февраля.

"Авиакомпании России заблаговременно уведомлены о том, что с 00 часов 00 минут 14 февраля 2020 года введён временный запрет на осуществление российскими авиакомпаниями чартерных пассажирских воздушных перевозок с российской на китайскую территорию и в обратном направлении", — сообщается на сайте **Росавиации**.

Как заявила в начале февраля вице-премьер РФ Татьяна Голикова, запрет коснется чартерных рейсов, которые возвращают россиян из Китая в Россию. Регулярные рейсы между Москвой и четырьмя городами КНР продолжают функционировать.

По данным **Росавиации**, пересадку на альтернативные рейсы или возврат денежных средств ожидают в Китае 228 граждан России.

"Информация о пассажирах — гражданах России, имеющих билеты на чартерные рейсы из Китая в Россию на период с 13 по 29 февраля, по состоянию на 15:00 часов 13 февраля следующая: у 1 404 из них уже либо переоформлены билеты на альтернативные направления, либо переоформлены билеты на регулярные рейсы авиакомпании "Аэрофлот", либо оформлен возврат билетов; 162 пассажира "Сибири" и 66 пассажиров "Уральских авиалиний" ожидают пересадки на альтернативные рейсы или возврата денежных средств. В настоящее время сотрудниками этих авиакомпаний ведется соответствующая работа с пассажирами. Таким образом, 228 пассажира — гражданина России ожидают пересадки на альтернативные рейсы или возврата денежных средств", — говорится в сообщении ведомства.

В **Росавиации** уточнили, что для авиакомпаний Китая запрет на осуществление полетов на чартерной основе не вводился.

По информации ведомства, по состоянию на 13 февраля пассажиров с признаками коронавирусной инфекции не выявлено. Задержек рейсов в связи с противоэпидемическими мероприятиями нет.

"Оперативный штаб **Росавиации** находится на постоянной связи со всеми задействованными в данном процессе ведомствами, включая **Минтранс** России, МИД России, Роспотребнадзор, Ростуризм и другими организациями, которые оказывают содействие в доставке российских граждан на территорию РФ", — сообщается на сайте.

Как сообщил порталу "Интерфакс-Туризм" исполнительный директор ассоциации "Мир без границ" Александр Агамов, после фактической остановки большей части трансграничных коммуникаций, чартеры остались, по сути, техническим каналом по возврату граждан РФ в Россию.

"Как я понимаю, отведенное для принятия решения, оставаться в КНР или нет, время прошло, чартеры вывезли кого смогли. Коммерческая перевозка теперь есть только у "Аэрофлота", и то, только в объемах, отражающий незначительный объем перевозок на этом этапе", — сказал он.

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; ЭВАКУАЦИЯ РОССИЯН ИЗ КИТАЯ ПРОДОЛЖИТСЯ ЧЕРЕЗ ОДИН ПУНКТ ПРОПУСКА

Один пункт пропуска на границе с КНР в Приморье продолжит работу для вывоза россиян на родину и отправки китайцев домой, сообщает правительство региона.

Эвакуация россиян из Китая через пункты пропуска в Приморье началась 1 февраля в связи с распространением в КНР коронавируса. Также через границу вывозят граждан Китая, которые хотят вернуться на родину. Изначально людей перевозили через три пункта пропуска, потом поток желающих уехать уменьшился. На этой неделе в Приморье работал только один наземный погранпереход. Россиян вывозят по заявкам, поступающим на горячую линию правительства Приморья.

"Граждане РФ, решившие покинуть Китай из-за угрозы распространения коронавируса, могут воспользоваться пунктом пропуска в Приморье. С 10 по 14 февраля таким образом в край въехали еще 22 человека. На предстоящей неделе работу продолжит только пункт пропуска в поселке Пограничный. Эвакуацию в нем проведут в понедельник, 17 февраля, и в четверг, 20 февраля. Время выезда остается прежним – 10.00 по китайскому времени (5.00 мск)", - говорится в сообщении.

Россияне, которые придут в Суйфэньхэ раньше дня эвакуации, могут воспользоваться местными гостиницами. Для тех, кто добирается в Суйфэньхэ из центральной части Китая и делает пересадку в городе Муданьцзян, также доступны услуги гостиницы "Отель Цзи".

<https://ria.ru/20200214/1564723888.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; КОНСУЛ РАССКАЗАЛ О ДВИЖЕНИИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКО-КИТАЙСКУЮ ГРАНИЦУ

Движение грузов через российско-китайскую границу продолжается, несмотря на коронавирус, ежедневно через границу проходят более 100 грузовых автомобилей и 20-25 железнодорожных составов, заявил РИА Новости генеральный консул России в северокитайском Харбине Владимир Ощепков.

"На многих пунктах пропуска возобновлены, хоть и в ограниченном режиме, грузовые перевозки с Россией. Ежедневно через российско-китайскую границу переезжает более сотни грузовых автомобилей. На погранпереходе проводятся тщательные проверки со стороны санитарно-эпидемиологических служб", - сообщил дипломат.

Он подчеркнул, что "в Амурской области могут переезжать границу с Китаем только российские транспортные средства без экспедиторов и сопровождающих грузы лиц".

"Отметим, что ни во время китайских новогодних праздников, ни сейчас не прекращалось грузовое сообщение между нашими странами через пункт пропуска Маньчжурия – Забайкальск. На прошлой неделе заработал железнодорожный пункт пропуска Суйфэньхэ – Пограничный. В среднем около 20-25 железнодорожных составов в сутки проходят через российско-китайскую границу", - добавил Ощепков.

При этом он подчеркнул, что "пока ещё рано говорить о полноценном восстановлении работы российско-китайских погранпереходов, надеемся, что этому будет способствовать улучшающаяся эпидемиологическая ситуация в консульском округе".

В консульский округ российского генконсульства в Харбине входят провинция Хэйлунцзян и городской округ Хулунбуир автономного района Внутренняя Монголия. Согласно последним данным, в Хэйлунцзяне выявлено 418 случаев заражения коронавирусом, из них в Харбине – 164. За время эпидемии в провинции от заболевания скончались 11 человек. Во Внутренней Монголии коронавирусом заразились 65 человек, летальных исходов пока не было.

Как ранее сообщил замгендиректора РЖД Алексей Шило, несмотря на ситуацию с коронавирусом, за прошедшие дни февраля в компании отмечают рост экспорта и импорта с Китаем более чем на 10%, а транзит из Китая в Европу растет на 2,5%.

В начале февраля правительство России решило закрыть границу с Китаем на Дальнем Востоке, ограничить пересечение границы с Монголией, отменить рабочие визы для граждан Китая, эвакуировать из провинции Хубэй находящихся там россиян, приостановить регулярные полеты и чартеры российских авиакомпаний в Китай, кроме

рейсов "Аэрофлота" в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг. С 3 февраля РЖД прекратила железнодорожное сообщение с Китаем.

<https://ria.ru/20200214/1564684599.html>

ТАСС; 2020.14.02; ХУСНУЛЛИН: ВНОСИТЬ В "ДОРОЖНЫЙ" НАЦПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ МОСТОВ ПОКА РАНО

Расширять нацпроект "Безопасные и качественные автодороги" (БКАД) за счет программы строительства и ремонта мостов пока рано, требуется поиск дополнительных источников финансирования. Но первоочередные объекты могут быть построены в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры (КПМИ). Об этом журналистам рассказал вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

"Пока мы не сделаем то, что у нас есть, и не определим источники, за счет чего мы будем реализовывать следующую программу, говорить об этом пока рано", - ответил Марат Хуснуллин на вопрос о возможности включения в БКАД нового федерального проекта по строительству и ремонту мостов. В то же время он подчеркнул, что считает важным наличие отдельной программы "по мостам" потому, что "на самом деле мосты во многих регионах находятся в аварийном состоянии".

По словам Марата Хуснуллина, наиболее важные, первоочередные объекты, скорее всего, будут включены в КПМИ. "А по остальным будем программу уже дальше дорабатывать и выносить на правительство с необходимым дополнительным объемом финансирования", - отметил он.

В конце прошлого года проектным комитетом БКАД и правительственной комиссией по транспорту была одобрена программа ремонта и строительства мостов и путепроводов по всей России до 2035 года на сумму около 1,115 трлн рублей. В нее входит более 3,9 тыс. ветхих и аварийных мостов, 486 путепроводов через железнодорожные пути, строительство 21 нового моста. Частично реализовать программу предполагалось через нацпроекты "Безопасные и качественные автодороги" (БКАД) и комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года. В частности, в БКАД было предложено сформировать новый (пятый) федеральный проект "Мосты и путепроводы".

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7763459>

ТАСС; 2020.14.02; РОСАВТОДОР ПОТРЕБОВАЛ ЗАВЕРШИТЬ КОНКУРСНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ К ВЕСНЕ

Конкурсные процедуры по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД) на 2020 год необходимо закончить к началу весны. Это следует из сообщения "Информавтодора". На данный момент законтрактовано уже более 55% объектов.

"Другая важная задача - своевременное завершение контрактации. Конкурсные процедуры по всем объектам 2020 года необходимо завершить к началу весны. Так, согласно предоставленным субъектами данным, по состоянию на 12 февраля в план-график торгов включен 3 681 объект - это 70,82% от запланированного объема работ. Законтрактовано 2 902 объекта, что составляет 55,83%. При этом восемь субъектов завершили конкурсные процедуры менее, чем по 10% объектов", - сообщает "Информавтодор".

Как говорится в сообщении, заместитель руководителя Росавтодора Игорь Костюченко на всероссийском селекторном совещании по реализации национального проекта БКАД "призвал территории максимально сконцентрироваться, чтобы сократить отставание". Более того Костюченко поручил руководителям проектных команд в кратчайшие сроки завершить согласование изменений в паспортах региональных проектов - на данный момент они утверждены лишь в 25 субъектах страны.

Особое внимание нужно уделить повышению качества дорожных работ, отмечается в сообщении. Также в "Информавтодоре" напомнили, что в 2020 году намечается старт проекта "Мосты и путепроводы". Программа включает планы ремонта 3903 аварийных

мостовых сооружений, 486 путепроводов и строительство 22 новых мостов. Она может быть реализована как отдельный федеральный проект в составе нацпроекта БКАД.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/konkursnye-procedury-po-doroznomu-nacproektu-na-2020-g-trebuetsa-zaversit-k-nacalu-vesny>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; СТАРТОВАЛА 2-Я ВОЛНА КОНКУРСА СТУДРАБОТ ПРОЕКТА "ПРОФСТАЖИРОВКИ 2.0"

Стартовала вторая волна всероссийского конкурса студенческих работ проекта "Профстажировки 2.0" – совместного проекта президентской платформы "Россия – страна возможностей" и Общероссийского народного фронта, сообщает **пресс-служба** АНО "РСВ".

На платформе профстажировки.рф студенты могут выбрать кейсы от ведущих работодателей и выполнить практико-ориентированную работу, которая может стать для них билетом на стажировку или работу. На платформе уже размещено свыше 4 тысяч кейсов от более чем 1100 компаний. В числе работодателей - Минстрой России, "Сибур Холдинг", "Россети", РЖД, Ростелеком, Аэрофлот, "Росатом", "ВЭБ.РФ", "Группа ГАЗ", "Росгеология", "Квадра", "Северсталь", "АвтоВАЗ" и другие.

"Первая волна конкурса показала, что платформа "Профстажировки 2.0" – эффективный и востребованный механизм как у работодателей, так и у студентов. Для организаций – это удобная площадка для поиска молодых талантов, которые уже готовы предложить им решения различных практических задач. А для самих участников – возможность найти отправную точку для развития своей карьеры. Уже на старте мы видим рост активности конкурсантов по сравнению с началом заявочной кампании первой волны", – привели в **пресс-службе** слова генерального директора АНО "Россия – страна возможностей", сопредседателя Центрального штаба ОНФ Алексея Комиссарова.

Он отметил, что итоги первой волны будут подведены 27 февраля в рамках торжественной церемонии.

"Мы назовем имена победителей, которые теперь попадут на стажировку или практику в компании, кейсы которых они успешно решили. Это не только крупнейшие работодатели страны, но и региональные организации и специализированные предприятия, которым конкурс помогает формировать кадровый резерв. Проект "Профстажировки 2.0" ориентирован на практику, и студент не только предлагает решение, но и может принять непосредственное участие в его внедрении в рабочие процессы", – добавил Комиссаров.

<https://ria.ru/20200213/1564665092.html>

ТАСС; 2020.14.02; ВСЕ ПОЕЗДА В ЗОНЕ МЦД ПЛАНИРУЮТ ОБНОВИТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА

Перевозчики планируют закупить более 20 поездов городского типа для Московских центральных диаметров и 41 поезд для дальних пригородных маршрутов в 2020 году, к концу года планируется обновить все поезда в зоне МЦД, сообщил в пятницу мэр Москвы Сергей Собянин в своем блоге.

Для МЦД были разработаны специальные городские поезда "Иволга" - бестамбурные, с широкими дверями и сквозным проходом между вагонами. Первые 39 поездов были закуплены к открытию движения.

"В 2020 году перевозчики планируют закупить еще 23 новых поезда городского типа для МЦД и 41 поезд разных модификаций для эксплуатации на дальних пригородных маршрутах. Таким образом, до конца 2020 года в зоне МЦД будут обновлены все поезда", - написал Собянин.

Общее обновление парка пригородных поездов в Центральном транспортном узле вырастет с 60 до 65%.

Всего за последние десять лет московский транспорт закупил 2997 новых вагонов метро, 10291 автобус, 300 электробусов, 495 трамваев и 3136 вагонов пригородного железнодорожного транспорта.

<https://tass.ru/moskva/7760561>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.17.02; ПОЛОСАТЫЙ КЕЙС: В РФ ПОЯВЯТСЯ ПРИПОДНЯТЫЕ «ЗЕБРЫ» И СВЕТОФОРЫ С ДАТЧИКАМИ ДВИЖЕНИЯ; ИЗМЕНЕНИЯ В ГОСТЫ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА

В России хотят внедрить шумовые полосы, приподнятые «зебры», оборудованные датчиками движения «умные» светофоры и британскую систему «Дружелюбный переход» (Puffin Crossing). Такие предложения прорабатывает **Минтранс**, сообщили «Известиям» в ведомстве. Изменения в действующие ГОСТы представят до конца 2020 года, пояснили в РосдорНИИ. После утверждения стандартов власти смогут применять нововведения на улицах. Предполагается, что это снизит количество ДТП с пешеходами — в отдельных случаях на 15–24%. Подобные решения нужно применять точно, чтобы не создать еще больше проблем автомобилистам в крупных городах, считают эксперты.

Поднимут пешеходов

Российский дорожный научно-исследовательский институт (РосдорНИИ) по заказу **Минтранса** проанализировал зарубежный и отечественный опыт повышения безопасности движения пешеходов. Определены наиболее эффективные мероприятия для снижения смертности, а также перечень требований, которые необходимо отразить в отечественных нормативных документах, сообщили «Известиям» в РосдорНИИ.

Изменения в национальные стандарты (ГОСТы) планируется подготовить до конца 2020 года, добавили в институте.

Для снижения скорости движения (успокоения) потока транспорта предлагается более активно применять шумовые полосы и искусственные неровности перед переходами. Для достижения этой цели за рубежом также эффективно работают средства непрямого воздействия: зигзагообразное движение автомобилей, сужение полос либо сокращение их количества, отмечают в РосдорНИИ.

Опробовать на улицах российских городов предлагается и совмещение пешеходного перехода с «лежачим полицейским». Сейчас такие экспериментальные «зебры» уже есть на некоторых улицах Москвы и области. Суть конструкции заключается в том, что переход приподнимается над землей за счет создания трапециевидной неровности — например, с помощью дополнительного слоя асфальта. Такие переходы есть и за рубежом, в том числе в США и Великобритании. Их применение снижает скорость потока транспорта на 4–20 км/ч, а общее количество ДТП с пострадавшими падает в среднем на 15%, пояснили «Известиям» в РосдорНИИ.

Эксперты института также обращают внимание на недостаточное освещение пешеходных переходов и неоптимальную схему размещения фонарей, расположенных напротив «зебры». Светильники предлагается смещать на 2–4 м навстречу движению, что должно повысить скорость и улучшить распознавание пешеходов водителями. Отмечается также, что целесообразно дополнительно оборудовать переходы сигнальными фонарями и маячками.

В **Минтрансе** получили предложения РосдорНИИ, они будут проработаны, заявили «Известиям» в пресс-службе ведомства.

Спасительная электроника

Система разделения транспортных и пешеходных потоков с помощью светофоров за рубежом во многом схожа с российской практикой, но имеются особенности, которые целесообразно учесть, отмечают в РосдорНИИ.

В частности, специалисты обращают внимание на британскую систему Puffin Crossing («дружелюбное пересечение»). Она предусматривает установку «умных» светофоров с датчиками, которые реагируют на пешеходов. Такие светофоры не включают красный, пока по «зебре» идет человек, но и не будут держать зеленый, если на переходе уже никого нет. — Датчик совмещает в себе технологию стереовидения и интеллектуальную систему обнаружения пешеходов на бордюрах, — пояснили в РосдорНИИ.

Кроме того, пешеходы и велосипедисты могут сами регулировать фазы «умного» светофора — но не с помощью обычных кнопок, которые есть на некоторых перекрестках в России, а через специальные табло. Запросив зеленый, пешеход на том же табло увидит, что он загорелся, — ему не придется следить за светофором на другой стороне улицы.

Один элемент оборудования «умного» светофора стоит сегодня от 50 тыс. рублей. Их на перекрестке от двух до десяти. Если добавить сюда установку ПО и надзор, то комплексное обслуживание обойдется в 1–1,5 млн рублей в год, оценил в беседе с «Известиями» технологический эксперт НП «ГЛОНАСС» Вадим Сахонько.

Такие «умные» светофоры позволяют сократить ненужное время ожидания как для автомобилистов, так и для пешеходов. Анализ эффективности системы, который проводился в США в течение трех лет, показал снижение количества ДТП с пешеходами почти на четверть (24%), отметили в РосдорНИИ.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

В России количество ДТП с участием пешеходов снижается, свидетельствуют оперативные данные ГИБДД за 11 месяцев 2019 года. За этот период произошло 42 706 аварий (–4,9% к аналогичному периоду 2018-го), в которых было ранено более 40 тыс. человек, свыше 4 тыс. — погибли. Значительная часть ДТП с наездом на пешеходов — 15 855 случаев — произошла по их вине. **Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»** предусматривает снижение смертности на дорогах к 2024 году более чем в три раза от уровня 2017-го — до четырех человек на 100 тыс. населения.

Применяй, но проверяй

Предложенные решения, особенно сужение проезжих частей и устройство зигзагообразного движения автомобилей, должны применяться очень точно и аккуратно, считает координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов.

— Они хороши для городов, в достаточной степени обеспеченных инфраструктурой для комфортного передвижения автомобилистов. Но, к примеру, в Москве, протяженность дорог в восемь раз меньше, чем в Лондоне, — сказал он «Известиям».

То же самое, по его мнению, касается приподнятых пешеходных переходов и многочисленных «лежачих полицейских». Это удачные решения для небольших европейских городов. Их можно использовать и в России — в зонах жилой застройки и на небольших узких улочках. Но если применять их где попало, то это приведет к пробкам, немотивированным нарушениям ПДД и, как следствие, к увеличению количества штрафов, а не повышению безопасности, добавил он.

Директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин сказал «Известиям», что предложенные решения не в полной мере учитывают российскую специфику. Он согласен, что многие из них действительно, давно и успешно применяются в ЕС и США. Но это не значит, что они подойдут для российских реалий. И приподнятые переходы, и «умные» светофоры нужно ставить в зонах малоэтажной застройки, которая в российских городах практически отсутствует, пояснил эксперт.

<https://iz.ru/976110/aleksandr-volobuev/polosatyi-keis-v-rf-poiaviatsia-pripodniatye-zebry-i-svetofory-s-datchikami-dvizheniia>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.17.02; ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА: В ГД ВЫСТУПИЛИ ЗА РЕГИСТРАЦИЮ ЭКОКЛАССА ВСЕХ МАШИН; АВТОМОБИЛЯМ БЕЗ ОТМЕТКИ О «БЕЗОПАСНОМ» ДВИГАТЕЛЕ ЗАПРЕТЯТ ВЪЕЗД В НЕКОТОРЫЕ ЗОНЫ С ИЮЛЯ 2021 ГОДА

Всем машинам в базе Госавтоинспекции нужно присвоить экологический класс, настаивают в Госдуме. Без такой отметки в ПТС с 2021 года автомобиль будет считаться транспортным средством с высоким уровнем выброса вредных веществ. Таким образом, при въезде под запрещающий знак водителю будет грозить штраф. Обращение с предложением пополнить базу автоинспекции такими данными (копия письма есть в распоряжении «Известий») в ГИБДД направил зампред комитета по экологии и охране окружающей среды Михаил Старшинов. Депутат отмечает, что сейчас у половины машин сведений об экологическом классе нет. До 2010 года требований вносить эту информацию в документы на автомобиль не было, поясняют эксперты.

Не по своей вине

Экологический класс автомобиля определяется заводом-изготовителем, фиксируется в документах на транспортное средство и при постановке на учет в подразделениях ГИБДД

должен быть внесен и в базу данных автоинспекции, уточняет в письме зампред комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды.

«В мой адрес поступает информация о том, что при совершении регистрационных действий сотрудники Госавтоинспекции должным образом не фиксируют сведения об экологическом классе ТС. По этой причине более чем у половины зарегистрированных в РФ транспортных средств отсутствуют сведения об экологическом классе», — говорится в обращении к начальнику Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД РФ Михаилу Черникову.

С 1 июля в ПДД ввели новые знаки, призванные улучшить экологическую ситуацию в стране. Их действие распространяется на въезд в определенные районы автомобилей с двигателями класса «Евро-0», «Евро-1» и «Евро-2» — они характеризуются высоким уровнем выброса вредных веществ.

Пока знаки существуют только в новой редакции правил дорожного движения. На дороги их еще не поставили. Нет и официальной информации о том, где они появятся. Но автоэксперты предполагают, что в пределы Московской и Петербургской кольцевых автодорог могут запретить въезд машинам экоклассов «Евро□0» и «Евро□1». Не исключается также, что в столице введут еще одну зону с ограничениями — ТТК, в пределы которого запретят заезжать автомобилям экокласса ниже «Евро□3».

В 2019 году в президентском Совете по развитию гражданского общества и правам человека (СПЧ) выступили за ограничение движения легковых автомобилей «низких экологических классов» в крупных городах. Примечательно, что поддержали это предложение и в мэрии Москвы. О необходимости более ответственного отношения к экологии «Известиям» рассказал член СПЧ, председатель постоянной комиссии по экологическим правам Сергей Цыпленков.

— Исходя из данных мониторинга, если говорить о крупных городах, крупнейшим источником загрязнения давно уже стал автотранспорт. Соответственно, там, где наблюдается серьезное загрязнение, необходимо каким-то образом ограничивать этот источник. В первую очередь попадают те районы, где очень большое количество транспорта и очень большое количество людей, — отметил он.

По его мнению, для крупнейших мегаполисов мира ограничение движения автомобилей — стандартная практика.

В настоящее время действие знака «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств» распространяется на автомобили, в регистрационных документах которых есть отметка об экоклассе, подчеркнули «Известиям» в пресс-службе **Минтранса**. Но там отметили, что уже с июля 2021 года и машины, в ПТС которых нет этой информации, будут приравниваться к автомобилям с высоким уровнем выброса вредных веществ.

«Сложившаяся ситуация вызывает беспокойство ввиду того, что лишение возможности граждан эксплуатировать свой личный транспорт в тех или иных районах с ограничениями движения или привлечение их к административной ответственности за нарушение, произошедшее фактически не по их вине, вызовет широкий общественный резонанс», — пишет Михаил Старшинов.

— Мы понимаем, что, если не принять своевременно меры и не исправить эту ситуацию, будут проблемы. Автовладельцы обеспокоены, что в один день их начнут останавливать автоинспекторы. Зачем нам это нужно? — отметил парламентарий с беседе с «Известиями».

Чтобы предупредить «волну жалоб» автомобилистов и при этом не сдвинуть срок «достижения поставленных целей по улучшению экологической обстановки в стране», депутат направил запрос на имя главы ГИБДД с призывом внести данные об экологическом классе всех автомобилей в единую систему автоинспекции. Эти сведения имеются в первичных базах данных подразделений ГИБДД, отвечающих за регистрацию автотранспортных средств, сообщили в Минприроды. «Известия» направили запрос в МВД.

Графы не было

Улучшение экологической обстановки — важное направление для столичных властей, рассказали «Известиям» в ЦОДД (Центре организации дорожного движения правительства Москвы). В частности, учреждение реализует проект «Грузовой каркас».

— «Грузовой каркас» — это разделение улиц округа на две зоны: сам «Грузовой каркас» и «Жилая застройка». По улицам «Грузового каркаса» допустимо движение грузовых автомобилей как обычно. В жилых зонах движение грузовиков с разрешенной максимальной массой более 2,5 т допускается только для обслуживания предприятий или жителей внутри района. Однако необходимо иметь подтверждающие документы, — рассказали в ЦОДД.

В ведомстве пояснили, что в настоящее время этот проект уже реализуется в Северном, Северо-Восточном, Восточном, Юго-Восточном, Южном и Юго-Западном административных округах, а в ближайшее время планируют распространить на все округа внутри МКАД.

— Уже сейчас благодаря этому проекту мы фиксируем положительную динамику не только с повышением безопасности (до 21% уменьшилось количество аварий с грузовиками), но и с экологией — почти в два раза сократилась концентрация оксида азота, воздух стал чище, — рассказали «Известиям» в ЦОДД.

Предполагалось, что мера по ограничению въезда машин с высоким уровнем выброса вредных веществ в некоторые районы благоприятно скажется на экологической обстановке и сподвигнет автовладельцев на переход к более «чистому» виду транспорта. Но главная проблема состоит в том, что большая часть авто была поставлена на учет, когда графы об экологическом классе не существовало.

— У многих машин, которые были выпущены около 15 лет назад, такая графа просто отсутствовала в документах. Это массово начали делать в 2010–2011 годах. А на данный момент, по сведениям «Автостата», средний возраст автомобилей составляет 13,5 года. Они действительно не всегда соответствуют даже категории «Евро-3», не говоря уже о категории «Евро-5», — сказал «Известиям» руководитель Федерации автовладельцев России Максим Едрышов.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Автомобилисты, у которых в ПТС нет отметки об экологическом классе, могут выяснить эти данные на сайте Росстандарта и на портале ФТС. При этом гражданин имеет возможность заменить свидетельство о регистрации транспортного средства и получить документ с указанием класса. Стоимость новой пластиковой карточки обойдется владельцу в 1500 рублей.

Некоторые парламентарии сочли введение новых требований несвоевременной мерой, принятой в интересах игроков автомобильного рынка.

— Я прекрасно понимаю, что авторы этой инициативы хотят бороться за экологию, но такое ощущение, что тут есть интерес увеличения продаж автомобилей. Я считаю, что нужно было с этим нововведением не торопиться, потому что у нас не та экономическая ситуация в стране, чтобы люди могли быстро и безболезненно поменять старые автомобили на те, которые подходят по экологическому классу, — сказал «Известиям» депутат «Справедливой России», член комитета Госдумы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин.

Он также добавил, что если бы принятие новых правил отсрочили на несколько лет, то принципиально это не оказало бы никакого влияния на экологическую ситуацию в стране.

<https://iz.ru/975750/maksim-khodykin/zelenaia-volna-v-gd-vystupili-za-registraciiu-ekoklassa-vsekh-mashin>

ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; 2020.17.02; КАК ДОРОГАЯ ПАРКОВКА ПРОДВИГАЕТ КАРШЕРИНГ; РАСШИРЕНИЕ ГЕОГРАФИИ И ТАРИФОВ НА ПАРКОВКУ В МОСКВЕ ПОМОГАЕТ ПЕРЕСАЖИВАНИЮ ГОРОЖАН НА КАРШЕРИНГОВЫЕ АВТО — НО НЕ РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ НЕХВАТКИ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ

«У нас нет и никогда не было самоцели просто повышать стоимость [парковки]», — говорил глава московского департамента транспорта Максим Ликсутов в интервью газете

Metro в июле 2019 г. По его словам, есть правило: свободных парковочных мест на улично-дорожной сети должно быть в среднем около 15%. Если их меньше, нужно повышать тарифы. «Сейчас в Москве данный вопрос на повестке дня не стоит, но, если загруженность парковок достигнет 90–100%, конечно, вынесем его на совместное обсуждение с жителями», – пообещал зам мэра.

16 января правительство России ушло в отставку. На следующий день, в пятницу, 17 января, в 20.00 департамент транспорта Москвы опубликовал пресс-релиз, в котором сообщалось, что «1,2% улиц Москвы войдут в платную парковочную зону», а на некоторых улицах стоимость парковки даже уменьшится: с 60 до 40 руб. в час.

Момент был выбран не случайно: повышение стоимости парковок – болезненная тема для москвичей, а отставка Дмитрия **Медведева** могла отвлечь от нее внимание. Изменения тарифной политики на деле оказались радикальными: на треть увеличено количество улиц с самым дорогим тарифом 380 руб. в час, в разы сокращено число улиц с «дешевыми» тарифами 40 и 60 руб., а заместит их в основном тариф 150 руб. в час.

Больше всего новых платных улиц появится на Таганке – 26. Большинство местных жителей было против, тем не менее муниципальные депутаты проголосовали «за», комментирует глава Таганского района Илья Свиридов. В муниципалитет уже поступила инициатива граждан, требующих отменить платные парковки, – собрано порядка 2500 подписей. По словам Свиридова, люди недовольны в первую очередь тем, что «их мнение никого не интересует», при этом декларировалось, что новые улицы стали платными «по просьбе жителей».

Платные парковки, особенно в центре города, перестали решать задачи городских властей. Мест остро не хватает, а машины, наматывающие круги в поисках свободного парковочного места, еще больше осложняют трафик. Причина этого дефицита не только в росте общего автопарка, но и во взрывном росте количества каршеринговых машин. В 2017 г. аналитики PwC прогнозировали, что к 2025 г. парк московского каршеринга достигнет 30 000 машин. Но это произошло гораздо раньше: с 2018 г. их число увеличилось более чем вдвое – с 14 500 машин до 31 000 к концу 2019 г. Москва уже опережает Токио, Пекин и Шанхай по количеству каршеринговых машин (у них примерно по 20 000).

Основным драйвером роста PwC называла дорогую парковку. Для арендаторов каршеринговых машин она бесплатная. В итоге сегодня значительная часть парковочных мест занята каршеринговыми машинами. Ее, по сути, оплачивают владельцы каршеринговых компаний: парковка одной машины в любом районе Москвы им обходится в 27 600 руб. в год. А аналогичный годовой абонемент на парковку в любом районе города для обычного автовладельца стоит 300 000 руб.

Власти помогали развитию каршеринга, убеждая жителей в том, что он позволяет разгрузить дороги и парковочное пространство. Один автомобиль каршеринга заменяет 10 личных, поясняла «Ведомостям» бывший замруководителя департамента транспорта Алина Бисембаева.

Но на деле это не означает, что кто-то отказался от личной машины, сообщили «Ведомостям» несколько экспертов на условиях анонимности. В половине случаев сервисом начали пользоваться те, кто раньше ездил на общественном транспорте. В итоге дороги загружены еще больше и припарковаться по-прежнему негде.

Власти начали это осознавать, говорит один из консультантов мэрии. Информационная атака на каршеринг уже началась. Количество ДТП в Москве с участием автомобилей каршеринга в 2019 г. выросло на 242%, заявил недавно замруководителя Центра организации дорожного движения Артур Шахбазян.

А пока власти будут думать, нам придется раскошелиться на дорогую парковку: кто-то же должен платить за чужие ошибки.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/02/16/823150-dorogaya-parkovka>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.02; ЛЬГОТЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ ИНВАЛИДНЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТМЕНЯЕТ ПРАВА НА ПОЛЬЗОВАНИЕ ПАРКОВКАМИ ДЛЯ САМЫХ ЗДОРОВЫХ

Около 3,4 млн инвалидов III группы потеряют право на пользование бесплатными парковками, выяснил “Ъ”. Места, обозначенные табличкой «Только для инвалидов», с 1 июля 2020 года будут доступны лишь тем из этой категории инвалидов, кто имеет «ограничение способности к самостоятельному передвижению». Соответствующее постановление правительства подписал премьер Михаил Мишустин. Инвалиды, не имеющие подобных ограничений, например, диабетики, возможностью бесплатно парковаться воспользоваться не смогут.

Подписанное премьером Михаилом Мишустиним постановление №115 связано с новой редакцией закона «О социальной защите инвалидов», которая вступает в силу 1 июля. В текущей версии сказано, что на парковках общего пользования 10% мест должно быть выделено для транспортных средств, управляемых инвалидами. В принятом впервые постановлении уточняется: граждане с III группой инвалидности могут пользоваться такими местами, если у них есть «ограничение способности к самостоятельному передвижению» либо если они получили право на пользования парковками до 1 июля (то есть до вступления в силу постановления), обратившись в бюро медико-социальной экспертизы (МСЭ) и получив знак «Инвалид».

Общее число инвалидов в РФ, по данным Росстата, более 11,9 млн человек, из них 670 тыс.— дети-инвалиды, 5,35 млн — инвалиды II группы, 1,43 млн — I группы, 4,48 млн — III группы, из них 1,1 млн, по данным Минтруда (предоставлены по запросу “Ъ”), ограничены в способности к самостоятельному передвижению. Общее число граждан, получивших знак «Инвалид» в пользование в МСЭ, составляет, по данным Минтруда, около 1 млн человек.

Из данных Росстата и Минтруда следует, что около 3,4 млн человек из числа инвалидов III группы не смогут воспользоваться правом парковать машины на специальных местах. С момента вступления в силу нормы будет действовать переходный период, пояснили “Ъ” в пресс-службе Минтруда: в течение 6 месяцев гражданин сможет передать данные об автомобиле в федеральный реестр инвалидов (например, через портал госуслуг) и пользоваться знаком «Инвалид», выданным ранее МСЭ.

С 1 июля 2020 года такие знаки выдаваться больше не будут, но обязанность использовать их в автомобиле останется. Знаки можно будет купить в любой торговой сети или на заправке.

ПДД, напомним, предусматривают ряд льгот для водителей автомобилей со знаком «Инвалид». Они могут стоять под знаком «Стоянка запрещена» и на специальных парковочных местах, недоступных для остальных водителей. Если машиной со знаком «Инвалид» управляет гражданин с I и II группой инвалидности (или она перевозит инвалида), разрешен проезд под знак «Движение запрещено» и «Движение механических транспортных средств запрещено». Водитель транспортного средства со знаком «Инвалид» обязан возить с собой документ, подтверждающий инвалидность.

Предложенный правительством порядок должен был заработать еще в 2018 году, когда вступил в силу приказ Минтруда о новых опознавательных знаках «Инвалид», считает глава комитета Госдумы по соцзащите Ярослав Нилов. Тогда, как сообщал “Ъ”, знаки стали номерными, получить их можно лишь в бюро МСЭ. Новый порядок сопровождался «путаницей и неразберихой», говорит Ярослав Нилов, доступ к специальным машино-местам был расширен, что привело к их дефициту. «Предлагаемая правовая конструкция более правильная,— говорит депутат.— У человека может быть инвалидность третьей группы (например, диабет), при этом у него нет проблем с передвижением». Документ поддержала и глава регионального общественного фонда инвалидов-колясочников «Общество без барьеров» Галина Горбатых: «Логично, если местами смогут пользоваться только те, у которых есть ограничения, в противном случае места эти постоянно будут забиты».

Выносить штрафы за парковку на инвалидных местах (5 тыс. руб.) могут только сотрудники ГИБДД, камеры применять нельзя, обращает внимание координатор

движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. «На фоне сокращения штата сотрудников нововведения особого смысла не имеют,— говорит он.— В одной Москве более 1 млн инвалидов, а инспекторов, работающих «на земле», мало». Скорее всего, понадобятся и изменения в ПДД, говорит источник “Ъ” в МВД: нужно уточнить право пользования инвалидными местами на парковке. Кроме того, инспекторам нужно будет обеспечить онлайн-доступ к федеральному реестру инвалидов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4258214>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7767457>

ТАСС; 2020.14.02; СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ИЗ ЕАО В КИТАЙ ПЕРЕНЕСЛИ НА ОСЕНЬ 2021 ГОДА

Сроки возведения железнодорожного моста через Амур Нижнеленинское - Тунцзян в Еврейской автономной области перенесли с конца 2020 года на третий квартал 2021 года. Об этом сообщил ТАСС врио губернатора ЕАО Ростислав Гольдштейн.

Как сообщал вице-премьер - полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев во время поездки в Биробиджан 16 декабря 2019 года, завершить строительство моста планировалось к концу 2020 года. Мост Нижнеленинское - Тунцзян - это первый железнодорожный мост между странами. Его длина составляет 2209 м, 309 из них приходится на российскую сторону. Китай завершил строительство своей части.

"Вся задержка была связана с изменением русла реки Амур, пришлось пересматривать проектные решения. На данный момент пути решения найдены, финансирование "Газпромбанк" откроет уже в марте, и полный комплекс работ - не только мост, но и все прилегающие станции, железнодорожные пути, развязки и так далее, - будет реализован в третьем квартале следующего года", - сказал врио губернатора ЕАО.

Соглашение о строительстве моста Нижнеленинское - Тунцзян подписали в 2013 году, сроки его сдачи неоднократно переносились. На 25% (2,5 млрд рублей) объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через Российско-Китайский фонд (СІС). Его стоимость оценивалась в 9 млрд рублей.

В июне 2019 года бывший глава региона Александр Левинталь сообщил агентству, что строительство железнодорожного моста Нижнеленинское -Тунцзян требует увеличения финансирования примерно на 1,5 млрд рублей из-за применения непредусмотренных проектом решений, приостановки стройки, проведения дополнительных мероприятий во время ледохода весной 2018 года и изменений в нормативной базе.

<https://tass.ru/ekonomika/7760395>

ТАСС; 2020.14.02; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ К 2022 ГОДУ

Дорожники планируют к 2022 году запустить движение грузового транспорта по новому мосту через Волго-Донской судоходный канал (ВДСК), возведение которого началось в ноябре 2019 года и входит в первый этап строительства дороги в обход Волгограда, сообщил в пятницу начальник Упрдор Москва-Волгоград (структурное подразделение **Росавтодора**) Юрий Сорокин на рабочей встрече с губернатором Волгоградской области Андреем Бочаровым.

Строительство обхода Волгограда имеет ключевое значение для формирования межрегиональных и международных автомобильных коммуникаций, в Волгограде сходятся сразу несколько федеральных трасс, входящих в состав евразийских маршрутов - Р-22, Р-228, А-260. Обходная магистраль позволит повысить скорость перевозок, сокращая время в пути для водителей. Вместе с тем вывод транзита за городскую черту позволит улучшить экологическую и транспортную обстановку в городе.

"Мы планируем к 2022 году пустить через канал грузовой транспорт по одной из двух проезжих частей", - приводит слова Сорокина **пресс-служба** волгоградского губернатора. По словам начальника Упрдора Москва - Волгоград, на строительстве моста в настоящее время уже забиты 650 свай, идет воздвижение опор, отсыпано более 200 тыс. куб. м земли.

Он отметил, что мост через ВДСК - это самое технически сложное сооружение всего обхода, в 2020 году основные усилия будут сконцентрированы на его строительстве.

В свою очередь, губернатор Бочаров подчеркнул важность этого объекта. "Возведение нового перехода через ВДСК позволит региону приступить к обследованию и реконструкции старого моста [через канал] в Красноармейском районе (на юге Волгограда - прим. ТАСС)", - отметил глава региона.

Строительство обходной дороги Волгограда началось в августе 2019 года, первый этап планируется завершить в 2024 году, одновременно с его выполнением будет проектироваться второй и третий, завершающий, этапы. Планируется, что общая протяженность обхода Волгограда составит немногим более 70 км.

<https://tass.ru/ekonomika/7762579>

ТАСС; 2020.14.02; КАБМИН МОЖЕТ ДО КОНЦА ФЕВРАЛЯ РАСШИРИТЬ СПИСОК РЕГИОНОВ, ГДЕ ТЕСТИРУЮТСЯ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО

Список регионов РФ, где будут тестироваться беспилотные автомобили, правительство РФ может расширить еще на девять позиций до конца февраля, сообщил ТАСС представитель НП "Глонасс".

"В ближайшее время территория тестирования будет расширена. Наши предложения по расширению находятся в правительстве. Планируется добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край. Мы ожидаем, что изменения будут внесены до конца зимы", - сказал собеседник агентства.

Сейчас эксперимент проходит на территории Москвы и Татарстана. Представитель "Глонасса" напомнил, что в Москве беспилотные автомобили тестируются преимущественно в районе Раменки, на Мичуринском проспекте, южном дублере Кутузовского и Комсомольского проспектов, а также в Центральном административном округе.

"Также ИИ [искусственный интеллект] высокоавтоматизированного автомобиля должен исследовать местность спальных районов и окружных магистралей: МКАД и ТТК", - добавил он.

В Москве на дорогах общего пользования свои разработки тестируют "Яндекс" и МАДИ, в Татарстане на заводской территории - "Камаз". После утверждения расширенного списка регионов в Санкт-Петербурге технологию опробует НПО "Старлайн", во Владимирской области - Ковровская академия. У всех разработчиков будет возможность перевозить свои разработки и в другие регионы.

Ранее **Минтранс** и Минпромторг РФ подготовили совместный проект концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования.

<https://tass.ru/ekonomika/7762973>

RNS; 2020.14.02; «ЯНДЕКС» ВПЕРВЫЕ РАСКРЫЛ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ

«Яндекс» в 2019 году вложил в беспилотные автомобили 1,5 млрд рублей, сообщили RNS в **пресс-службе** компании после публикации ее финансовой отчетности.

«Инвестиции в беспилотники за все время составили 2,2 млрд рублей, из них 1,5 млрд в 2019 году. На текущий момент беспилотный флот составляет 110 автомобилей», — рассказал в ходе конференц-колла управляющий директор «Яндекса» Тигран Худавердян. «В 2019 году "Яндекс" вложил в беспилотники 1,5 млрд рублей, из них 555 млн — в IV квартале 2019 года», — уточнили в **пресс-службе** компании.

Скорректированный показатель EBITDA подразделения снизился в 2019 году в 3 раза — до -1,505 млрд рублей, следует из финансовой отчетности. По итогам 12 месяцев 2018 года показатель составлял -514 млн рублей.

Беспилотные автомобили «Яндекса» проехали в автономном режиме в общей сложности более 3,2 миллиона километров, уточнили в компании.

«Яндекс» проводит испытания беспилотников с конца 2017 года. С августа 2018 года на территории Иннополиса (Татарстан) беспилотники компании работают в качестве такси. В конце 2018 года компания получила лицензию на испытания беспилотного транспорта в Израиле, а в январе 2019 года показала беспилотную машину на выставке CES в США.

<https://rns.online/transport/Yandeks-vpervie-raskril-obem-investitsii-v-bespilotnie-avtomobili-2020-02-14/>

ТАСС; 2020.14.02; СОТОВАЯ СВЯЗЬ МТС НА ТРАССЕ М-11 ЗАРАБОТАЕТ С АПРЕЛЯ 2020 ГОДА

Сотовая связь оператора МТС заработает с апреля 2020 года на 70% участках автотрассы М-11 "Нева" из Москвы в Санкт-Петербург, которая была открыта в конце ноября 2019 года. Об этом в пятницу сообщил "Автодор".

"На 70% протяженности дороги М-11 "Нева", с 58-го по 543-й км, завершено строительство мачт для сотовой связи и подходит к концу монтаж оборудования ПАО "МТС". С апреля текущего года на этом километраже заработает устойчивая сотовая связь этого оператора с передачей данных по стандарту 4G" - сообщает "Автодор".

Размещение оборудования остальных операторов сотовой связи ожидается в течение 2020 года.

В конце прошлого года газета "Известия" сообщала, что покрытие мобильной связью трассы М-11 Москва - Санкт-Петербург будет полностью завершено в первом квартале 2020 года. При этом изданию заявили в "Автодоре", что один из операторов сотовой связи готов к размещению оборудования до конца 2019 года, остальные будут оборудовать вышки в течение января - марта 2020 года.

В ходе тест-драйва по трассе М-11, который организовала компания Telecom Daily, было выявлено 15 зон общей протяженностью 70-80 км, на которых голосовая сотовая связь отсутствует. При этом участки на границе Ленинградской и Новгородской областей, а также отрезок трассы Новгород - Чудово являются самыми обширными зонами, где не работает связь. Глава Telecom Daily Денис Кусков отмечал, что сигнал оператора "Мегафон" покрывает почти 90%, в то время, как у МТС, "Вымпелкома" и Tele2 показатель находится на уровне 70-75%.

Скоростная трасса М-11 проходит от МКАД до Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга. Маршрут в основном идет параллельно существующей М-10 "Россия", пересекая ее на нескольких участках. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км.

<https://tass.ru/ekonomika/7763071>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; "АВТОДОР" ДОПУСКАЕТ СДАЧУ М-12 ДО 2027 Г, ОТМЕЧАЯ ИНТЕРЕС ИНВЕСТОРОВ К ПРОЕКТУ

Госкомпания "Автодор" допускает возможность полной сдачи трассы М-12 от Москвы до Казани до намеченного на 2027 год срока, отмечая интерес к проекту частных инвесторов. "С учетом высокого интереса частных инвесторов к проекту М-12 мы рассматриваем возможность завершить его раньше 2027 года за счет привлечения внебюджетных средств", - приводит пресс-служба слова председателя госкомпании Вячеслава Петушенко.

"Автодор" напоминает, что в период обсуждения трассировки М-12 в 2019 году предусмотренные на тот год 2,6 млрд руб., которые могли быть потрачены на строительство, оказались заморожены. Финансирование было открыто Минфином только в конце 2019 года в объеме порядка 140 млн руб.

Окончательная трассировка дороги была утверждена Дмитрием Медведевым лишь в конце октября. Тогда же были названы четыре участка строительства трассы, каждый из которых планируется сдать в свой срок. В частности, до 2024 года должен быть построен участок от Москвы до Владимира с обходом Казани, до 2025 года - участок от Владимира до Арзамаса. Завершение участка от Арзамаса до Канаша было запланировано в 2027 году. В ноябре "Автодор" приступил к разработке проектной документации.

По данным "Автодора", местоположение трассы, основные планировочные решения и участки в постоянной полосе её отвода уже определены, трассировка М-12 согласована с регионами ее прохождения, а "точечные вопросы по трассировке, в частности во Владимирской области, прорабатываются с учетом мнения жителей, муниципальных образований и органов исполнительной власти".

"Принимая во внимание высокую степень проработки инвестиционной составляющей проекта, отмечается повышенный интерес к нему со стороны российского и зарубежного делового сообщества. В настоящее время получено подтверждение о готовности принять участие в проекте как от строительных компаний, так и от крупнейших финансовых организаций. Они готовы обеспечить строительные мощности и необходимый объем внебюджетного финансирования", - отмечает госкомпания.

О каких именно инвесторах идет речь, "Автодор" не уточняет, но подчеркивает, что "вполне вероятно оптимизация сроков реализации проекта за счет более раннего начала строительства последнего участка от Арзамаса до Канаша".

При этом в конце ноября "Автодор" и ВТБ (МОЕХ: VTBR) договорились о сотрудничестве при строительстве другого, 350-километрового, участка М-12 - от Орехово-Зуево до Арзамаса, который планируется сдать к 2025 году. Основные направления сотрудничества - "структурирование и подготовка финансовой и технической документации по проекту для целей привлечения подрядчиков и организации финансирования".

Ранее в четверг Счетная палата опубликовала результаты проведенного анализа эффективности расходования бюджетных средств на строительство и ремонт автодорог, входящих в транспортный коридор "Европа - Западный Китай", частью которого является М-12.

Ведомство указало, что намеченная на 2027 год сдача центрального участка М-12 не позволит к 2024 году увеличить скорость движения на всей магистрали и обратило внимание, что перенос сроков строительства М-12 с 2021-2024 гг. (что было предусмотрено в соответствии с майскими указами президента 2018 г. - ИФ) на 2021-2027 гг. "приведет к общему увеличению объема капитальных вложений на прогнозируемый трехлетний уровень инфляции".

Окончательный вариант трассировки транспортного коридора из Европы в Китай был одобрен в конце августа 2018 года на совещании у курировавшего ранее транспорт вице-преьера Максима Акимова.

Российская часть магистрали проходит по скоростной трассе М-11 от Санкт-Петербурга до Москвы, далее - по участкам ЦКАД в Подмосковье (пусковые комплексы № 3 и №4), через строящуюся М-12 до подъезда к Чебоксарам и пересечения с автомобильной дорогой А-151 "Цивильск-Ульяновск" в районе Канаша. По ней дорога идет вниз, до обхода Тольятти с мостом через Волгу, проходит через Самарскую область и далее по М-5 спускается до Оренбурга. От Оренбурга дорога продолжается по Р-239 до границы с Казахстаном.

По данным "Автодора", стоимость строительства трассы М-12 протяженностью 794,4 км составит 690,9 млрд руб. В проект планируется привлечь внебюджетное финансирование в размере 267,8 млрд руб.

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКОВ ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ 2 УЧАСТКОВ ДОРОГИ "КОЛЫМА" ЗА 7,7 МЛРД РУБ.

Федеральное казенное учреждение "Межрегиональная дирекция по дорожному строительству в Дальневосточном регионе России Федерального дорожного агентства" (ФКУ ДСД "Дальний Восток") объявило аукцион на строительство и реконструкцию двух участков федеральной трассы "Колыма" в Магаданской области, следует из материалов сайта госзакупок.

Первый лот предусматривает реконструкцию участка дороги с 1510 км по 1536 км. Начальная стоимость контракта превышает 5,4 млрд рублей.

По второму контракту подрядчику предстоит обновить участок трассы с 1821 км по 1831 км. Стартовая цена закупки - 2,3 млрд рублей.

Срок выполнения работ - с момента заключения контракта до октября 2024 года по первому договору и до 31 октября 2023 года по второму.

Заявки на участие в торгах принимаются до 3 марта, в этот же день будет проведен аукцион.

Автодорога "Колыма" (Якутск-Магадан) проходит по территории Якутии и Магаданской области.

О катастрофической ситуации с автомобильными дорогами в Магаданской области в сентябре 2018 года докладывал президенту РФ Владимиру Путину Сергей Носов, на тот момент врио губернатора региона. Позднее дорожные службы провели обследование трассы "Колыма" и региональных автодорог. По выводам экспертов, только 20% дорожного покрытия соответствует нормативу.

На начало 2019 года необходимые вложения в реконструкцию автодорог области оценивались в 85 млрд рублей.

По информации магаданского филиала ФКУ Упрдор "Виллой", только 166 км автодороги "Колыма" из 834 км в Магаданской области имеют капитальный тип покрытия, остальная дорога находится в переходном типе покрытия. Протяженность всей трассы - более 2 тыс. км.

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; КС НЕ ПРИНЯЛ ЖАЛОБУ НА ПДД, ОБЯЗЫВАЮЩИЕ УСТУПАТЬ ДОРОГУ ПЕШЕХОДАМ

Конституционный суд (КС) РФ отказал россиянину Дмитрию Анцупову в принятии его жалобы на положение правил дорожного движения, обязывающее водителей уступать дорогу пешеходам на нерегулируемых пешеходных переходах, следует из материалов суда.

Как отмечается в отказном определении КС на официальном сайте суда, заявитель усомнился в конституционности пункта 14.1 ПДД, согласно которому водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для перехода.

Причиной обращения в КС стал административный штраф за нарушение этих требований, который Анцупову не удалось оспорить в судах общей юрисдикции. По мнению заявителя, оспариваемое положение не позволяет однозначно определить условия, при которых водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходу, тем самым допуская произвольное привлечение водителя к административной ответственности, а потому противоречит Конституции, уточняется в материалах КС.

Констатируя, что ПДД направлены на охрану жизни и здоровья граждан, Конституционный суд указал, что оспариваемый пункт "не предполагает произвольного применения".

"Будучи направленным на обеспечение безопасности жизни и здоровья пешеходов, как наиболее уязвимых участников дорожного движения, оспариваемое положение не может расцениваться как нарушающее конституционные права заявителя в указанном в жалобе аспекте", - заключил КС, отказав заявителю в принятии жалобы к рассмотрению.

"Отказать в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Анцупова Дмитрия Николаевича, поскольку она не отвечает требованиям федерального конституционного закона "О Конституционном суде Российской Федерации", в соответствии с которыми жалоба... признается допустимой", - говорится в определении КС РФ.

<https://ria.ru/20200214/1564694574.html>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2020.14.02; НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЙ ТЕХОСМОТР. ЧЕМ ГРОЗИТ ОТЗЫВ ДИАГНОСТИЧЕСКОЙ КАРТЫ?

Продолжается подготовка законодательных актов под новый закон «О прохождении технического осмотра транспортных средств», который вступит в силу летом этого года. Министерство транспорта опубликовало проект постановления, регламентирующего деятельность должностных лиц в отношении нарушителей новых правил. Они могут принимать решения об отзыве диагностической карты, когда будет доказан факт

нарушений установленной процедуры. Положение **Минтранса** вступает в силу в июне 2020 года вместе с новым законом о техосмотре.

Отзыв карты

К примеру, если автомобиль не показывался мастерам лаборатории, не проводились фотофиксации, или были допущены вопиющие ошибки при занесении данных в единую информационную систему, то выданная диагностическая карта может отзываться инспектором ГИБДД, а автомобилист будет обязан отправиться на повторный ТО. После изучения всех обстоятельств оператор ТО, совершивший подобное нарушение, может привлекаться к ответственности.

При этом информация об отзыве карты должна передаваться в страховую компанию, которая ранее на основе полученной карты выдавала полис ОСАГО.

Уже в июле в кодекс административных правонарушений КоАП РФ будут внесены поправки, определяющие штрафы и иное наказание за нарушения при проведении технического осмотра. К примеру, за управление автомобилем без ТО штраф может вырасти до 2 тысяч рублей. Сейчас он составляет 500–800 рублей.

Отзыв страховки

Однако не так страшен отзыв диагностической карты, как его последствия. Без ТО невозможно приобрести полис страхования автогражданской ответственности ОСАГО. А без него эксплуатация транспортного средства запрещена.

Представим ситуацию, что диагностическая карта была отозвана через несколько месяцев после ее получения. Причем водитель мог не знать о фальшивке, так как проверить сведения о мастерской и о нарушениях в их работе не всегда возможно простому водителю. С виду осмотр может протекать гладко. Автовладелец даже приедет на машине в мастерскую. Однако это не всегда гарантирует подлинность полученного им документа. В течение нескольких месяцев водитель эксплуатировал машину, приобрел полис ОСАГО, а затем его машина попала в ДТП, в котором он же и оказался виноват. Ущерб покрыли страховщики по ОСАГО. Однако признание постфактум диагностической карты недействительной может быть расценено страховой компанией как возможность потребовать эти деньги обратно. Виновнику аварии может быть выставлен так называемый регресс, то есть взыскание ущерба через суд.

Как пояснили в Российском союзе автостраховщиков (РСА), ситуация действительно сложная. «Пока закон об ОСАГО не предусматривает такого основания для расторжения договора ОСАГО, как выявление нарушений при проведении ТО. В то же время, если автовладелец располагает поддельной диагностической картой, которую он приобрел, понимая, что она поддельная, он может быть привлечен к ответственности по статьям УК, предусматривающим наказание за подделку документов. Кроме того, в описываемом случае договор ОСАГО может быть признан недействительным как договор, заключенный с нарушением закона».

Тем самым при прохождении техосмотра от автовладельцев потребуются более пристальное внимание к мастерским, выдающим диагностические карты, чтобы через несколько месяцев не оказаться в сложной финансовой ситуации.

Для контроля за работой мастерских МВД готовит интернет-сервис, где по VIN-номеру машины можно проверить подлинность полученной карты.

Процедура техосмотра

Сама же процедура техосмотра с июня 2020 года будет проходить следующим образом: все станции должны получить сертификат с обозначением их возможной максимальной работоспособности в зависимости от количества оборудования и персонала. Превышать ее не допускается более чем на 5%. Каждый осмотренный автомобиль должен отражаться в Единой автоматизированной системе ЕАИС ТО. Операторы должны зачислять в облако не только данные о машине, но и три фотографии процесса техосмотра с указанием геопозиции, даты и времени проведения диагностики.

Если техосмотр проведен, а по техническим причинам оператор не может передать все сведения в систему, то сделать это повторно можно на протяжении 4-х часов.

Если же неполадки со связью будут устраняться более четырех часов, то техосмотр отменится и открытая диагностическая карта в ней аннулируется. В течение суток можно предпринять вторую попытку занесения данных.

Подтверждать соответствие оператора техосмотра требованиям аккредитации будет Российский союз автостраховщиков (РСА). Государственный надзор за организацией и проведением технического осмотра осуществляет МВД России.

https://aif.ru/auto/support/nedeystvitelnyy_tehosmotr_chem_grozit_otzyv_diagnosticheskoy_karty

РБК; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2020.14.02; ПРИЗРАЧНЫЙ МАРШРУТ: ПУСТЯТ ЛИ ПОЕЗД ОТ ПЕТЕРБУРГА ДО ЛАПШЕЕНРАНТЫ

Главгосэкспертиза выдала положительное заключение на проект обустройства дополнительной инфраструктуры действующей грузовой железнодорожной линии Лосево — Каменногорск (Ленобласть). Эта инфраструктура нужна для организации пассажирских перевозок из Петербурга в поселки Карельского перешейка, город Каменногорск и далее в Финляндию. Однако, как считают эксперты, необходимого количества пассажиров для этой линии не будет, как еще долго не заработает в полную силу грузовой обход Петербурга, частью которого должна стать эта ветка.

Не только грузы

Первоначально новая двухпутная электрифицированная железнодорожная линия Лосево — Каменногорск длиной 62 км строилась как часть грузового обхода Петербурга в рамках крупнейшего в регионе комплексного инвестпроекта «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Бусловская Октябрьской железной дороги», финансируемого федеральным Инвестфондом и РЖД. Предполагалось, что она должна направлять потоки на Выборг и далее в Финляндию, а также в порты Приморск и Высоцк. Проект призван разгрузить от грузовых поездов путь для скоростного поезда «Аллегро» между Петербургом и Хельсинки.

Однако еще в момент официального открытия рабочего движения поездов на участке Лосево — Каменногорск в 2015 году Максим Соколов, занимавший тогда пост министра транспорта РФ, заявил: «Будет еще и пригородное пассажирское сообщение. Это решение Российских железных дорог, Северо-Западной пассажирской компании использовать инфраструктуру, в том числе, для любителей природы Карельского перешейка, грибников, ягодников, рыболовов». Правда, на просьбу РБК Петербург привести обоснование для пассажирского движения — присутствовавшие на церемонии представители Ленобласти только развели руками и заявили, что с ними никто это не обсуждал и что сами они не понимают, откуда РЖД возьмет достаточное количество пассажиров для регулярных поездок в глухие места Карельского перешейка, по которым проходит дорога.

Электричкой в Лапшеенранту?

С тех пор в ряды гипотетических интересантов новой линии добавили петербуржцев, якобы мечтающих ездить на поезде на шоппинг в финские Иматру и Лапшеенранту, а также летающих в Европу самолетами Ryanair из аэропорта Лапшеенранты. Вспоминались также иностранцы, посещающие Петербург через этот аэропорт. Такая идея возникла у финского Регионального союза Южной Карелии, который провел соответствующее исследование и в апреле 2019 года представил План мероприятий по развитию международного железнодорожного пункта сообщения через ЖДПП «Иматра — Светогорск». Тогда же сообщалось, что для запуска пассажирского сообщения необходимо электрифицировать существующий 26-километровый участок железной дороги от Каменногорска до границы в Светогорске и построить необходимую железнодорожную пограничную инфраструктуру в пункте пропуска. Согласно расчетам финнов, Иматра и Лапшеенранта имеют все шансы начать принимать пассажирские электрички из Петербурга через 6 лет после старта проекта.

Согласно комплексному исследованию, проведенному в Финляндии и России, пассажиропоток составит миллион пассажиров в год, поскольку значительная часть российских туристов, приезжающих в Финляндию на машине, пересекает на поезд. К 2035 году этот показатель вырастет до 1,3 — 1,5 млн человек, полагают исследователи. Как уточнила «Фонтанке» Светлана Воронцова, исполнительный вице-президент ГК «Транспортная интеграция» (исполнитель исследования с российской стороны по заказу

Южной Карелии), расчётная стоимость билета составит 1500 руб. Опрос читателей издания показал, что почти 80% респондентов заинтересованы в поездках в приграничную Финляндию на поезде. Почти каждый третий готов воспользоваться электричкой Петербург — Иматра — Лаппеенранта пару раз за полугодие, 16% заявили о желании использовать этот вид транспорта ежемесячно.

Между тем, эксперты сомневаются в том, что такая принципиальная готовность реализуется на практике при стоимости билета в 1,5 тыс. руб. в одну сторону при том, что транспортные компании возят сейчас петербуржцев комфортабельными автобусами в шоппинг-туры вдвое дешевле — за 750-850 руб. в обе стороны, включая, к тому же, доставку в популярные магазины. Так же маловероятен, по их мнению, расчет на пассажиров аэропорта Лаппеенранты. Вместо прогнозируемого исследователями увеличения пассажиропотока, скорее всего, будет, наоборот, сокращение, поскольку с 2020 года из аэропорта Пулково начинают летать мировые лоукостеры, в том числе и Ryanair, а помимо более удобной логистики для жителей Петербурга (да и для иностранцев, сейчас приезжающих в Петербург рейсами Ryanair через Лаппеенранту) Пулково имеет перед Лаппеенрантой еще одно серьезное преимущество — режим «седьмой степени свободы воздуха» для лоукостеров, позволяющий им совершать прямые перелеты без обязанности делать промежуточную остановку в городе «постоянной прописки» авиакомпании.

Не будет и грузов

Есть проблемы и с перевозкой грузов, на которые также рассчитывают финны и строящийся в Приморске крупный (на 11 терминалов) новый порт «Приморский УПК». Из трех участков грузового обхода Петербурга готово к увеличению грузопотоков только два: Лосево — Каменногорск и Каменногорск — Выборг.

К реконструкции третьего, от Лосево в сторону Петербурга и дальше на юг «в Россию», еще и не приступали ни **Минтранс**, ни РЖД. Между тем, это очень проблемный участок. Во-первых, он проходит по густонаселенным рекреационным территориям (садоводствам, дачам, объектам туристско-рекреационной инфраструктуры взрослого и детского отдыха) с высокой интенсивностью движения пригородных пассажирских электропоездов. Жители этих территорий, в основном петербургские дачники, стали активно протестовать, когда узнали о проекте переноса сюда всего грузового движения из Петербурга на север, поскольку, по расчетам ФГУП «РосНИПИУрбанистики», интервал движения грузовых поездов, с учётом предполагаемой нагрузки, составит 5-8 минут круглосуточно, что практически соответствует интервалу движения на линиях метрополитена. Помимо постоянного шума и грохота от грузовых поездов, загрязнения воздуха и почв перевозимыми нефтепродуктами, такой интервал создаст массу разных проблем, в частности, невозможность пересечь железную дорогу в привычных местах — в настоящее время из 24 пересечений на участке Ручьи — Лосево только 5 проходят над или под железнодорожными путями.

Во-вторых, этот участок просто не способен обеспечить серьезные грузопотоки. Дело в том, что железнодорожная линия этого участка к востоку от Петербурга до сих пор однопутная. Из-за этого на маршруте возникает «бутылочное горлышко» — узкое место, не способное обеспечить запланированную интенсивность грузового движения. Эту проблему все специалисты знают, и в документах проекта грузового обхода Петербурга предусмотрено строительство второго главного пути на участке Заневский пост — Ржевка — Ручьи и второго мостового перехода через Неву на перегоне Павлово-на-Неве — Манушкино. Однако в апреле 2014 года РЖД официально отказалось финансировать эти работы, ссылаясь на нехватку средств, и предложило властям Петербурга и Ленобласти искать деньги в **Минтрансе**.

С тех пор прошло 6 лет, «а воз и ныне там», хотя эта проблема обсуждалась на множестве совещаний. Судя по всему, проблема не только в деньгах, но и в том, что властям обоих регионов не нравится сам маршрут, создающий большие проблемы жителям обоих регионов. К тому же, он проходит через Ржевку, Ручьи и Ладожский вокзал в Петербурге, что создает дополнительные транспортные проблемы городу. На очередном совещании с РЖД в сентябре 2018 года Смольный предложил построить новый маршрут — прямую ветку от Лосево до моста через Неву в районе Павлово-на-Неве, где новый путь сольется с

существующим на перегоне Манушкино — Павлово-на-Неве. Эта ветка минует и Ржевку, и Ладожский вокзал и вообще проходит на значительном расстоянии как от Петербурга, так и от пассажирской ветки Петербург-Лосево. Однако ее стоимость настолько велика (десятки миллиардов рублей), что руководство РЖД, с которым консультировались после совещания 2018 года, заявило, что предпочитает гораздо более дешевую реконструкцию нынешней ветки. Как сообщили в аппарате вице-губернатора Максима Соколова, РЖД представило свой проект — и сейчас в правительстве Петербурге его анализируют. Никаких решений пока не принято.

В свете всех этих обстоятельств как намерение организовать пассажирское сообщение в Лаппеенранту из Петербурга через Лосево и Каменногорск, так и расчет на полноценную загрузку грузового обхода Петербурга представляются призрачными и, во всяком случае, пока имеющими слабые шансы на реализацию. Эта ситуация показала справедливость сомнений, которые высказывали специалисты и общественники на старте инвестпроекта. В частности, как утверждал Владимир Щитинский, директор ФГУП «РосНИПИУрбанистики», которому была поручена экспертиза проекта, РЖД выбрало худший вариант маршрута грузового обхода Петербурга из всех возможных с точки зрения интересов общества, да и бизнеса, причем самый дорогостоящий.

https://www.rbc.ru/spb_sz/14/02/2020/5e464b949a79472a1265d66d

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; РЖД ИЗУЧАТ ИДЕЮ УВЕЛИЧЕНИЯ МЕЖРЕМОНТНОГО ПРОБЕГА ВАГОНОВ С КАССЕТНЫМИ ПОДШИПНИКАМИ

ОАО "Российские железные дороги" и его структуры проанализируют идею об увеличении межремонтного пробега грузовых вагонов на тележках с кассетными подшипниками, что позволит сократить расходы на обслуживание подвижного состава.

Соответствующая договоренность достигнута в ходе заседания рабочей группы, созданной для обсуждения результатов испытаний такой техники, которое состоялось 6 февраля в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта (Росжелдор) РФ ("Интерфакс" ознакомился с содержанием протокола встречи).

Инициативу проработают департамент технической политики и управление вагонного хозяйства (УВХ) центральной дирекции инфраструктуры РЖД, а также "дочки" монополии - АО "Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава" (ВНИКТИ, г. Коломна, Московская обл.) и АО "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ). Предложения по итогам анализа будут представлены в Росжелдор.

В свою очередь УВХ, проектно-конструкторское бюро вагонного хозяйства и департамент технической политики "Российских железных дорог" должны будут направить в ведомство идеи по унификации адаптеров, которые будут обеспечивать крепление кассетных подшипников к раме тележки.

Также РЖД продолжат выполнять технико-экономическую оценку того, насколько эффективно использование кассетных подшипников в грузовых вагонах, включая подготовку обоснования затрат для всех участников рынка грузовых железнодорожных перевозок. По итогам работ ВНИИЖТ, управление вагонного хозяйства и департамент технической политики монополии проинформируют Росжелдор о готовности технико-экономического обоснования для проведения очередного заседания рабочей группы.

Как сообщалось ранее, на встрече обсуждались итоги комплексных исследований кассетных подшипников производства "ЕПК - Бренко подшипниковая компания" (совместное предприятие американской Amsted Rail и "Европейской подшипниковой корпорации", ЕПК Олега Савченко) в типовой тележке модели "18-100" с разными адаптерами - в сравнении с традиционными роликовыми цилиндрическими. Техническое заключение подготовило ВНИКТИ.

Помимо представителей института и Росжелдора, в заседании, в частности, участвовали менеджеры ОАО "Российские железные дороги", Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупнейших собственников грузовых вагонов), ряда его участников, Объединения вагоностроителей, Ассоциации производителей подшипников.

В протоколе отмечается, что результаты испытаний и информацию о ее программе РЖД направит СОЖТ.

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; РЖД НАЧНУТ ОБУЧЕНИЕ ЖЕНЩИН ПО ПРОФЕССИИ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА

РЖД летом 2020 года начнут обучение женщин по профессии помощник машиниста, которые затем начнут работать на поездах "Ласточка", "Сапсан" и пассажирских локомотивах других поездов, пишет корпоративная газета компании "Гудок".

Законодательно в РФ планируется разрешить женщинам работать машинистами с 2021 года. Замгендиректора РЖД Олег Валинский ранее в интервью "Гудку" говорил, что женщинам для работы машинистом надо пройти обучение и определенный срок побыть помощником, а наиболее подходящим для них является пригородное движение, например в Москве. Подготовку новых рабочих мест для женщин обсудили на заседании координационного совета по улучшению условий труда, отдыха и социальной поддержки работников РЖД.

"Летом 2020 года ОАО "РЖД" начнёт подготовку женщин по профессии "помощник машиниста". В компании определили 12 подразделений учебных центров профессиональных квалификаций, где они будут осваивать науку управления локомотивами", - пишет "Гудок" в пятницу.

По словам замначальника департамента управления персоналом РЖД Александра Збарского, в Лихоборском подразделении, а также в Санкт-Петербурге и Екатеринбурге будут готовить работниц для Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава (ЦДМВ) и дирекции скоростного сообщения (ДСС). Срок подготовки на помощника машиниста составляет 24 недели. "Чтобы женщины могли выйти на работу с 1 января, рассчитываем начать обучение уже в июне", - приводит издание его слова.

Газета отмечает, что в РЖД уже есть понимание, на каких участках и на каком подвижном составе будут работать женщины-помощники машиниста. ДСС выбрала в качестве пилотного полигона Московскую дорогу и южный участок Северо-Кавказской магистрали. "На первом этапе выбраны две серии "Ласточек", на втором этапе будем рассматривать уже "Сапсаны". Дирекция тяги выбрала 43 участка на 9 дорогах, ЦДМВ – все 16 дорог. Есть понимание по подвижному составу – это ЭП20 и ЭП2К, которые проходят по всем параметрам", - цитирует "Гудок" Збарского. ЭП20 и ЭП2К - пассажирские локомотивы.

Сопредседатель координационного совета, советник гендиректора РЖД Ирина Костенец отметила, что желающие обучаться профессии помощника машиниста есть. "Гудок" напоминает, что в Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) с 2018 года помощником машиниста электропоезда работает Елена Лысенко, которая шла к своей мечте наперекор обстоятельствам и запретам.

<https://ria.ru/20200214/1564695444.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7760783>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ПЕРВЫЙ ЗАМГЛАВЫ "ТРАНСКОНТЕЙНЕРА" МАРКОВ СТАЛ ГЕНДИРЕКТОРОМ Ж/Д ОПЕРАТОРА - ГРУППА "ДЕЛО"

Виктор Марков, занимавший должность первого заместителя ПАО "Трансконтейнер" (МОЕХ: TRCN) по правовым вопросам, стал генеральным директором ж/д оператора, сменив на этом посту Вячеслава Сараева, сообщили "Интерфаксу" в группе "Дело".

Вопросы о прекращении полномочий и избрании генерального директора обсуждались на заседании совета директоров ж/д оператора в пятницу.

О том, что СЕО "Трансконтейнера" вместо Сараева может стать его зам Марков стало известно в среду. Марков стал кандидатом на этот пост со стороны РЖД, сообщила группа "Дело". "Данная кандидатура может удовлетворить всех акционеров общества", - отмечала группа. Источник "Интерфакса", близкий к стивидорной группе пояснял, что в пятницу совет директоров может избрать временного генерального директора.

Как сообщалось, группа "Дело", которая является основным владельцем ж/д оператора, планирует кадровые изменения в его руководстве. В частности, в состав топ-менеджмента "Трансконтейнера" будут выдвинуты нынешний президент FESCO Александр Исурин, выходец из "Калашникова" (покинул концерн в ноябре) Павел Скачков и бывший совладелец обанкротившегося в 2018 году банка "Финансово-промышленный капитал" Сергей Долгов, сообщила группа. Ранее "Коммерсантъ" со ссылкой на источники утверждал, что Исурин может стать генеральным директором ж/д оператора.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Transkonteinere-izbrali-novogo-gendirektora--2020-02-14/>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ЖИТЕЛИ НАХОДКИ В ПРИМОРЬЕ ЖАЛУЮТСЯ В ПРОКУРАТУРУ И РОСПРИРОДНАДЗОР НА ЕЖЕДНЕВНЫЕ МАССОВЫЕ ВЫБРОСЫ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ

Дальневосточная транспортная прокуратура рассматривает обращение жителей микрорайона Врангель города Находка Приморского края, которые просят провести проверку по факту ежедневных загрязнений акватории и воздуха угольной пылью.

"Обращение от жителей Врангеля поступило. В настоящее время оно зарегистрировано и находится на рассмотрении" - сообщили агентству "Интерфакс - Дальний Восток" в пресс-службе Дальневосточной транспортной прокуратуры.

В своем обращении в прокуратуру местные жители говорят о ежедневных загрязнениях акватории и воздуха угольной пылью.

"В период с 18 января по 13 февраля 2020 года жители микрорайона Врангель Находки ежедневно фиксируют значительное загрязнение атмосферы, акватории и береговой линии бухты Врангель (со стороны угольного комплекса) угольной пылью. Просим провести оперативную проверку и срочно принять меры", - говорится в обращении. Копией обращения располагает редакция агентства "Интерфакс - Дальний Восток".

Отмечается, что выбросы стали ежедневными в 2020 году. В ноябре-декабре 2019 года, по данным местных жителей, подобные выбросы фиксировались один раз в семь-десять дней.

В обращении приводится инстаграмм-аккаунт, в котором ежедневно публикуются фотографии бухты Врангеля, где на большом участке акватории и в воздухе видна черная пыль.

Также 27 января жители Врангеля обращались с просьбой провести проверку по факту ежедневных загрязнений угольной пылью в Росприроднадзор. Ведомство пока не ответило на обращение.

Как сообщалось, в начале февраля суд в Приморье в феврале оштрафовал на 500 тыс. руб. стивидорную компанию ООО "Порт Вера" поселка Подьяпольск Шкотовского района Приморского края за загрязнение угольной пылью. Проверки надзорных ведомств начались после публикаций видео с загрязнениями пылью акватории в социальных сетях. Также Приморская транспортная прокуратура проводит проверку по соблюдению стивидорной компанией правил при погрузке каменного угля в торговом порту Посьет в Хасанском районе на юге края.

Проблема загрязнения угольной пылью наиболее остро ощущается в приморском городе Находка. Экологическая ситуация в этом городе активно обсуждается последние несколько лет. В 2017 году она осложнилась, так как через местные порты резко вырос экспорт угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В порту Находки работают несколько перегрузочных терминалов. В результате открытой перевалки угля при сильном ветре пыль разносится по окрестностям и покрывает улицы.

Еще в 2017 году стивидоры и власти края подписали соглашение о том, что в Находке будет направлено более 1,5 млрд рублей на мероприятия по охране окружающей среды в 2018-2020 годах.

Ранее губернатор Приморья Олег Кожемяко заявлял, что работа стивидоров в регионе, которые не перейдут на закрытую перевалку угля в 2020 году, будет остановлена.

ТАСС; 2020.14.02; НА "ДАЛЬЗАВОДЕ" УСТАНОВИЛИ ПЕРВЫЙ В ПРИМОРЬЕ СТЕНД ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Первый в Приморском крае испытательный стенд для дизельных судовых двигателей установлен и введен в эксплуатацию в цехе "Центра судоремонта "Дальзавод", сообщает в пятницу пресс-служба АО "Дальневосточный центр судостроения и судоремонта" (в структуру которого входит и "Дальзавод").

Как заявил в ноябре 2019 года полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), вице-премьер Юрий Трутнев, возвращение российских судов на ремонт в российские судоремонтные заводы вместо зарубежных должно стать результатом усилий государства, которое уже привлекло на дальневосточные верфи заказы на строительство судов. По информации Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров, на Дальнем Востоке есть спрос на судоремонт. Здесь работают порядка 150 крупнотоннажных промысловых судов, 300 среднетоннажных и 500 малотоннажных.

"В турбодизельном цехе №9 АО "Центр судоремонта "Дальзавод" введен в эксплуатацию испытательный стенд для дизельных двигателей. Оборудование позволит проводить испытания и диагностику ДВС (двигателей внутреннего сгорания - прим. ТАСС) различных моделей. Подобный стенд впервые запущен в Приморском крае и в настоящий момент работает в тестовом режиме", - говорится в сообщении.

Испытательный стенд - это комплекс механизмов, позволяющий проводить диагностику и проверку работы всех имеющихся судовых двигателей различных марок, а также двигателей для спецтехники. После проведения ремонта двигателя внутреннего сгорания, оборудование позволяет оценить эксплуатационные параметры двигателя на всех режимах работы и провести полный комплекс сдаточных испытаний.

Введение в эксплуатацию стенда, по словам представителей завода, позволит существенно сократить время ремонта двигателей, повысит их эксплуатационную надежность после ремонта, минимизирует риски возникновения отказов в работе отремонтированных механизмов.

<https://tass.ru/ekonomika/7760483>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; СУДОВЕРФЬ "ЗВЕЗДА" ПРИСТУПИЛА К СТРОИТЕЛЬСТВУ 5-ГО ТАНКЕРА-АФРАМАКСА ДЛЯ РОСНЕФТЕФЛОТА

ООО "Судостроительный комплекс "Звезда" (ССК, создается на базе Дальневосточного завода "Звезда" в Приморском крае) приступило к строительству пятого танкера-афрамакса, сообщает правительство Приморского края.

Заказчиком крупнотоннажного танкера девятим 114 тыс. тонн выступает АО "Роснефтефлот", дочернее общество "Роснефти".

Всего в портфеле заказов верфи 12 таких судов. Сборка секций и блоков первых четырех танкеров в настоящее время ведется в цехах и на стапеле предприятия.

Первый из серии афрамаксов планируется спустить на воду весной 2020 года, отмечается в сообщении. Они предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов. Длина танкера составит 250 метров, ширина - 44 метра. На судне предусмотрена площадка для вертолета.

Производственная программа ССК "Звезда" на период до 2035 года насчитывает 178 единиц судов и морской техники различных типов. Пилотную загрузку комплексу обеспечивает компания "Роснефть" (МОЕХ: ROSN), разместившая на судовой верфи заказ на 28 судов. В частности, из 12 афрамаксов 10 заказала "Роснефть", еще два - "Совкомфлот". ССК "Звезда" создается на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) консорциумом АО "Роснефтегаз", ПАО "НК "Роснефть" и Газпромбанка (МОЕХ: GZPR).

В продуктовую линейку "Звезды" войдут суда водоизмещением до 350 тыс. тонн, элементы морских платформ, суда ледового класса, коммерческие суда для транспортировки грузов, специальные суда и другие виды морской техники любой сложности, характеристик и назначений, в том числе техника, которая ранее в России не выпускалась в связи с отсутствием необходимых спусковых и гидротехнических

сооружений. Пилотную загрузку комплексу обеспечивает компания "Роснефть", которая заключила с ДЦСС эксклюзивное соглашение о размещении всех заказов на строительство новой морской техники и судов на его мощностях.

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ОСК НАМЕРЕНА СДАТЬ ЛЕДОКОЛ "ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН" БЕЗ ШТРАФНЫХ САНКЦИЙ, ОСПОРИТ СТОИМОСТЬ ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СУДЕ

АО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) намерено передать заказчику ледокол "Виктор Черномырдин" без штрафных санкций за задержку сроков строительства судна, оспорит в суде его конечную стоимость.

"Пароход готов, законсервирован под передачу заказчику, либо под начало проведения ледовых испытаний. Поскольку совершенно очевидно, что пароход явился плодом как успешных, так и неудачных решений и нас, и заказчика, у нас есть четкое понимание, что, если в сложившейся ситуации еще на нас положить штрафные санкции (за задержку строительства судна - ИФ), это будет двойное наказание совершенно невиновных людей", - заявил журналистам глава ОСК Алексей Рахманов.

"Решение принято следующее: мы вносим коррективы в соответствующую программу **Минтранса** (программа развития транспорта - ИФ) и по мере подписания документов передаем (ледокол - ИФ) заказчику, так чтобы рисков начисления штрафных санкций не было", - сказал он.

"Конечно, (в суд - ИФ) пойдем, ну а по цене куда деваться, с ней надо в суд идти", - сказал Рахманов, отвечая на вопрос о намерении оспорить конечную стоимость строительства судна. "Пароход-то другой, начинали строить одно, закончили строить другое", - отметил он, говоря о конечной цене ледокола.

Ранее сообщалось, что ледокол проекта 22600 (ЛК-25) "Виктор Черномырдин" не будет передан заказчику ФГУП "Росморпорт" (структура Росморречфлота) в конце 2019 года. "Планируемый срок - первый квартал 2020 года", - сообщала **пресс-служба** "Объединенной судостроительной корпорации".

"Адмиралтейские верфи" в октябре 2019 года завершили морской этап заводских ходовых и государственных испытаний ледокола "Виктор Черномырдин". После испытаний судно вернулось на завод для проведения ревизии и чистовой отделки. Все технические характеристики ледокола в ходе испытаний были подтверждены.

В соответствии с условиями госконтракта, ледовые испытания в арктических морях судно должно пройти уже после передачи заказчику, поскольку ледовое поле необходимой толщины и прочности установится только в марте-апреле 2020 года.

В июле 2019 года "Ведомости" со ссылкой на источники, близкие к **Минтрансу**, сообщили, что стоимость строительства ледокола "Виктор Черномырдин", на котором ранее произошел пожар, выросла в 1,5 раза, до 12 млрд рублей.

В ноябре 2018 года на строящемся ледоколе произошел пожар. В ОСК оценивали ущерб от пожара в 150 млн рублей, не исключая, что сроки сдачи судна могут быть сдвинуты из-за проблем с закупкой импортного оборудования.

Строительство ледокола "Виктор Черномырдин" началось в октябре 2012 года. Первоначально его передача заказчику была запланирована на 2015 год, однако затем сроки сдвинулись.

Дизель-электрический ледокол проекта 22600 является одним из самых мощных и самым большим в мире неатомным ледоколом, предназначен для работы на Северном морском пути. Длина судна - 147 м, ширина - 29 м, осадка - 8,5 м, автономность плавания - 60 суток, мощность силовой установки - 25 МВт. Общая численность экипажа и спецперсонала составляет 128 человек.

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ПОРТЫ КРЫМА ГОТОВЯТ МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ ИЗ-ЗА МАЛОЙ ЗАГРУЗКИ НА ФОНЕ САНКЦИЙ

Минтранс Крыма заявляет о тяжелом финансовом положении на подконтрольном ему ГУП "Крымские морские порты" (КМП), часть сотрудников предприятия решено уволить, сообщила **пресс-служба** ведомства.

"Оптимизация штатной численности ГУП является путем выхода из кризисной ситуации и позволит обеспечить безубыточность работы предприятия без постоянного субсидирования из бюджета Республики Крым", - говорится в пресс-релизе министерства транспорта Крыма.

Ведомство считает, что такое решение позволит избежать банкротства и ликвидации КМП.

"В связи с введенными Евросоюзом санкциями по отношению к республике Крым, а также вводом в эксплуатацию транспортного перехода через Керченский пролив и, как следствие, переориентацией пути следования пассажирского и грузового транспорта на альтернативный маршрут движения ГУП РК "Крымские морские порты" находится в тяжелом финансовом положении. Доходная часть предприятия значительно снизилась", - отмечается в сообщении.

Министерство заверяет, что сокращение работников КМП не нарушает требований Трудового кодекса России.

Сколько сотрудников планируется уволить, в пресс-релизе не уточняется. **Минтранс** Крыма утверждает при этом, что работа для них есть как на территории полуострова, так и в соседних регионах РФ.

Директор по правовым и имущественным вопросам КМП Денис Дворниченко в эфире радио "Крым" сообщил, что сокращение на предприятии не первое, но на этот раз есть "признаки массовости".

"Пока нельзя сказать, сколько конкретно человек останутся без работы. Мы оптимизируем организационную структуру, в Керчи исторически находилось несколько филиалов. Такая оптимизация позволяет более мягко подходить к вопросам управления предприятием. Тем не менее, предположительно, сокращение коснется порядка 400 человек в одном городе. Также под это попадает Феодосийский торговый порт - там порядка 120 штатных единиц, то есть, фактическое сокращение людей может быть меньшим", - отметил Дворниченко.

Председатель профсоюза Керченского рыбного порта Валентина Козловская не исключает увольнения около 600 сотрудников КМП.

По ее информации, руководство Крымских морских портов по согласованию с **Минтрансом** Крыма приняло решение о прекращении деятельности двух филиалов - Керченского рыбного порта и паромной переправы. Сокращения также ожидаются в торговом порту и "Госгидрографии".

"С 1 апреля уже нулевое штатное расписание (в рыбпорту - ИФ). Часть людей переходит на работу в торговый порт, а большая часть уходит за ворота. Ожидается массовое сокращение - более 600 человек, в том числе частично и в торговом порту", - цитирует Козловскую сайт kerch.com.ru.

Козловская заявила другому керченскому изданию - Kerch.one, что портовики дважды подавали заявки в администрацию Керчи на мирные акции 15 и 22 февраля против сокращений на КМП, но не получили согласования.

ГУП "Крымские морские порты" создано парламентом Крыма в 2014 году. Оно имеет в настоящее время семь филиалов: "Керченский торговый порт", "Керченский рыбный порт", "Феодосийский торговый порт", "Ялтинский торговый порт", "Евпаторийский торговый порт", "Керченская паромная переправа", "Госгидрография".

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России и Европе. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыто 16 мая 2018 года, проезд грузовиков - 1 октября того же года. Пассажирские поезда пошли по ж/д части моста 25 декабря 2019 года. Грузовые поезда запустят позже, 1 июля 2020 года.

Стоимость Крымского моста, генподрядчиком строительства которого является компания "Стройгазмонтаж", составляет порядка 228 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200214/1564793312.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; СМА CGM ОСТАНОВИЛА ПРИЕМ ЗАЯВОК НА ЭКСПОРТ ВСЕХ КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА, ПРЕДУПРЕДИЛА О ДЕФИЦИТЕ МЕСТ НА Д.ВОСТОКЕ

Французская контейнерная линия СМА CGM уведомила клиентов об остановке с 14 по 21 февраля приема заявок на экспорт всех контейнеров из Санкт-Петербурга, Бронки и Усть-Луги, говорится в документе, имеющемся в распоряжении "Интерфакса".

"В связи с чрезмерной загруженностью портов перевалки Роттердам и Гамбург, вызванной крайне неблагоприятными погодными условиями, увеличением количества отмененных в результате распространения эпидемии коронавируса рейсов, а также в связи с необходимостью выполнения обязательств в рамках уже заключенных договоров перевозки, СМА CGM вынуждена приостановить принятие заявок на перевозку/букинг всех типов контейнеров с грузами всех классов из российских портов Санкт-Петербург, Бронка и Усть-Луга по всем экспортным направлениям в период с 14 февраля 2020 года по 21 февраля 2020 года", - говорится в документе.

В Большом порту Санкт-Петербург контейнеровозы СМА-CGM заходят на терминалы ЗАО "Контейнерный терминал Санкт-Петербург" (КТСП), АО "Петролеспорт" и АО "Первый контейнерный терминал" (ПКТ и ПЛП входят в Global Ports), а также на контейнерный терминал ООО "Феникс" в Бронке под Петербургом.

В Калининграде суда линии совершают судозаходы на два терминала - ООО "Балтийская стивидорная компания" (БСК, входит в группу "НМТП" (МОЕХ: NMTP)) и ОАО "Калининградский морской торговый порт". В порту Усть-Луга (Ленинградская обл.) СМА CGM заходит в ОАО "Усть-Лужский контейнерный терминал" (УЛКТ, входит в Global Ports).

"Рыночная доля СМА CGM на Северо-Западе составляет около 20% с учетом импортных контейнеров", - пояснил "Интерфаксу" источник на контейнерном рынке. По словам собеседника агентства в порту, заявки на отгрузку экспортных контейнеров на фидерных маршрутах на текущей неделе французская контейнерная линия принимала на апрель.

Ранее СМА CGM в связи с серьезным сокращением мест на судах, следующих из Европы в направлении Китая, остановила прием заявок на экспортные перевозки контейнеров из портов Балтики (в том числе из Калининграда) в КНР и страны Юго-Восточной Азии.

В пятницу СМА CGM также предупредила клиентов о дефиците мест на судах для экспорта контейнеров из российских портов Дальнего Востока. "Обращаем ваше внимание на ухудшение ситуации с местами на судах в портах Владивосток, Восточный для экспортного груза. СМА CGM не может гарантировать отгрузку ваших контейнеров в пределах согласованного свободного периода по хранению, поэтому рекомендуем перед отправкой грузеных контейнеров отправителем в адрес порта погрузки связаться с местным офисом продаж для корректного планирования ваших отправок в целях минимизации последствий и дополнительных расходов для вашего бизнеса", - говорится в уведомлении клиентам.

По словам источника "Интерфакса", ситуация с дефицитом мест для экспорта контейнерных грузов сейчас характерна в целом для контейнерного рынка Дальнего Востока. "Некоторые контейнерные линии подвержены риску больше, кто-то меньше, зависит от распределения тоннажа и перетока объемов на глобальных сервисах. Разные линии в разной степени взяли на себя удар от эффекта приостановки производства в Китае", - сказал собеседник агентства. Доля СМА CGM на Дальнем Востоке составляет порядка 10% регионального контейнерного рынка, но дефицит мест под экспортный груз может серьезно повлиять на группу FESCO, которая является партнером французской линии на совместных сервисах в Китае и страны ЮВА, считает он.

В начале февраля стало известно, что мировые контейнерные линии вынужденно корректируют из-за продления новогодних каникул в КНР расписание судозаходов на регулярных контейнерных сервисах из Китая в порты Владивосток и Восточный (Приморский край, Находка). В частности, СМА CGM отменила судозаходы двух контейнеровозов на сервисах RUFEX (регулярные контейнерные линии из портов Китая в порты Владивосток и Восточный) и сместила по времени судозаходы еще одного судна на совместном сервисе с FESCO.

ТАСС; 2020.17.02; ИНВЕСТОР НАЧНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ БАЙКАЛ В 2020 ГОДУ

Строительство нового терминала в международном аэропорту Байкал в Улан-Удэ начнется в 2020 году. Об этом сообщил в понедельник ТАСС глава Бурятии Алексей Цыденов.

В 2017 году аэропорт Байкал сменил собственника, ранее им была ГК «Метрополь», сейчас - владелец холдинга «Новпорт» Роман Троценко. В апреле 2018 года состоялась церемония закладки первого камня в фундамент нового терминала. Тогда сообщалось, что «Новпорт» планирует инвестировать в проект около 2 млрд рублей.

«Сейчас идет проектирование, во втором квартале инвестор должен выйти с экспертизой проектных работ. В этом году начнется стройка, в 2021 году у нас будет новый терминал», - сказал глава региона.

Ранее в Министерстве по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии сообщали, что в результате работ площадь аэровокзального комплекса аэропорта будет увеличена на 30% - с 5 тыс. кв. м. до 6,5 тыс. кв. м. Также планируется капитальный ремонт действующего терминала «с изменением дизайна под международные перевозки». По данным коммерческого директора аэропорта Байкал Дмитрия Гармаева, пассажиропоток в воздушной гавани Улан-Удэ в 2019 году вырос по сравнению с показателем 2018 года на 27% и составил около 478,5 тыс. человек. Самые популярные направления - Москва, Иркутск, Новосибирск. Авиаперевозчики, осуществляющие рейсы в Улан-Удэ, - S7, «Победа», «Смартавиа», «Якутия», «Ираэро», «Ангара», «СИЛА», «Hunnu Air» (Монголия), «Икар».

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Одним из его преимуществ является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания.

В 2017 году аэропорту присвоен статус открытого неба пятой степени свободы воздуха. Это позволяет воздушной гавани принимать самолеты иностранных компаний для транзитных рейсов. В России такой статус имеют аэропорты Владивостока, Сочи и Калининграда. В 2018 году рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» за 4 млрд рублей построена новая взлетно-посадочная полоса, способная принимать такие типы самолетов, как Boeing 767-300.

<https://tass.ru/ekonomika/7775159>

ТАСС; 2020.16.02; НОВЫЙ РЕЙС «ЮВТ-АЭРО» СВЯЖЕТ В МАЕ ОМСК С КУРОРТАМИ ГОРНОГО АЛТАЯ

Авиакомпания «ЮВТ-Аэро» при поддержке правительства Омской области запустит в мае первый рейс из Омска в Горно-Алтайск для развития межрегионального туризма. Об этом в понедельник рассказал ТАСС начальник управления транспорта Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области Алексей Лазуткин.

«Мы в январе добавили [субсидируемый] рейс в Новокузнецк - это горнолыжный курорт Шерегеш. Летом в этом направлении перелетов не будет, это же зимний курорт, поэтому мы открываем в мае рейс в Горно-Алтайск авиакомпании «ЮВТ-Аэро», - сказал Лазуткин.

Рейс в Горно-Алтайск из Омска будет выполняться впервые. Лазуткин добавил, что регион планирует запустить также рейс из Омска в Барнаул, но пока это направление не получило одобрения Росавиации. «Мы подадим повторно заявку в начале мая. Планируется, что рейс будет выполняться, как и в Новокузнецк, [авиакомпанией] Utair», - отметил представитель министерства.

По словам Лазуткина, Омская область активно участвует в развитии межрегиональных рейсов. В 2020 году регион субсидирует авиарейсы в Казань, Ростов-на-Дону, Новокузнецк, Екатеринбург, Новый Уренгой, Салехард, Ханты-Мансийск, Нижневартовск и Тюмень.

<https://tass.ru/sibir-news/7775059>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; ЛАЙНЕРЫ SSJ100 ВОЙДУТ В ПАРК АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Российские пассажирские самолёты Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) войдут в парк авиакомпании для Дальнего Востока, предварительно в количестве 20 машин, сообщил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

Президент России **Владимир Путин** ранее поручил правительству до 31 января проработать создание авиакомпании с российскими самолетами для перевозок в Дальневосточном федеральном округе и в труднодоступных районах.

«Конечно, да. В объёме, которая может потребить эта дальневосточная компания. Предварительно, по крайней мере то, что мы обсуждали с **Минтрансом** и Миндальвостока, это порядка 20 машин. Для ОАК это хороший заказ», - сказал Мантуров, отвечая на вопрос, планируется ли поставлять SSJ100 для новой дальневосточной компании.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих ранее сообщал, что **Минтранс** направил в правительство свои предложения по авиакомпании для Дальнего Востока и ожидает в ближайшее время совещания по этому вопросу. Он также сообщал, что пока не решено, будет ли это новая авиакомпания или она будет создана на базе действующего перевозчика. Неизвестно пока и кто будет ей управлять - кто-то из крупнейших корпораций, регион или авиакомпания.

<https://ria.ru/20200214/1564803761.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; "ПОБЕДА" ОТКРЫЛА СВОЙ ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ БОРТПРОВОДНИКОВ

Авиакомпания "Победа" открыла собственный авиационный учебный центр для подготовки бортпроводников, передал корреспондент "Интерфакса".

Центр расположен неподалеку от аэропорта "Внуково", где базируется "Победа". Он оборудован тренажерами аварийно-спасательных процедур и реального пожаротушения. В программе обучения 16 предметов: аварийно-спасательная подготовка, конструкция воздушного судна, сервисное общение, профессиональный английский язык, технология работы бортпроводника, авиационная медицина и др. Полная программа подготовки представляет собой интенсивный курс на 320 учебных часов теоретических и практических занятий.

Директор по сервису - начальник службы бортпроводников "Победы" Ласло Сабо отметил: "Больше 80% наших бортпроводников - это ребята с первоначального обучения, они до "Победы" не летали нигде. И мы видим, что почти все они решают остаться в нашей команде и строить свою карьеру в "Победе". Мы знаем этих ребят с их профессионального "рождения" в авиации, мы знаем, что они умеют и чего хотят. Поэтому в прошлом году мы решили реализовать проект собственного учебного центра, чтобы повысить эффективность обучения и подготовки "с нуля", оптимизировать наши расходы на обучение и иметь возможность полностью контролировать качество учебного процесса".

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ПОБЕДА В 2020Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 16%, ДО 12 МЛН ЧЕЛОВЕК - СЕО

"Победа" (входит в группу "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT)) в 2020 году планирует перевезти примерно 12 млн человек, сообщил гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков журналистам в пятницу.

"Если брать сценарий без Boeing-737 MAX и без Next Generation, которые нам передает "Россия", мы бы перевезли в этом году около 11 млн человек. С учетом того, что четыре NG мы получим, может, около 12 млн перевезем. Получим ли MAX в этом году, не буду прогнозировать", - сказал Калмыков.

В 2019 г. "Победа" перевезла 10,3 млн пассажиров, то есть в этом году рост показателя может составить более 16%. Пассажиропоток всей группы "Аэрофлот" (включает также одноименного перевозчика, "Россию" и "Аврору") в 2020 г. вырастет на 6-7% г/г, прогнозировал менеджмент "Аэрофлота".

Сейчас в парке "Победы" 30 Boeing-737-800 NG. Также компания является заказчиком двадцати Boeing-737 MAX: поставка первых трех ожидалась в прошлом году, в 2020 г. должны прийти еще десять. Однако в марте 2019 г. после двух авиакатастроф с участием "максов" (в Эфиопии и Индонезии) их поставки и полеты прекратились по всему миру. К 2023 г. "Победа", согласно стратегии группы "Аэрофлот", должна нарастить годовой пассажиропоток до 25-30 млн человек.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7764961>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; АЭРОФЛОТ ОТМЕЧАЕТ СНИЖЕНИЕ РИСКОВ ДЕМПИНГА НА АВИАРЫНКЕ РФ ИЗ-ЗА СБОЯ ПОСТАВОК BOEING-737 MAX

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) в своем квартальном отчете отмечает снижение рисков демпинга на авиационном рынке РФ в связи со сбоем поставок самолетов Boeing-737 MAX.

"Приостановка поставок Boeing-737 MAX, в том числе и российским перевозчиком, позволила снизить переизбыток емкостей на рынке РФ и риски демпинговой политики авиакомпаний", - говорится в отчетности компании.

Летом этого года глава "Аэрофлота" Виталий Савельев заявлял о демпинге на российском рынке авиаперевозок из-за переизбытка провозных емкостей.

"К сожалению, в целом рынок авиаперевозок в России сегодня имеет избыточное предложение по емкостям кресел - по разным оценкам от 10 до 12% - что вызывает определенный демпинг предложения на рынке. Соответственно, пассажиропоток авиакомпаний растет, а вот рентабельность оставляет желать лучшего", - заявил Савельев на годовом собрании акционеров в июне.

В марте 2019 года после двух авиакатастроф с участием Boeing 737 MAX их поставки и полеты прекратились по всему миру. На момент запрета в России летали два таких лайнера, оба в парке S7, еще несколько авиакомпаний - "Победа", "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR), "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) и NordStar - ожидали их поставок.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200214/1564796033.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ЦЕНТР ОБСЛУЖИВАНИЯ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ МОЖЕТ БЫТЬ ПОСТРОЕН В АЭРОПОРТУ ТОЛМАЧЕВО

Минпромторг РФ и АО "Аэропорт Толмачево" (МОЕХ: ATLM) (входит в холдинг "Новаяпорт") обсуждают возможность создания на территории новосибирского аэропорта центра послепродажного обслуживания воздушных судов российского производства, сообщила пресс-служба "Толмачево".

Этот вопрос, в частности, рассматривался на прошедшем 13 февраля в "Толмачево" совещании заместителя министра промышленности и торговли РФ Олега Бочарова и первого зампреда правительства Новосибирской области Владимира Знаткова. В нем также приняли участие член коллегии Военно-промышленной комиссии РФ Андрей Ельчанинов, гендиректор АО "Аэропорт Толмачево" Евгений Янкилевич, представители федеральных и региональных органов власти, предприятий авиационной отрасли.

Предложенный аэропортом вариант предполагает размещение ангара для центра в западной части территории аэропорта, перед строящимся новым перроном на 21 место стоянки воздушных судов. Площадь центра составит более 6,5 тыс. кв. м и позволит обслуживать одновременно до восьми самолетов Sukhoi Superjet 100 или четырех MC-21.

"Близость к федеральной трассе М-51 и широкая маршрутная сеть аэропорта сделают логистику по запасным частям самолетов максимально эффективной. Кроме того, Новосибирская область обладает мощным кадровым потенциалом. Ежегодно Новосибирский государственный технический университет готовит около 100 специалистов по обеспечению технического обслуживания и ремонта воздушных судов", - отметил в ходе презентации Янкилевич.

Как сообщалось, "Толмачево" к 2022 году рассчитывает обслуживать до 10 млн пассажиров в год. В 2019 году обслужено 6,7 млн пассажиров, что на 14,2% больше, чем

годом ранее. На 2020 год запланирован рост пассажиропотока еще на 12-14%. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает более 90 направлений полетов, базовой авиакомпанией является S7.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200214/1564688055.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7759625>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; КРЫМ ПРОДОЛЖАЕТ ИСКАТЬ ПОДРЯДЧИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ЗА 932 МЛН РУБ.

Госкомитет конкурентной политики Крыма объявил очередной, уже пятый, тендер на выполнение работ по обеспечению защиты объектов аэропортского комплекса "Симферополь" от актов незаконного вмешательства, говорится в материалах сайта госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта осталась прежней - порядка 931,962 млн рублей с учетом НДС 20%.

Заказчиком работ, которые должны быть выполнены до конца июля 2021 года, является АО "Международный аэропорт "Симферополь" (АО "МАС").

Заявки на участие в запросе предложений принимаются до утра 25 февраля, их планируется рассмотреть на следующий день.

Госкомитет в 2019 году трижды - в сентябре, ноябре и декабре - и один раз в 2020 году, в первой декаде февраля, признавал несостоявшимися подобные тендеры, поскольку на них не поступило ни одной заявки. Сроки окончания работ сдвигались каждый раз на один месяц: в документации первого конкурса значился апрель 2021 года, второго - май, третьего - июнь, четвертого - июль.

Как сообщалось, комитет конкурентной политики Крыма в апреле 2018 года провел похожий аукцион. В августе того же года заказчик - АО "МАС" - заключил контракт на 832,1 млн рублей с компанией "Строй Интернейшнл" (Краснодар). Работы должны были быть выполнены до 13 августа 2019 года. Однако заказчик в апреле 2019 года в одностороннем порядке расторг контракт, фактически оплатив подрядчику на тот момент 249,63 млн рублей, говорится в материалах на сайте госзакупок.

От подрядчика требуется создание периметрового ограждения, четырех контрольно-пропускных пунктов, систем охранно-тревожной сигнализации, видеонаблюдения и видеоанализа, контроля и управления доступом. Источником финансирования работ являются "собственные средства, поступившие в виде бюджетных инвестиций, доведенных заказчику в виде субсидий, и оформленные взносом в уставный капитал заказчика".

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ОБЪЯВЛЕН ТЕНДЕР НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ АЭРОПОРТА ГРОЗНОГО "СЕВЕРНЫЙ"

ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" объявило конкурс в электронной форме на выполнение работ по проектной документации и инженерным изысканиям при реализации проекта реконструкции и строительства аэропорта Грозного "Северный", сообщается на сайте **Росавиации**.

Цена контракта не должна превышать 193,665 млн рублей. Источник финансирования работ - средства федерального бюджета.

Прием заявок на участие в конкурсе завершится 27 февраля, их рассмотрение и оценка назначены на 6 марта.

В рамках реконструкции аэродромного комплекса планируется строительство взлетно-посадочной полосы, сети рулежных дорожек, перронов, очистных сооружений и аварийно-спасательной станции, устройство водосточно-дренажной сети, свето-сигнального оборудования и периметрового ограждения, а также другие виды работ, предусмотренные проектом.

Государственный заказчик работ на объекте - Федеральное агентство воздушного транспорта, заказчик-застройщик - ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)".

Как сообщалось ранее, РФ планирует направить 15,7 млрд рублей бюджетных средств на развитие аэропорта Грозного "Северный". Предполагается, что средства пойдут, в частности, на строительство нового аэровокзального комплекса, взлетно-посадочной полосы размерами 3200 на 45 м, рулежных дорожек, перронов, командно-диспетчерского пункта. Разработка проектной документации, технологической и ценовой аудит запланированы на 2019-2020 годы, само строительство - на 2020-2023 годы.

Модернизация "Северного" предполагалась и ранее, но прежняя проектная документация, разработанная еще в 2010 году, предусматривала менее масштабные изменения, свидетельствует проект обновленной госпрограммы. Например, в ней отсутствовали планы строительства новой ВПП и аэровокзала - только реконструкция действующих.

В настоящее время аэропорт Грозного имеет одну ВПП "и способен принимать большинство ближне- и среднемагистральных самолетов, а также вертолеты всех типов", указано на его сайте.

Как сообщил "Интерфаксу" первый заместитель генерального директора аэропорта Владимир Бурак, пассажиропоток по итогам 2019 года составил 484,088 тыс. человек, что на 20,2% больше, чем годом ранее. Наибольшую долю пассажиропотока обеспечивает авиакомпания "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR). Как сообщается на сайте аэропорта, в настоящее время рейсы из Грозного выполняют также авиакомпании "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT), "Азимут" и три зарубежных авиаперевозчика - Aviatraffic, Air Arabia и Pegasus. Из аэропорта совершаются рейсы в Москву, Бишкек, Турцию и ОАЭ.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7761529>

РБК; 2020.14.02; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ГРАЖДАНСКОГО ИЛ-114-300

В России приступили к сборке фюзеляжа первого серийно производимого самолета Ил-114-300, говорится в сообщении Объединенной авиастроительной компании.

Окончательная сборка корпуса самолета пройдет после того, как Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» изготовит на авиазаводе «Сокол» семь отсеков фюзеляжа. Помимо этого, в производстве заняты заводы «ВАСО» и «Авиастар-СП» в Воронеже и Ульяновске, а финальная сборка всего судна пройдет на Луховицком авиационном заводе им. П.А.Воронина.

По словам гендиректора корпорации «МиГ» Ильи Тарасенко, в 2019 году в подготовку производства к выполнению программы Ил-114 было инвестировано свыше 400 млн руб. Пассажирский самолет Ил-114-300 — модернизированный вариант турбовинтового самолета Ил-114. Планируется, что на внутренних авиалиниях он заменит зарубежные лайнеры аналогичного класса (ATR-42, ATR-72, Q400), а также устаревшие Ан-24 и Ан-26.

В 2017 году на авиасалоне МАКС Государственная транспортная лизинговая компания заключила контракт на покупку 50 самолетов Ил-114-300. Тогда правительство выделило на организацию их серийного производства 9,57 млрд руб., а в марте 2019 года кабмин решил докапитализировать ОАК еще на 2,2 млрд руб. для производства и обслуживания этих лайнеров.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e46658e9a794737997c1831>

ИНТЕРФАКС; 2020.14.02; ГОНКОНГСКАЯ КОМПАНИЯ, РАБОТАВШАЯ РАНЕЕ С "ВИМ-АВИА", ПОДАЛА ИСК К "ИРАЭРО" НА 537 МЛН РУБЛЕЙ

ГК "Авиэйшн Сервис Лимитед" (Aviation Service Limited) подала иск в Арбитражный суд Москвы к авиакомпании "ИрАэро", следует из картотеки суда.

Сумма требований - 537,16 млн рублей, их суть не раскрывается. Дело пока не принято к производству.

В пресс-службе "ИрАэро" "Интерфаксу" также не смогли пояснить суть исковых требований Aviation Service. "Истец в досудебном порядке ранее не обращался к нам об урегулировании спора", - отметил сотрудник авиакомпании.

Согласно картотеке арбитражного суда, Aviation Service Limited зарегистрирована в Гонконге. Ранее она фигурировала в деле о банкротстве авиакомпании "ВИМ-Авиа" в качестве кредитора.

Гонконгская компания, как следует из информации на ее официальном сайте, специализируется на фрахте широкофюзеляжных пассажирских самолетов для сезонных авиаперевозок между странами Азии, СНГ и Европы. Aviation Service сотрудничала с "ВИМ-Авиа" в организации чартерных рейсов из Москвы в КНР на Boeing-777-200.

Ранее сообщалось, что "ИрАэро" в 2018-2019 годах эксплуатировала на китайском направлении три Boeing-777-200, на которых до этого летала "ВИМ-Авиа". В конце 2019 года - начале 2020 года "ИрАэро" вернула эти лайнеры лизингодателю (его название не уточнялось), завершив таким образом свою китайскую чартерную программу.