



Ежедневный мониторинг СМИ

25 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.22; ПОД ЭГИДОЙ МИНТРАНСА РФ И ПРАВИТЕЛЬСТВА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ СОЗДАНА РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ВОПРОСАМ СТРОИТЕЛЬСТВА НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА

Сооружение Нижегородского низконапорного гидроузла, нацеленное на устранение лимитирующего участка на Единой глубоководной системе, – федеральный проект, имеющий особую важность для всей страны. Об этом шла речь на рабочем совещании по вопросам реализации проекта строительство Нижегородского гидроузла, состоявшемся под председательством **министра транспорта** России Евгения Дитриха.

В совещании приняли участие заместитель главы **Минтранса** – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Юрий Цветков, заместитель руководителя **Росморречфлота** Виктор Вовк, представители Волжской бассейновой администрации и генерального проектировщика гидроузла ООО «Техтрансстрой». На совещание в **Минтранс** был приглашен губернатор Нижегородской области Глеб Никитин с целью выработки алгоритма взаимодействия федеральной и региональной власти по всем вопросам, связанным с воплощением проекта в жизнь.

Евгений **Дитрих** напомнил, что от его успешной и своевременной реализации непосредственно зависит решение многих стратегических задач от создания базовых условий для ускорения темпов экономического развития страны и транспортной связанности регионов, до интеграции России в систему международных транспортных коридоров и надежного обеспечения обороноспособности и безопасности, обусловленных, в том числе, возможностью полноценной эксплуатации Единой глубоководной системы.

После доклада генпроектировщика о влиянии строительства гидроузла на прилегающие территории и планируемым защитным мероприятиям, состоялось углубленное обсуждение всех возможных мер, направленных на улучшение неблагоприятной гидрологической ситуации, уже сложившейся в ряде населенных пунктов региона, как в рамках строительства гидроузла, так и независимо от реализации данного проекта.

По итогам встречи по предложению Евгения **Дитриха** принято решение создать совместную с регионом рабочую группу. Ей поручено в десятидневный срок сформировать перечень наиболее актуальных для нижегородцев проблемных вопросов, в том числе, инфраструктурных, экологических и компенсационных, возможных к решению в рамках проекта или за его пределами.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77791>

На ту же тему:

https://www.korabel.ru/news/comments/rabochaya_gruppa_rassmotrit_problemnnye_voprosy_so_zdaniya_gidrouzla_pod_nizhnim_novgorodom.html

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.03.22; ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА РОССИИ ЮРИЙ КОСТИН НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ В.И. ВЕРНАДСКОГО

Неправительственный экологический фонд имени В.И. Вернадского наградил директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Юрия Костина нагрудным знаком «Орден В.И. Вернадского». Награда была вручена в ходе 20 Международного экологического форума «День Балтийского моря» в Санкт-Петербурге.

Как уточняет корреспондент отраслевого портала «Российское судоходство», Неправительственный экологический фонд имени В.И. Вернадского создан в 1995 году по инициативе ПАО «Газпром». На протяжении более 20 лет фонд реализует общественно значимые проекты в области охраны окружающей среды, развития экологического образования, формирования экологической культуры, выступая соединительной нитью между государством, бизнесом и обществом и объединяя усилия этих сторон в решении экологических проблем.

Фонд имени В.И. Вернадского является первой российской неправительственной организацией, избранной в Комитет по связи НПО-ЮНЕСКО.

В честь празднования юбилея со дня рождения академика В.И. Вернадского фондом разработан нагрудный знак «Орден В.И. Вернадского». Орденом награждаются ученые, государственные и общественные деятели, предприниматели, представители образовательных и социальных учреждений и организаций, иностранные граждане за особые заслуги и научные достижения в области экологии и охраны окружающей среды.

<http://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=36637>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.25; ПРОКУРОРЫ ЗАТЯГИВАЮТ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ; ГЕНПРОКУРАТУРА КРИТИКУЕТ МОСКОВСКИЕ СТРОЙКИ РОСЖЕЛДОРА И ОАО РЖД

Как выяснил “Ъ”, **Росжелдор** и ОАО РЖД подверглись жесткой критике Генпрокуратуры в отношении плана развития Московского транспортного узла (МТУ): агентство и монополия якобы нарушают законодательство, а стоимость проектов взлетела втрое. Часть проблемы прокуроры видят в том, что полномочия по включению в план новых мероприятий от правительства перешли к совету директоров ОАО РЖД. Детальный план вернется в компетенцию правительственной комиссии, обещают в **Минтрансе**, но претензии к росту стоимости проектов участники рынка и эксперты считают необоснованными.

Как стало известно “Ъ”, 2 марта Владимир Путин поручил премьеру Дмитрию Медведеву «рассмотреть и принять меры» в отношении письма генпрокурора Юрия Чайки, направленного президенту 26 февраля. В письме (есть у “Ъ”) господин Чайка пишет о нарушениях, допущенных **Росжелдором** и ОАО РЖД при заключении и выполнении в 2012-2018 годах договоров на строительство железнодорожной инфраструктуры МТУ.

«Вследствие ненадлежащей организации работ, отсутствия контроля со стороны уполномоченных органов власти стоимость и сроки реализации проекта существенно возросли», - пишет генпрокурор. Он отмечает, что на МТУ распоряжением правительства в 2014 году было запланировано выделить 236 млрд руб. до 2020 года. Но из-за «необоснованной» передачи полномочий по согласованию дополнений в план стройки после 2015 года от правкомиссии по транспорту к комитету совета директоров ОАО РЖД срок завершения работ был перенесен с 2020 на 2025 год, а финансирование увеличилось до 691 млрд руб. По мнению Юрия Чайки, договоры **Росжелдора** и ОАО РЖД с Росимуществом о предоставлении средств не соответствуют законодательству, что

позволяет «**Росжелдору** самоустраниться от осуществления эффективного контроля», а в договорах нет целевых показателей, что не позволяет выставить штрафы.

Освоение бюджетных средств ОАО РЖД производит путем закупок, а не через контрактную систему, а большинство объектов строится без положительного заключения Главгосэкспертизы (общая стоимость работ с отрицательным заключением – свыше 5 млрд руб.), добавляет Юрий Чайка. Генпрокуратура уже внесла представление в **Росжелдор**. Господин Чайка требует исключить практику передачи правкомиссией полномочий органам управления ОАО РЖД, внедрить контрактную систему и провести служебную проверку руководства **Росжелдора**. В аппарате профильного вице-премьера **Максима Акимова** “Ъ” сообщили, что знакомы с содержанием письма.

В 2019 году на МТУ придется порядка 15% инвестпрограммы ОАО РЖД и почти треть всего строительного бюджета: монополия анонсировала готовность удвоить в 2019 году финансирование железнодорожных строительных программ МТУ так, что они превысят 100 млрд руб., притом что общий объем инвестпрограммы на год – 680 млрд руб., а инвестиций в строительство – 348 млрд руб. Запланирован ввод МЦД-1 Одинцово-Лобня и МЦД-2 Подольск-Нахабино, должны быть завершены проекты по развитию Горьковского, Ярославского и Смоленского направлений, интеграции Ярославского и Рижского направлений с МЦК, планируется сокращение интервала движения поездов на МЦК с пяти до четырех минут.

В начале марта в инфраструктурном блоке ОАО РЖД произошли крупные перестановки. Курировавший развитие МТУ замгендиректора Петр Кацыв покинул компанию, а на его место был назначен замгендиректора по вопросам строительного комплекса Олег Тони.

В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что все изменения сроков и стоимости проекта принимались по решению госорганов: «Первый вариант программы на сумму 236,9 млрд руб. был сформирован в 2012 году. 28 декабря 2015 года правкомиссия по транспорту утвердила детальный план мероприятий до 2025 года, параметры были уточнены. В 2015-2018 годах с учетом решений президента и правительства в него были включены новые проекты: развитие радиальных направлений, их интеграция с МЦК, проекты МЦД и организации скоростного движения, что также привело к увеличению объема финансирования». Но, заверили в ОАО РЖД, после получения итоговых документов о проверке Генпрокуратуры «компания примет меры по устранению выявленных недостатков и недопущению их в будущем».

В **Минтрансе** (ему подведомственен **Росжелдор**) “Ъ” сообщили, что в ближайшее время будет рассмотрен вопрос об изменении механизма принятия решений о корректировках детального плана мероприятий проекта развития железнодорожной инфраструктуры МТУ. «Контроль за дальнейшей реализацией проекта, включая корректировку планов по его исполнению, будет осуществляться правкомиссией по транспорту», - заверили в министерстве.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков замечает, что правкомиссия по транспорту обладает более широкими полномочиями, нежели комитет совета директоров ОАО РЖД, - она может давать поручения органам власти и координировать, в частности, вопросы межтранспортной интеграции. Проблемы при создании МТУ есть, согласен господин Янков, например, неоптимальные проектные решения, но они относятся, как правило, «не к области соблюдения законодательства, требующей вмешательства Генпрокуратуры». Претензию к росту стоимости проекта он считает голословной: рост стоимости зачастую финансирует не федеральный бюджет, а бюджет Москвы и Московской области или инвестпрограмма ОАО РЖД, а само увеличение стоимости вызвано расширением проекта: например, МЦД, реконструкция линии Москва-Усово – по поручению занимавшего тогда должность первого вице-премьера Игоря Шувалова.

<https://www.kommersant.ru/doc/3922922>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/politics/25/03/2019/5c9846989a79472d8711eb81?from=from_main

RNS; 2019.03.22; СПЧ ПОПРОСИЛ МЕДВЕДЕВА ОТМЕНИТЬ ПОРУЧЕНИЕ ОБ УМЕНЬШЕННЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ

Совет при президенте России по развитию гражданского общества и правам человека (СПЧ) обратился к премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву с просьбой отменить поручение о возможности установки уменьшенных дорожных знаков, сообщила пресс-служба СПЧ.

«По мнению совета, инициатива об уменьшении типоразмеров дорожных знаков не была должным образом проработана, в первую очередь, с медицинскими экспертами, а также с представителями общественных объединений автолюбителей и сообщества автостраховщиков, поскольку имеются основания полагать, что подобные реформы приведут к увеличению аварийности дорожного движения», – говорится в сообщении.

В СПЧ отметили, что это мнение подтверждается итогами судебных разбирательств между ГИБДД и Центром организации дорожного движения Правительства Москвы (ЦОДД). Последний ранее был оштрафован за установку уменьшенных дорожных знаков на 200 тыс. руб.

Помимо этого, СПЧ со ссылкой на данные полиции сообщил, что в период с февраля 2017 года по апрель 2018 году на столичных улицах Мясницкая, Большая Никитская и Балчуг, а также в Никитском переулке, где проходил эксперимент по установке уменьшенных дорожных знаков, произошло семь аварий с участием пешеходов, из которых двое скончались. При этом до начала эксперимента на указанных улицах ДТП не происходило.

В СПЧ утверждают, что по мнению правозащитников, предложение устанавливать уменьшенные дорожные знаки противоречит установкам Стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2018-2024 годы. Помимо этого, инициатива вызвала негативный резонанс в СМИ. В связи с этим СПЧ обратился к Медведеву с просьбой рассмотреть вопрос отмены поручения о возможности перехода на такие знаки.

<https://rns.online/transport/SPCH-obratilsya-k-Medvedevu-s-prosboi-otmenit-poruchenie-ob-umenshennih-dorozhnikh-znakah-2019-03-22/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190322/1552044142.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ГОТОВО РАЗРЕШАТЬ РЕГИОНАМ ЗАКЛЮЧАТЬ 6-ЛЕТНИЕ КОНТРАКТЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТОВ

Правительство РФ готово идти навстречу просьбам субъектов РФ о заключении в рамках национальных проектов контрактов на срок 6 лет, сообщил первый вице-премьер – министр финансов РФ Антон Силуанов в ходе селекторного совещания с субъектами РФ.

«Кроме того, обращаю внимание, что нам необходимо осуществлять контрактацию не только на один год, но и на трехлетний период. Такие возможности также у нас есть. И, кроме того, есть возможность заключения контрактных обязательств на более длительный период, на шестилетний период. Для этого необходимо решение проектного комитета по национальным проектам и решение правительства Российской Федерации. Знаю, что многие субъекты ставили такие вопросы, мы готовы идти навстречу через проведение определенных процедур, о которых я сказал», – отметил он.

Говоря о ходе реализации нацпроектов регионами, А.Силуанов отметил, что уровень их кассового исполнения низкий.

«Прошло практически три месяца, и, тем не менее, мы видим достаточно низкий уровень контрактации и низкий уровень кассового исполнения национальных проектов: тех объемов бюджетов, денег бюджетного финансирования, которые предусмотрены, как на федеральном уровне, так и в субъектах РФ. Речь идет и о региональных, и о местных

бюджетах. Основания для того, чтобы обеспечить контрактацию, все есть», – сказал министр.

А.Силуанов также отметил необходимость подключения регионов к системе мониторинга за реализацией нацпроектов.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ЗАКОНОПРОЕКТОМ О ЗАЩИТЕ И ПООЩРЕНИИ КАПВЛОЖЕНИЙ ПРЕДУСМОТРЕНО ФОРМИРОВАНИЕ ДВУХ ИНВЕСТРЕЖИМОВ – МЕДВЕДЕВ

Законопроект о защите и поощрении капитальных вложений при развитии инвестиционной деятельности в РФ предполагает создание универсального и индивидуального режимов для бизнесменов, планирующих инвестировать в российскую экономику, рассказал премьер РФ Дмитрий Медведев.

«Для того, чтобы этот документ был действенным и интересным для представителей предпринимательского сообщества, предполагается сформировать два основных инвестиционных режима для проектов, которые реализуются по инициативе бизнеса: так называемый универсальный и индивидуальный», – сказал он на совещании по данному законопроекту в пятницу.

По словам главы правительства, в рамках универсального режима инвесторам будет предложен определенный набор условий, которые являются стандартными для большей части проектов, а государство обязуется не менять их в течение достаточно длительного срока.

«Нужно еще продумать, каким образом это обязательство (государства – ИФ) будет, на самом деле, гарантировано. Этот период будет зависеть от объема вложенных инвестором денег, и в ряде случаев (это – ИФ) должно сопровождаться обязательством по компенсации затрат инвестора на строительство необходимой инфраструктуры за счет уплачиваемых им налогов», – продолжил Д.Медведев.

Говоря об индивидуальном режиме, премьер пояснил, что он предусматривает расширенные условия и различные меры финансовой и нефинансовой поддержки, например, компенсацию процентной ставки, предоставление капитальных грантов и целый ряд других дополнительно предложенных инвестиционных режимов, которые позволят федеральным и региональным властям привлекать инвесторов к реализации нацпроектов на конкурсной основе.

Д.Медведев также рассказал, что «все проекты будут реализованы в реальном секторе экономики за исключением некоторых других направлений, при этом доля собственных средств должна быть достаточно высокой».

«Для социальной сферы предлагается 250 млн рублей при общем бюджете проекта в 1 млрд рублей, а для проектов в сфере промышленности, сельского хозяйства, утилизации отходов, туризма, услуг объем собственных средств инвестора должен составлять не менее 1 млрд рублей, а общий бюджет – не менее 5 млрд рублей. Кроме того, проект должен быть новым и располагаться на территории нашей страны», – сказал премьер.

Д.Медведев отдельно отметил необходимость скорейшего завершения работы над законопроектом.

«Пора подводить итоги, потому что, строго говоря, уже все сроки, которые мы для себя ставили для подготовки этого законопроекта, вышли», – пояснил он.

В связи с этим Д.Медведев предложил на совещании в пятницу обсудить положение данного документа, окончательно расставить все точки над «и» и представить законопроект на заседании правительства.

ТАСС; 2019.03.22; МИНПРОМТОРГ С 2020 ГОДА ИЗМЕНИТ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТА НА ГАЗЕ

Министерство промышленности и торговли РФ с 2020 изменит правила субсидирования газомоторного транспорта и начнет оказывать государственную поддержку непосредственным покупателям, а не производителям такой техники. Как сообщил заместитель главы Минпромторга Александр Морозов, изменения в нормативные документы на 2020 год внесут до 1 июня 2019 года.

«Начиная с 2020 года мы изменим механизм [субсидирования], в соответствии с поручением вице-преьера [Дмитрия] Козака, до 1 июня мы изменим правила работы на 2020 год. Мы перенесем центр государственной поддержки с компаний-производителей на потребителей, подключим к этому процессу лизинговые компании», – сказал Морозов, выступая на Всероссийском газомоторном форуме.

Замминистра отметил, что в этом году на реализацию программы стимулирования спроса на газомоторный транспорт предусмотрено 2,5 млрд рублей. По словам Морозова, с 2020 года Минпромторг также планирует запустить еще ряд мероприятий для перехода транспорта на газ. В частности, с 2020 года ведомство направит до 1 млрд рублей на конструкторские работы для разработки техники, работающей на газе.

«Начиная с 2020 года, согласно проекту программы, мы будем тратить до 1 млрд рублей на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в части разработки и подготовки к серийному производству различных видов техники, работающих как на сжатом, так на сжиженном природном газе», – сказал он.

Морозов также сообщил, что также предусмотрены меры для расширения использования природного газа как топлива для судов. «И новое направление, еще одно, с 2021 года – программа по стимулированию использования природного газа для развития газотопливного судоходства. С 2021 года наши промышленные предприятия выпустят новые серийные судовые двигатели трех типов, в том числе высокооборотные газопоршневые установки для бункеровочных и транспортных газотопливных судов», – сказал он.

По словам Морозова, выпуск данных двигателей необходим в том числе для сохранения экологии. «Мы, как промышленники, вместе с владельцами судов готовимся к постепенному ужесточению по выбросам в зоне повышенного экологического контроля в Балтийском и Северном морях», – отметил замглавы Минпромторга.

<https://tass.ru/ekonomika/6248934>

ТАСС, Москва, 23.03.2019 10:09

ТАСС; 2019.03.23; МВД ПРЕДЛОЖИЛО ОПРЕДЕЛИТЬ СТРУКТУРУ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КЛАССА АВТОМОБИЛЕЙ

МВД России предложило определить структуру, которая могла бы проводить экспертизы для определения экологического класса транспортных средств для введения в Москве и Санкт-Петербурге так называемых еврозон. Об этом ТАСС сообщили в пресс-центре ведомства.

«МВД России направило в **Минтранс** России письмо с предложением по вопросам правового регулирования проезда транспортных средств в зоны с ограничением экологического класса механических транспортных средств. Наряду с этим МВД предложило закрепить юрисдикционные полномочия, связанные с осуществлением производства по делам данной категории, за органами исполнительной власти субъектов РФ. Также необходимо регламентировать порядок и определить орган, на который будет возложено проведение экспертиз в целях определения экологических классов транспортных средств, у которых данный класс не установлен», – говорится в ответе МВД на соответствующий запрос ТАСС.

Также в ведомстве отметили, что необходимо предусмотреть все механизмы информирования граждан о порядке проведения данных экспертиз.

В конце января Совет при президенте по развитию гражданского общества и правам человека (СПЧ) выступил с идеей об ограничении движения так называемых неэкологичных автомобилей и предложил поделить Москву на зоны, допуск в которые будет зависеть от экологического класса автомобилей. На официальном сайте СПЧ говорится, что ограничение предложено ввести для автомобилей ниже класса «Евро-4».

В свою очередь **Министерство транспорта РФ** уже подготовило проект дорожной карты по введению в городах еврозон, в которые запрещается въезжать транспортным средствам с низким экологическим классом, пока он будет реализовываться только в Москве и Санкт-Петербурге.

<https://tass.ru/ekonomika/6250872>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.25; КИТАЙ И ИТАЛИЯ ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ ПО ПРОЕКТУ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

Вице-премьер Италии Луиджи Ди Майо и председатель Госкомитета КНР по развитию и реформам Хэ Лифэн подписали меморандум о взаимопонимании в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь», сообщили в субботу итальянские СМИ.

Речь идет о сотрудничестве в рамках проектов «Экономический пояс Шелкового пути» и «Инициатива морского Шелкового пути XXI века».

Премьер-министр Италии Джузеппе Конте и председатель КНР Си Цзиньпин присутствовали на церемонии подписания. Церемония прошла в вилле Мадама, расположенной в нескольких километрах от Ватикана.

Европейские СМИ со ссылкой на текст меморандума сообщали, что в нем стороны обещают сотрудничать в развитии автомобильных и железных дорог, мостов, гражданской авиации, портов, сферы энергетики. Также в документе говорится о том, что Китай стремится сотрудничать с ЕС в вопросе инвестиций.

Желание Италии сотрудничать с Китаем вызывает беспокойство в США и ЕС, так как участие в проекте «Один пояс – один путь» дает Китаю доступ к таким секторам инфраструктуры этой входящей в G7 страны, как телекоммуникации и порты, отмечало агентство Bloomberg.

Из-за беспокойства со стороны США и ЕС Италия и Китай были вынуждены сократить число подписываемых документов, сообщает газета «Република».

Дж.Конте ранее заявил, что внимание Италии к инициативе «законно и оправдано с учетом наших национальных интересов». По его словам, меморандум «не представляет никакого риска и полностью соответствует стратегии ЕС». Ранее итальянский премьер подчеркивал, что меморандум – это «не международное соглашение, а необязательное рамочное соглашение».

Замминистра иностранных дел КНР Ван Чао в преддверии визита Си Цзиньпина заявил, что в процессе реализации выдвинутой Китаем инициативы формирования нового «Шелкового пути», названного «Один пояс – один путь», неизбежно возникнут аспекты недопонимания.

«Один пояс и один путь» – проект Китая по созданию глобальной инфраструктуры торговых путей, объединяющий два других проекта – «Экономический пояс шелкового пути» и «Морской Шелковый путь 21 века».

РБК ЧЕРНОЗЕМЬЕ; ДЕНИС ПИСКУНОВ; 2019.03.22; ЧЕРНОЗЕМЬЕ ЗА ТРИ МИНУТЫ: ПРОГРАММА РЖД И ПЕРСПЕКТИВЫ АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖ

Это следует из программы развития компании до 2025 года, которую утвердил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

ОАО «Российские железные дороги» включило в свою долгосрочную программу развития строительство скоростных и высокоскоростных магистралей, одна из которых свяжет Москву и Воронеж. Можно ожидать, что скоростная железная дорога будет обслуживаться грузовыми и пассажирскими поездами нового типа, способными развивать скорость 200-400 км/ч.

Об этом сообщил президент владеющей аэропортом компании «Аксиома» Сергей Журавлев в ходе официальной встречи с губернатором Александром Гусевым.

Количество авианаправлений из аэропорта в прошлом году составило 14 внутренних и 22 международных. В этом году планируется дополнительно открыть еще 12 новых направлений и увеличить количество трансфертных пассажиров на 50% по сравнению с прошлым годом.

Увеличение пассажиропотока воздушной гавани Воронежа может стать определяющим фактором при выделении аэропорту региональных субсидий для внутренних перевозок.

Чрезвычайный и Полномочный Посол Итальянской Республики в РФ считает перспективным экономическое сотрудничество Италии и Липецкой области.

Врио главы региона Игорь Артамонов и Посол Италии в России Паскуале Терраччано осмотрели новое предприятие компании Fondital в ОЭЗ «Липецк». Это первый завод компании, расположенный за пределами Италии. Предприятие выпускает литые алюминиевые радиаторы и настенные котлы.

Как подчеркнул Паскуале Терраччано, на решение расположить производство в ОЭЗ «Липецк» повлияли несколько факторов. Это выгодные для резидентов условия, (гарантированные в особой экономической зоне), удобное географическое расположение ОЭЗ и наличие в регионе образовательных учреждений технической направленности, способных готовить для предприятия квалифицированные кадры. Данные факторы позволяют итальянской стороне всерьез задумываться о расширении производства в Липецкой области.

ДСК получил контракт на строительство высотки МВД в Воронеже

Акционерное общество «Домостроительный комбинат» выиграло аукцион на возведение по заказу МВД многоквартирного дома в Советском районе Воронежа. Стоимость контракта – 455,5 млн рублей.

Подрядчик должен будет возвести 17-этажный дом на 170 квартир с общей площадью 8,7 тыс. квадратных метров, предназначенный для сотрудников полиции и их семей. Здание построят в Советском районе Воронежа на улице Южно-Моравской – рядом с бывшим зданием районного ГИБДД. Работы должны быть завершены до первого февраля 2022 года.

<https://chr.rbc.ru/chr/freenews/5c94ee6b9a7947fcb55aefc2>

ТАСС; 2019.03.22; РАБОТЫ НАД ПОСЛЕДНИМ ПРОЛЕТОМ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР ЗАВЕРШАТ В АПРЕЛЕ

Российские строители обещают в начале апреля завершить установку пролетного строения моста через реку Амур из села Нижнеленинское Еврейской автономной области (ЕАО) в городской уезд Тунцзян (Китай), соединившего российскую половину объекта с китайской частью. Об этом сообщили в пятницу журналистам в пресс-службе правительства ЕАО.

Ранее администрация Тунцзян сообщала, что утром 20 марта этого года российская бригада завершила работу по соединению пролета первого российско-китайского моста.

«Теперь предстоит еще ряд работ для установки пролетного строения в постоянное положение, которые строители планируют завершить в начале апреля этого года», – говорится в сообщении властей ЕАО.

По информации правительства, после завершения этих работ объект можно будет считать достроенным, впереди останутся монтаж звеньев мостового полотна и в дальнейшем укладка железнодорожных путей.

В феврале губернатор ЕАО Александр Левинталь на Российском инвестиционном форуме в Сочи проинформировал, что данное инженерное сооружение начнет функционировать в сентябре 2019 года.

Мост, связывающий Нижнеленинское и Тунцзян – первый в своем роде железнодорожный объект между РФ и Китаем, его длина – 2209 м, 309 м из них приходится на российскую сторону. Соглашение о его строительстве было подписано в 2013 году, стоимость первоначально должна была составить 9 млрд рублей. Позднее работы потребовали дополнительных ассигнований, которые были увеличены на 15-20%, на 25% объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% – Российский фонд прямых инвестиций через российско-китайский фонд (СІС). Через мост в Китай планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары.

<https://tass.ru/obschestvo/6246278>

ТАСС; 2019.03.23; БОЛЕЕ 660 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ В ОРЕНБУРГЕ В 2019 ГОДУ

Более 660 млн рублей направят на строительство и ремонт дорог в Оренбурге в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году. Об этом говорится в сообщении, размещенном в субботу на сайте правительства региона.

«В 2019 году в городе Оренбурге по областной программе <...> в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» запланирован капитальный ремонт 16,9 км дорог на сумму 435 млн рублей и строительство 4,7 км дорог на сумму 230 млн рублей», – отмечается в сообщении.

Планы по ремонту дорог в субботу обсудил врио губернатора Оренбургской области Денис Паслер и глава Оренбурга Дмитрий Кулагин. Рабочая встреча Паслера с главой Оренбурга стала первой после назначения врио губернатора.

«Вы сказали, что на этот год по программе «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Оренбурге планируется капитально отремонтировать и построить 21 км дорог. А может быть, нам надо ориентироваться на другие объемы? Предлагаю через две недели встретиться, чтобы предметно рассмотреть этот вопрос», – приводятся слова Паслера в сообщении.

Врио губернатора отметил, что уже два дня ездит по городу и видит состояние дорог. «Многие из обращений оренбуржцев, которые я прочел, касаются дорожного вопроса. Поэтому я прошу вас, во-первых, объективно оценить, сколько сделано в прошлом году, и, во-вторых, оценить, какова потребность», – сказал Паслер на встрече.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6251716>

ТАСС; 2019.03.22; ЛЕНСКИЙ МОСТ В ЯКУТИИ МОГУТ ПОСТРОИТЬ ПРИ СОВМЕСТНОМ ФИНАНСИРОВАНИИ

Проект строительства Ленского моста в Якутии может быть реализован при объединенном финансировании со стороны федеральных властей, республики и частных инвесторов, сообщил в пятницу журналистам в Якутске вице-премьер, полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

В декабре 2018 года президент России призвал сопоставить расходы и результат, который будет достигнут в случае строительства моста. В феврале этого года Трутнев на пресс-конференции в ТАСС сообщил, что пока не видит сбалансированного технико-экономического обоснования для строительства Ленского моста.

«Я считаю, что свет в окошке все-таки существует. Надежды на то, что мы найдем порядка 60-70 млрд рублей и выделим, наверное, нет, но если сложить усилия – что-то возьмет на себя федеральный бюджет, что-то республика, что-то в рамках концессионных соглашений, то можно о чем-то говорить», – сказал вице-премьер.

Он добавил, что сейчас нет четкого расчета, который бы говорил о точной окупаемости проекта. Однако Трутнев пообещал, что постарается найти решение.

Сейчас в Якутии нет ни одного моста через Лену, по всему течению реки имеется лишь Осетровский мост в Иркутской области. Строительство моста в Якутске оценивается в 70-80 млрд рублей, считается, что проект позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся три федеральных маршрута: железная дорога, речной и авиационный транспорт, а также три региональные автодороги. Открытие моста, как предполагается, приведет к росту в регионе грузоперевозок в три раза – до 6 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6246774>

ТАСС; 2019.03.22; В ИНФРАСТРУКТУРУ ЧЕРЕПОВЦА В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ БУДЕТ ВЛОЖЕНО ПОЧТИ 30 МЛРД РУБЛЕЙ

Общий объем инвестиций в строительство и реконструкцию дорог и социальных объектов моногорода Череповец Вологодской области составит 29,9 млрд рублей в ближайшие три года, сообщила пресс-служба Вологодского заксобрания. Такие данные озвучил губернатор региона Олег Кувшинников на заседании градостроительного совета.

В соответствии с программой по развитию инфраструктуры Череповца будут проведены масштабные работы по ремонту дорог. В 2019 году на эти цели будет направлено около 260 млн рублей. В порядок приведут восемь участков общей протяженностью 7,15 км. «Также принято решение о ремонте путепровода над железной дорогой по Архангельской улице, который был построен больше 30 лет назад, работы планируется разбить на два этапа и завершить в 2021 году», – говорится в сообщении.

Северная объездная дорога, которая соединит Череповец с промышленными зонами ПАО «Северсталь», АО «Апатит» и строящихся предприятий индустриального парка «Череповец», также будет отремонтирована. В проекте в равных долях участвуют область, город, а также оба промышленных предприятия. Общая стоимость работ – почти 700 млн рублей, завершить проект планируется к концу 2021 года.

В городе ведется строительство двух детских садов, которые должны заработать в этом году. В 2020 году начнется строительство школы на 1500 мест и еще двух детских садов. Объекты должны быть сданы в эксплуатацию в 2021 году. Также планом предусмотрено строительство нового физкультурно-оздоровительного комплекса в растущем Зашекснинском районе города и благоустройство парка Победы и территории у Дворца металлургов.

Моногород Череповец – крупный промышленный центр Вологодской области и Северо-Запада России с населением более 300 тыс. человек. В городе сосредоточены крупнейшие предприятия черной металлургии и химического комплекса – «Северсталь», «Северсталь-метиз», «ФосАгро», а также предприятия дерево- и металлообработки, пищевой и легкой промышленности, строительного комплекса.

<https://tass.ru/v-strane/6247458>

ТАСС; 2019.03.22; МОСТ В ЧЕРЕПОВЦЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В 2025 ГОДУ

Дорожно-строительная компания «ВАД» приступила к строительству моста через реку Шексну в моногороде Череповец в Вологодской области. Объект стоимостью 17 млрд рублей планируется завершить в 2025 году, соответствующие обязательства прописаны в госконтракте, сообщила в пресс-служба Вологодского заксобрания.

«Госконтракт на строительство нового моста через реку Шексну в Череповце официально подписан», – цитирует пресс-служба спикера областного парламента Андрея Луценко. По итогам подписания документа дан старт строительства II-IV пусковых комплексов моста – непосредственно самого мостового перехода. Его протяженность составит 1131 м. Это первый мост в России, на котором стальные тросы будут соединять пилоны с дорожным полотном параллельно друг другу, напоминая конструкцию музыкальной арфы.

Работы уже начались: строится подъезд к новому мосту со стороны улицы Архангельской. «Первые машины по новому мосту могут проехать и раньше [2025 года], если правительство РФ продолжит софинансировать проект», – сообщил журналистам губернатор области Олег Кувшинников после подписания госконтракта.

Ввод моста в эксплуатацию позволит перераспределить транспортные потоки и вывести значительную часть транзитного транспорта из центра города. Мост будет способствовать дальнейшему развитию индустриальных парков «Череповец» и «Шексна» и позволит улучшить логистику на Водно-Балтийском водном пути и Северной железной дороге.

Строительство моста было поддержано на уровне руководства страны – поручение о его возведении дал президент РФ Владимир Путин в 2014 году. «По вопросу строительства моста я лично встречался с президентом России Владимиром Путиным, дважды с Дмитрием Медведевым, четыре раза с министром транспорта и руководителем **Росавтодора**. Наконец-то все решения приняты», – сказал губернатор. Он подчеркнул, что лично будет контролировать работы по возведению моста. «Очень надеюсь, что строители построят его значительно раньше утвержденного в контракте срока, и в ближайшие 3-4 года мостовое сооружение будет введено в строй», – заключил Кувшинников.

<https://tass.ru/ekonomika/6247479>

ТАСС; 2019.03.22; СТАНЦИИ «МАЯКОВСКАЯ» И «МОСКОВСКАЯ» ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО НАЧНУТ РЕМОНТИРОВАТЬ В 2020 ГОДУ

В 2020 году начнутся ремонтные работы на станциях петербургского метрополитена «Маяковская» и «Московская», после чего планируется приступить к восстановлению станции «Технологический институт». Об этом сообщил журналистам в пятницу глава ГУП «Петербургский метрополитен» Владимир Гарюгин.

«Ближайшие станции в очереди на ремонт «Маяковская», «Московская» – с 2020 года, также хотим отремонтировать «Технологический институт». Так как на этих станциях есть несколько входов, их работа не будет приостановлена на период восстановительных работ», – сказал он.

Как сообщили журналистам в городском комитете по транспорту, приступить к капитальному ремонту на станции «Маяковская» планируется в январе 2020 года, на станции «Московская» в апреле-июне 2020 года.

Гарюгин также напомнил о планах городских властей заменить все три эскалатора и установить четвертый лестничный подъемник на станции метро «Технологический институт-1». Конкурс на выполнение работ объявил комитет по государственному заказу Санкт-Петербурга в феврале 2019 года. Максимальная стоимость работ оценивается в 1,1 млрд рублей. По данным конкурсной документации, работы по реконструкции продлятся до 2020 года.

<https://tass.ru/v-strane/6247449>

ТАСС; 2019.03.22; КАПРЕМОНТ СТАНЦИИ «АКАДЕМИЧЕСКАЯ» ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО ЗАВЕРШАТ К 1 ИЮЛЯ

Капитальный ремонт на станции «Академическая» Кировско-Выборгской линии петербургского метрополитена планируется завершить к 1 июля 2019 года, сообщил журналистам врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Станцию «Академическая» закрыли на капитальный ремонт 30 июля 2018 года. Инвестиции в работы составили 480 млн рублей, из которых 340 млн выделило ГУП «Петербургский метрополитен».

«К первому июля станция «Академическая» будет запущена», – сказал он.

Совокупный объем ремонтных работ на объекте выполнен на 60%, сообщил ТАСС главный инженер компании «Ленспецавтоматика» (генподрядчик) Роман Темирлиев.

На следующей неделе Беглов посетит строящиеся станции Фрунзенского радиуса метро («Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары»), открытие которых запланировано на 31 августа 2019 года. Фрунзенский радиус расположен в южной части Фрунзенско-Приморской пятой линии метрополитена, он проходит вдоль улицы Бухарестской в Купчино. Пропускная способность участка составит 40 пар поездов в час, прогнозируемый суточный объем перевозок на первом этапе эксплуатации – 997 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/v-strane/6247058>

ТАСС; 2019.03.22; ЮЖНЫЙ ДУБЛЕР КУТУЗОВСКОГО ПРОСПЕКТА В МОСКВЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ ЛЕТ

Строительство южного дублера Кутузовского проспекта в Москве планируется полностью закончить в течение ближайших двух лет, сообщила в пятницу пресс-служба Стройкомплекса Москвы.

«Работы на южном дублере идут полным ходом. Я уверен, что в течение ближайших двух лет проспект «поедет». Его запуск существенно улучшит транспортную ситуацию на западе столицы», – цитирует пресс-служба заммэра Москвы Марата Хуснуллина.

В сообщении отмечается, что протяженность южного дублера Кутузовского проспекта составит 11,5 км дорог. В составе магистрали построят восемь путепроводов, в том числе через пути Киевского направления железной дороги, две разворотные эстакады на участке от Минской улицы до Третьего транспортного кольца и четыре моста через реку Сетунь.

«Кроме того, в этом году начнутся активные строительные работы по северному дублеру Кутузовского проспекта, который возводится силами концессионера и будет платным. Таким образом, альтернатива платной дороге будет готова раньше, чем сам северный дублер», – отметил Хуснуллин.

Заместитель мэра напомнил, что работы по строительству южного дублера Кутузовского проспекта ведутся за счет городского бюджета, тогда как северный дублер будет возводиться в рамках концессии с частным инвестором.

Ранее Хуснуллин сообщал, что строительство северного дублера Кутузовского проспекта, которое началось в 2017 году, может закончиться через три-четыре года.

<https://tass.ru/moskva/6247114>

ВЕДОМОСТИ; КИРИЛЛ ХАРАТЬЯН; 2019.03.25; ПОЧЕМУ НЕ ДОСТРОЯТ ЖЕЛТУЮ ЛИНИЮ МЕТРО; АРГУМЕНТЫ МЭРИИ О ТРУДНОСТЯХ СТРОИТЕЛЬСТВА В ЦЕНТРЕ НЕ УБЕЖДАЮТ

Прошляпили «Ведомости» важную новость, надо признать. И если бы муниципальные депутаты округа Раменки не организовали сбор подписей за продолжение строительства центрального участка Калининско-Солнцевской линии метро (об этом The Village рассказала одна из авторов петиции, депутат Маргарита Шарипова), совсем опоздали бы с этим сообщением.

А теперь вот – пожалуйста. Еще 13 марта в прямом эфире телеканала «ТВ центр» мэр Москвы Сергей Собянин информировал широкую общественность: Солнцевскую линию от «Парка Победы» до «Рассказовки» не соединят с Калининской линией от «Третьяковской» до «Новокосино» – несмотря на то что по генеральному плану развития Москвы до 2025 г. соединить должны были. Центр города, объяснил Собянин: для метро

нужны огромные котлованы, чтобы прокладывать коммуникации, – можно парализовать движение.

В адресной инвестиционной программе Москвы на 2017-2020 гг. пункт 33 гласит: «Калининско-Солнцевская линия метрополитена, станция метро «Третьяковская» – станция метро «Волхонка» – станция метро «Деловой центр» (Центральный административный округ города Москвы), контрактная стоимость или предельные бюджетные ассигнования – 45 681,1374 млн руб., срок проектирования или строительства – 2012-2023 годы, расходы на 1 января 2018 г. – 6264,3904 млн руб.

К израсходованным на соединение линий – и, видимо, попусту – 6,3 млрд руб. претензий нет: изыскательские и проектные работы дороги, центр Москвы, инженерные сложности наверняка есть. И не только инженерные, уверен я, но об этом чуть позже.

Насчет огромных котлованов и «парализовать движение». Значит, скажу я, перегораживать половину центра города для благоустройства улиц, инфраструктурный смысл которого неотличим от нуля, и сопровождать все это оптимистическими надписями, что стройка ненадолго, а благоустройство навсегда, – это можно, а метро строить – неудобно будет дорогим москвичам?

А дальше, дальше прекрасный аргумент мэра: Солнцевская ведь линия соединена уже с Большим кольцом (которое пока только называется кольцом и когда еще будет достроено) и с Московским центральным кольцом (МЦК) – вот так и решится проблема транзита! МЦК, замечу, самая длинная транспортная линия в Москве, а перевозит она всего-то 300 с чем-то тысяч пассажиров в день, в то время как короткая Кольцевая линия – под миллион, а длинные радиальные линии – по миллиону с лишним человек в день каждая. Большое кольцо не знаю сколько будет перевозить, пусть его прежде доделают, но какова идея мэра-то! – не дать возможности людям из новой Москвы, густонаселенного Новопеределкина и Солнцева пересаживаться один раз в центре, пусть пользуются недозагруженными кольцами!

И вот еще немного собственных моих рассуждений. Между станцией метро «Третьяковская», конечной Калининской линии, и «Волхонкой», которой не будет, располагается что? – правильно, Кремль. Возле Кремля даже навигаторы, как известно, пугаются и показывают, что они во «Внуково» (будущая конечная станция Солнцевской линии). Что там российская власть с кагэбэшным прошлым держит под землей – я и предполагать боюсь. Может, кремлевским подземным специалистам просто не захотелось, чтобы мимо них каждые 40 секунд пролетали поезда с тысячами москвичей и гостей столицы? И уж тем более не захотелось, чтобы кто-то, даже трижды проверенный, рыл огромный котлован.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/03/25/797260-ne-dostroyat>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ЗАЙКОВ; 2019.03.22; В КЕМЕРОВЕ НА МАРШРУТ ВЫШЕЛ «УМНЫЙ» АВТОБУС

В столице Кузбасса стартовал проект «Умный автобус» – пока что в качестве эксперимента. Как сообщает телеканал ОТР, по дорогам Кемерова теперь курсируют два автобуса, оборудованных интеллектуальной электронной видеосистемой.

Минтранс предложил применять биометрию в заказных автобусах

Такой комплекс с камерами наблюдения позволяет вести подсчет пассажиров в салонах городского транспорта, распознавать лица и даже отмечать забытые вещи. Если система обнаружит подозрительный предмет или же зафиксирует какое-либо нарушение – автоматически подаст сигнал диспетчеру.

Такие камеры позволят не только усилить безопасность общественного транспорта, но и проанализировать пассажиропотоки, чтобы наиболее эффективно выстроить маршрутную сеть города. По словам замдиректора МБУ «Управление единого заказчика транспортных

услуг города Кемерово» Артема Шаклеина, информация о заполняемости салонов позволит также оперативно перестраивать расписание в случае необходимости.

Вся информация, полученная при помощи системы наблюдения, будет храниться в специальной базе данных. Если специалисты признают эксперимент удачным, такая система будет установлена на всех городских маршрутах.

<https://rg.ru/2019/03/22/reg-sibfo/v-kemerove-na-marshrut-vyshel-umnyj-avtobus.html>

РБК; МИХАИЛ ШЕСТАКОВ; 2019.03.22; ВЛАСТИ ВЫДЕЛИЛИ ДЕНЬГИ НА ТРАМВАЙНУЮ ЛИНИЮ ДО АВТОВОКЗАЛА НОВОСИБИРСКА

На строительство трамвайной линии до нового автовокзала на Гусинобродском шоссе выделено 32 млн руб.

Средства выделены на начало работ по трамвайной линии, соединяющий станцию метро «Золотая Нива» и будущий автовокзал на Гусинобродском шоссе. Об этом со ссылкой на представителя департамента транспорта Михаила Никулина сообщает НГС.

«Деньги пойдут только на начало работ по этой линии. Имеется в виду, конечно, не строительные работы, а проектно-изыскательские работы и работы по освобождению земельного участка по строительству этих линий», – рассказал изданию Никулин.

В настоящее время новое здание автовокзала строится на Гусинобродском шоссе. Его планируется запустить осенью 2019 года. «По новому вокзалу пока все без изменений. Работы идут в графике. Дальше все будет зависеть от проведения процедурных вещей. Сначала нужно подать документы в **Минтранс** России, чтобы попасть в реестр автовокзалов. После этого транспортные компании должны будут вносить изменения в свои маршруты», – сообщил директор компании «Авто-сервис» (оператор автовокзала) Андрей Гудовский.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/24/03/2019/5c971bd59a794777ce960d9f>

Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2019.03.24; МАРШРУТКИ В СТОРОНУ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПОДГОТОВИЛИСЬ К ВВЕДЕНИЮ НОВОЙ АВТОБУСНОЙ СЕТИ В ПЕРМИ

Власти края и Перми готовятся к возможным демаршам частных перевозчиков из-за выхода на линии автобусов «Пермгорэлектротранса», а также из-за сокращения ряда маршрутов. На днях при краевом **минтрансе** была создана специальная межведомственная комиссия, ее возглавил вице-премьер Михаил Сюткин. Борьба с нелегалами тяжело, говорят эксперты, действенных мер нет.

Губернатор Максим Решетников на прямой линии в Instagram заявил об усилении борьбы с нелегальными перевозчиками. В частности, создана межведомственная комиссия (МВК) по борьбе с нелегалами. «Ни в Перми, ни на междугородных маршрутах нелегалов не потерпим!» – заявил господин Решетников.

Комиссия создана при **минтрансе**, в нее вошли представители органов исполнительной власти края, в том числе налоговой службы, МВД, службы судебных приставов, **Ространснадзора**. Ее возглавил вице-премьер Михаил Сюткин.

Отметим, что об усилении борьбы с нелегалами заявлено на фоне предстоящего передела рынка пассажирских перевозок Перми. Во-первых, городские власти собираются внедрять новую маршрутную сеть, в которой планируется сокращение ряда действующих маршрутов. Во-вторых, мэрия с подачи края закупила для МУП «Пермгорэлектротранс» 85 новых автобусов. Муниципальное предприятие планирует на торгах получить в работу семь маршрутов, и на этой неделе в трех торгах выиграло. Ожидается, что воссозданный муниципальный парк займет 10% рынка. Ужесточается также конкурсная документация в части требований к качеству автобусов, что может отсечь от участия в торгах ряд действующих перевозчиков. Лишившиеся объемов работ перевозчики могут организовать в массовом порядке нелегальные маршруты.

Напомним, в октябре 2006 года ООО «Эдельвейс» экс-депутата гордумы Перми Павла Ширева без согласования с мэрией Перми организовало нелегальный маршрут №100 Парковый – Садовый. Власти испробовали все способы остановить работу маршрута, и смогли закрыть его лишь через три года одним способом – легализовав маршрут.

В департаменте дорог и транспорта Перми полагают, что из-за новой маршрутной сети число «безработных» вырасти не должно, поскольку проект сети предполагает запуск новых маршрутов и обеспечение связи с теми микрорайонами, которых сегодня нет. «Вместе с тем исключать возможность появления нелегальных перевозчиков во время реализации новой маршрутной сети нельзя», - признают в ведомстве.

В ДДиТ считают, что у них отработан «действенный механизм привлечения к ответственности за нарушение установленных правил перевозки пассажиров». Он заключается в совместных проверках на линии, что позволяет выписывать серьезные штрафы «нелегалам» и прекращать их деятельность.

Источник в правительстве сообщил, что МВК появилась не из-за потенциальных рисков в Перми. «Просто решили усилить борьбу», - добавил он. Новая МВК с нелегалами будет бороться исключительно юридическими методами. «Не расстреливать же их!» – считает собеседник.

Депутат гордумы и бывший директор «Пермгорэлектротранса» Александр Филиппов согласен с тем, что из-за введения новой сети ряд перевозчиков потеряют фронт работ и могут выйти на линию нелегально.

Бороться с ними тяжело – нет действенных механизмов, полагает парламентарий, например нельзя изъять транспортное средство, одни штрафы.

Бывший перевозчик Павел Ширев отмечает, что штраф за перевозку пассажиров без лицензии составляет до 300 тыс. руб.: «Это сильно отпугивающая мера».

Предприниматель в сфере перевозок Олег Боровик полагает, что лучшим способом профилактики нелегальных маршрутов было бы еще до начала реформы «пересмотреть контракты, сделать адекватные конкурсные условия, и тогда не будет желания уходить в тень».

<https://www.kommersant.ru/doc/3922890>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 2019.03.22; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРОЛЛЕЙБУСНОЙ ЛИНИИ ЧЕРЕЗ ФРУНЗЕНСКИЙ МОСТ В САМАРЕ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Через Фрунзенский мост планируется организовать троллейбусное движение. Для этого в текущем году около развязки моста с ул. Фрунзе стартует строительство тяговой подстанции и троллейбусной линии от ул. Шоссейная по мосту с выходом на ул. Чапаевская и Комсомольская. Об этом сообщает городская администрация.

Также в текущем году начнется проектирование и строительство участка троллейбусной линии по ул. Комсомольская от ул. Чапаевская до ул. Куйбышева и по ул. Куйбышева до ул. Пионерская. После того, как будет запущено движение по Фрунзенскому мосту, чтобы сохранить движение троллейбусов через мост по ул. Главная, региональный **Минтранс** предусмотрит специальные усиленные закладные опоры для контактной сети МП «ТТУ». Соответствующие работы будут проведены по отдельному проекту в течение 2020 года.

В этом же году планируется восстановить в рамках отдельного проекта участок трамвайных путей до Хлебной площади. В настоящее время контактная троллейбусная сеть, связывающая Куйбышевский район с основной частью города, проходит по старому мосту через реку Самару.

<https://www.kommersant.ru/doc/3918663>

Ъ-УДМУРТИЯ-ONLINE; 2019.03.22; МИНТРАНС УДМУРТИИ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С VLAVLACAR ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА АВТОБУСОВ

Министерство дорожного хозяйства и транспорта Удмуртии ведет переговоры BlaBlaCar для увеличения пассажиропотока междугородных автобусов. Об этом заявил глава ведомства Алексей Горбачев на расширенном заседании коллегии министерства.

«Мы с ним ведем переговоры как с оператором по всей республике по продаже билетов. Сейчас автовокзалы ведут вот эти переговоры. Тут надо понимать, что компания просто так за бесплатно не будет реализовывать билеты, у нас вся проблема в том, что у нас в убыточных маршрутах низкий пассажиропоток. Поэтому мы должны туда в первую очередь привлечь туда в первую очередь пассажиров, доказать пассажиру, что на автобусе ехать намного безопаснее, а не на каком-то там «ларгусе»», - пояснил министр. Господин Горбачев добавил, что стоимость билетов на автобусы при этом не изменится.

<https://www.kommersant.ru/doc/3918604>

Ъ-УДМУРТИЯ-ONLINE; ОКСАНА МЫМРИНА; 2019.03.22; ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЯ И ПРИВАТИЗАЦИЯ; УДМУРТСКИЕ КОМПАНИИ РАССКАЗАЛИ О ЗАДАЧАХ НА 2019 ГОД

Транспортные и дорожные предприятия, находящиеся в собственности правительства Удмуртии, намерены обновить автопарк, наладить сотрудничество с новыми операторами по продаже билетов, отказаться от убыточных маршрутов и закупить новые самолеты. АО ИПОПАТ, АО «Ижавиа», ДП «Ижевское» на коллегии **минтранса** Удмуртии рассказали о своих планах на 2019 год. Транспортную сферу, возможно, ожидает приватизация двух предприятий, занимающихся ремонтом дорог. Однако эксперты сомневаются в правильности выбранного момента: конъюнктура рынка не способствует получению максимальной прибыли при продаже дорожно-транспортных предприятий.

Крупнейшие дорожно-транспортные предприятия Удмуртии – АО ИПОПАТ, АО «Ижавиа», ДП «Ижевское» – рассказали об итогах работы в 2018 году и о планах на текущий год на ежегодной коллегии **министерства транспорта** и дорожного хозяйства республики. Гендиректор занимающегося автобусными перевозками предприятия ИПОПАТ Дмитрий Пивош во время заседания сообщил, что в ближайшие три года предприятие планирует пополнить 70% автопарка газомоторными автобусами и электробусами. В 2018 году планы по обновлению автопарка не удалось выполнить из-за высокой кредитной нагрузки по обязательствам прошлых лет. На сегодняшний день долг компании составляет 45 млн руб. Вместе с тем господин Пивош рассказал о тенденции по снижению пассажиропотока, что ставит под угрозу достижение планируемых показателей, чтобы решить эту проблему. По словам **министра транспорта** и дорожного хозяйства республики Алексея Горбачева, автовокзалы республики ведут переговоры с BlaBlaCar, который может стать оператором по продаже билетов на автобусы по всему региону. «Надо понимать, что компания бесплатно не будет реализовывать билеты, у нас вся проблема в том, что на убыточных маршрутах низкий пассажиропоток. Поэтому мы должны туда, в первую очередь, привлечь пассажиров, доказать пассажиру, что на автобусе ехать намного безопаснее, а не на каком-то там «ларгусе»», - пояснил министр. Он подчеркнул, что стоимость билетов на автобусы не изменится.

В сфере авиаперевозок, напротив, зафиксировано повышение пассажиропотока. Заместитель генерального директора авиакомпании «Ижавиа» Григорий Бредов отметил, что в 2018 компания выполнила более 5 тыс. рейсов, услугами «Ижавиа» воспользовались 422 тыс. пассажиров, что на 12% больше по сравнению с 2017 годом. Господин Бредов рассказал, что «Ижавиа» выйдет на прибыль в 2020 году, к этому моменту авиакомпания планирует добиться доходов в размере 6,4 млрд руб. Ожидаемые расходы составят 6 млрд

руб. Доходы аэропорта Ижевска составят 765 млн руб., расходы – 287 млн руб. Общая прибыль до налогообложения составит 200 млн руб. Прибыль от продаж составит 102,7 млн руб. Также авиакомпания планирует в 2019 году обновить парк самолетов, заменить Як-42 на Boeing-737-700, отказаться от убыточных рейсов. Так, сократится количество рейсов из Ижевска в московский аэропорт Внуково, сезонных рейсов из Нижнекамска в Симферополь, Сочи и Анапу, из Челябинска и Белгорода в Сочи, из Уфы и Нижнего Новгорода в Анапу, из Краснодара в Ижевск и Калининград. «Ижавиа» также планирует уменьшить количество чартерных и заказных рейсов. При этом останутся прибыльные рейсы: из Ижевска в Сочи, Симферополь и Анапу, из Кирова в Сочи и Анапу, из Пензы в Симферополь. Также рейсы авиакомпании появятся в городах, где нет базовых перевозчиков: Саратов – Сочи, Симферополь – Анапа.

По словам главы **минтранса** Удмуртии, республика попала в федеральную программу по реконструкции аэропорта. «Федерация выделяет на эти цели 3,4 млрд руб., республика софинансирует из внебюджетных источников 3,3 млрд руб. Программа рассчитана на 2019-2024 годы. На этот и следующий год запланированы проектно-изыскательские работы, а затем будут выделены средства на строительно-монтажные работы. Также будут реконструированы подъездные дороги к аэропорту», - отметил Алексей Горбачев.

По словам гендиректора ДП «Ижевское» Александра Асаналиева, в 2018 году предприятие участвовало практически во всех программах по ремонту дорог. Организация отремонтировала дороги в Ижевске, Глазове, а также на четырех региональных участках. «В глазовском проекте мы принимали участие совместно с «Удмуртавтодором». 36 участков из 54 были отремонтированы именно нашей компанией», - отметил Александр Асаналиев. В этом году правительство Удмуртии намерено решить вопрос с приватизацией ДП «Ижевское» и «Удмуртавтодора». Сейчас ведутся переговоры с потенциальными инвесторами, имена которых не называются. Доцент департамента «Менеджмент» финансового университета при Правительстве России Константин Поздняков считает, что с точки зрения пополнения региональной казны момент для приватизации региональных дорожных активов выбран «не самый удачный». «Конъюнктура рынка и экономическая ситуация не способствуют получению максимальной прибыли при продаже дорожно-эксплуатационных предприятий. Но с учетом, того что речь идет, как правило, о не очень крупных компаниях сектора, то можно рассматривать процесс приватизации в качестве уменьшения доли государства в экономике с передачей управления представителям бизнеса, целью которых является максимизация прибыли», - говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3922357>

ТАСС; 2019.03.25; В ИРКУТСКЕ РЕЙСОВЫЙ АВТОБУС С ПАССАЖИРАМИ СЪЕХАЛ В КЮВЕТ

Пассажирский автобус в понедельник попал в ДТП с участием двух легковушек в Иркутске. Он снес ограждение и ушел в кювет, когда в салоне находились три человека. Никто не пострадал, сообщили ТАСС в пресс-службе ГИБДД по Иркутской области.

«В ДТП никто не пострадал. Участниками аварии стали три транспортных средства – автобус и два легковых автомобиля. В автобусе находились всего три человека, они благополучно его покинули. Сейчас инспекторы разбираются, кто виноват, кто и куда сворачивал, и почему автобус наехал на ограждение», – сказали в пресс-службе.

<https://tass.ru/proisshestviya/6253608>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.25; В ПОДМОСКОВЬЕ ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛ В ДТП С АВТОБУСОМ

Рейсовый автобус и легковой автомобиль столкнулись на Красногорском шоссе в Одинцовском районе Подмосковья, пострадал один человек, сообщили РИА Новости в пресс-службе ГИБДД Москвы.

«В 21.15 рейсовый автобус и легковой автомобиль Renault столкнулись на Красногорском шоссе. В результате ДТП пострадал один человек – водитель Renault», – сообщил собеседник агентства.

Пострадавшему оказали помощь на месте. Обстоятельства ДТП уточняются.

<https://ria.ru/20190325/1552072320.html>

РИА НОВОСТИ; ЭДУАРД ДЕМЬЯНЕЦ; 2019.03.24; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ЛЕГКОВУШКОЙ

Легковой автомобиль и рейсовый автобус столкнулись в городе Вольске Саратовской области, в результате один человек погиб, еще пятеро пострадали, сообщили РИА Новости в воскресенье в пресс-службе областного управления ГИБДД.

«По предварительным данным, водитель 2000 года рождения, управляя автомобилем ВАЗ-2106, не выбрал безопасную скорость, не учел метеорологических условий и допустил столкновение с автобусом ПАЗ маршрута № 9. В результате ДТП водитель ВАЗа погиб», – сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что трое пассажиров ВАЗа 1996, 1999 и 2001 годов рождения с травмами доставлены в больницу, а также в больницу доставлены двое пассажиров автобуса 1977 и 1996 годов рождения.

ГИБДД по факту автоаварии проводит проверку.

<https://ria.ru/20190324/1552061543.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.24; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ СЕМЬ ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С ДВУМЯ МАРШРУТКАМИ

Семь человек пострадали при столкновении маршрутных такси в Пушкинском районе Ленинградской области, сообщает пресс-служба УГИБДД по Петербургу и Ленинградской области

«В 7:50 в Пушкинском районе Ленинградской области на улице Матросова, 69 маршрутное такси ПАЗ 363 маршрута выехало на встречную полосу движения, где совершило столкновение с маршрутным такси. В результате семь человек в состоянии средней тяжести госпитализированы», – сказано в сообщении.

<https://ria.ru/20190324/1552063813.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ В СТОЛКНОВЕНИИ ГРУЗОВИКА И МИКРОАВТОБУСА В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Грузовой автомобиль «Мерседес» и микроавтобус «Газель» столкнулись в Мелекесском районе Ульяновской области, есть погибшие и пострадавший.

Как сообщает главное управление МЧС РФ по региону, столкновение произошло в 07:17 мск в пятницу. Пострадавшего водителя фуры спасатели извлекли из кабины при помощи спецсредств.

В пресс-службе УМВД по Ульяновской области агентству «Интерфакс-Поволжье» сообщили, что в результате аварии три человека погибли и один пострадал.

«По предварительным данным, в результате ДТП 58-летний водитель автобуса и два пассажира от полученных травм погибли на месте, водитель грузового автомобиля госпитализирован в медицинское учреждение», – сказал собеседник агентства.

Автобус следовал по маршруту «Ульяновск-Самара».

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, АРТУР ТОПОРКОВ, ОЛЬГА АДАМЧУК ; 2019.03.25; БОСОВ ПРОСИТ У ПУТИНА ПРИОРИТЕТНЫЙ ДОСТУП К БАМУ И ТРАНССИБУ; ВЗАМЕН ОН ГОТОВ ПОСТРОИТЬ ВТОРОЙ СЕВЕРОМУЙСКИЙ ТОННЕЛЬ, КОТОРЫЙ МОЖЕТ СТОИТЬ 260 МЛРД РУБЛЕЙ

Совладелец «Сибантрацита» и «Востокугля» Дмитрий Босов 11 марта написал письмо президенту Владимиру Путину, в котором попросил предоставить группе «Сибантрацит» приоритетный доступ к БАМу и Транссибу на 25 лет для перевозки 50 млн т своих грузов в год. Взамен «Востокуголь» готов за собственные средства (без привлечения софинансирования) и за пять лет построить второй Северомуйский тоннель. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердил топ-менеджер РЖД и два собеседника в угольных компаниях – конкурентах «Сибантрацита».

Босов объясняет, что строительство второго Северомуйского тоннеля позволит увеличить пропускную способность на этом участке БАМа с 16 млн до 100 млн т в год.

Бизнесмен попросил Путина поручить правительству, РЖД и Федеральной антимонопольной службе заключить соглашение с «Сибантрацитом», которое обеспечит гарантийный приоритетный провоз. Босов отмечает, что профицит провозной способности в результате строительства тоннеля будет использоваться РЖД. Из письма не ясно, просит ли Босов предоставить ему приоритетный доступ уже в этом году или после строительства тоннеля. Представитель Босова от комментариев отказался.

В августе прошлого года гендиректор РЖД Олег Белозеров докладывал Путину, что СССР на строительство первого тоннеля потребовалось 26 лет, на строительство второго «даже при нынешних технологиях <...> это будет где-то 10 лет». Стоимость тоннеля может составить до 260,8 млрд руб., следует из данных Проектно-изыскательского института «Бамтоннельпроект» («Ведомости» ознакомились с технико-экономическим обоснованием проекта). Как Босов планирует построить тоннель за пять лет (15 км сквозь Северомуйский хребет при сложной геологии) и на сколько может вырасти стоимость проекта в таком случае, представитель Босова говорить не стал.

Долгая стройка

Работы по строительству первого Северомуйского тоннеля (15 км) начались в 1975 г. Движение стартовало лишь в декабре 2003 г. Ширина – одна колея, в тоннеле может находиться один поезд, пропускная способность – 16 составов в сутки. Причина долгого строительства тоннеля – крайне сложные геологические и геодезические условия, рассказывал во время открытия бывший гендиректор «Бамтоннельстроя» Александр Голышев. Между тектоническими гранитными плитами образовались коллекторы (один из них шириной до 900 м), которые были заполнены смесью песка, воды и гранитной крошки. Прорывы таких коллекторов привели во время строительства к двум крупным авариям, которые унесли жизни 57 человек

Представители премьера Дмитрия Медведева, РЖД отказались от комментариев, представитель президента Дмитрий Песков и ФАС не ответили на вопросы «Ведомостей». 13 марта Путин расписал письмо в правительство с резолюцией «проработать и поддержать», следует из документа, это подтверждают три собеседника «Ведомостей». РЖД пока его не получало, отметил собеседник, близкий к монополии. В конце августа Босов писал Белозерову о желании участвовать в строительстве второго Северомуйского тоннеля за свой счет или через партнерство с монополией, писал «Коммерсантъ».

Деньги под крупные инвестпроекты обычно компании привлекают в банках исходя из пропорции: 15-30% – собственные средства, остальные – заемные, говорят три банкира. «Востокуглю» при общем долге в 18,22 млн руб. и чистом убытке в 25 млн руб. за 2017 г. (за 2018 г. данных еще нет) нужно найти 39-78,24 млрд руб. Долг второй компании Босова еще больше – 26,7 млрд при чистой прибыли 7,8 млрд руб. Месторождения «Сибантрацита» и его совместный с «Востокуглем» «Разрез Кийзасский» добыли в 2018 г.

24,1 млн т, которые могут провести по БАМу и Транссибу. К 2022 г. добыча «Сибантрацита» вырастет до 58 млн т в год, говорится на сайте компании.

У «Востокугля» уже есть обязательства по строительству инфраструктуры на Дальнем Востоке: порты «Вера» (Владивосток) и универсальный производственно-перегрузочный комплекс «Север» (Находка, Приморский край) с мощностями 70 млн т перевалки. А в Красноярском крае в порту Диксон компания строит терминал «Чайка» для вывоза угля с месторождения «Река Лемберова». Мощность терминала – 10 млн т в год, инвестиции – 18,6 млрд руб., говорил **министр транспорта Евгений Дитрих**.

«Начать подготовку территории перед строительством второго Северомуйского тоннеля можно уже в следующем году», – оценивает участник правительственных совещаний по этому вопросу. «Вопрос в выборе окончательного маршрута, прорабатываются два варианта строительства тоннеля, но реализовать более дешевый вряд ли удастся из-за сложной геологии, говорит собеседник.

Желание Босова получить приоритетный доступ на БАМ и Транссиб беспрецедентное. «Многие угольщики мечтают «с мигалкой» провозить свои грузы на Дальний Восток», – иронизируют два собеседника в угольных компаниях. Это невозможно: дороги РЖД общие, комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Сейчас провоз груза из Кузбасса на Дальний Восток занимает 11-13 дней, стоимость провоза – 1000 руб. за 1 т. СУЭК удавалось в лучшие годы достигать маршрутной скорости восемь дней (используют инновационные вагоны, груз компании не останавливали и не досматривали, составы не переформировывали). Таким образом, за счет увеличения скорости и экономии на вагонной составляющей можно снизить стоимость перевозки угля до 200 руб. за 1 т, говорит эксперт. Это может дать компании до 10 млрд руб. экономии в год, но с затратами на строительство второго Северомуйского тоннеля это коррелирует слабо, заключает Бурмистров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/25/797250-prosit-putina>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.24; СТРОИТЕЛИ СОБРАЛИ ВСЕ ПРОЛЕТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Строители установили все пролеты железнодорожной части моста через Керченский пролив, сообщает инфоцентр «Крымский мост».

«Это 160 тысяч тонн металлоконструкций на 307 опорах. Более шести километров пролетов расположено над акваторией, остальные – над сухопутными участками (коса и остров Тузла) в Керченском проливе», – уточняется в заявлении.

Завершающим стал пролет между опорами 219 и 220 – это конструкция длиной почти 64 метра. Всего у Крымского моста 306 железнодорожных пролетных строений. Каждое включает два блока (правый и левый), из которых сформированы параллельные ветки для движения поездов в сторону Крыма и в обратном направлении.

«Работа на стройплощадке продолжается, все идет по графику. <...> К декабрю 2019 года, к моменту запуска железнодорожного движения, на мосту будут смонтированы все системы», – сообщил заместитель гендиректора по инфраструктурным проектам компании «Стройгазмонтаж» Леонид Рыженькин.

Вес одного железнодорожного пролета более 500 тонн. На сухопутные опоры пролеты монтировали кранами, на морские – надвигали мощными домкратами, рассказали строители. На одном из морских участков (от Керчи в сторону фарватера) надвигка шла не прямолинейно, а с соблюдением проектного радиуса: трасса обогнула мыс Ак-Бурун. Это было сделано с целью сохранения памятника историко-культурного наследия «Крепость Керчь», расположенного на мысе.

Запуск пассажирских поездов после открытия движения по Крымскому мосту планируется по маршрутам Санкт-Петербург – Севастополь, Москва – Симферополь, Москва – Феодосия, Москва – Евпатория, Москва – Севастополь, Санкт-Петербург –

Евпатория, Санкт-Петербург – Феодосия, Кисловодск – Феодосия, Кисловодск – Севастополь, Мурманск – Симферополь, Екатеринбург – Симферополь. Один из поездов по маршруту Москва – Симферополь может быть полностью составлен из двухэтажных вагонов, сообщили в ведомстве.

Мост в Крым из Краснодарского края – самый протяженный в России, его длина составляет 19 километров. Начало движения автомобилей изначально планировали на декабрь 2018 года, но работы завершили с опережением. Президент России Владимир Путин открыл автомобильную часть моста через Керченский пролив 15 мая, движение автотранспорта запущено 16 мая. Открытие движения поездов по железнодорожной части моста запланировано на декабрь 2019 года.

<https://ria.ru/20190324/1552065320.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6252485>

<https://rns.online/transport/Ustanovleni-vse-proleti-zheleznodorozhnoi-chasti-Krimskogo-mosta-2019-03-24/>

<https://rg.ru/2019/03/24/reg-ufo/sobrany-vse-zheleznodorozhnye-prolety-krymskogo-mosta.html>

РБК; ДЕНИС ПИСКУНОВ; 2019.03.22; РЖД ПОСТРОИТ СКОРОСТНУЮ МАГИСТРАЛЬ МОСКВА-ТУЛА-ВОРОНЕЖ; ЭТО СЛЕДУЕТ ИЗ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ КОМПАНИИ ДО 2025 ГОДА, КОТОРУЮ УТВЕРДИЛ ПРЕМЬЕР-МИНИСТР РФ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ

ОАО «Российские железные дороги» включило в свою долгосрочную программу развития строительство скоростных и высокоскоростных магистралей, одна из которых свяжет Москву и Воронеж. Можно ожидать, что скоростная железная дорога будет обслуживаться грузовыми и пассажирскими поездами нового типа, способными развивать скорость 200-400 км/ч.

Маршрут Москва-Тула-Воронеж не является одним из приоритетных, но в РЖД его считают актуальным. Это означает, что линия должна улучшить транспортную доступность крупнейших макрорегионов России и обеспечить агломерационный социально-экономический эффект. Магистраль начнут строить в 2021 году. Для безопасности железная дорога пройдет в стороне от жилых кварталов, но в черте города.

Строительство высокоскоростных магистралей вскоре начнется по всей России, пройдет в три этапа и завершится к 2030 году. В первый этап войдут линии Москва-Тула и Тула-Белгород. Маршрут через Воронеж входит во второй и третий этапы. Он позволит соединить всю сеть высокоскоростных магистралей в южной части России.

Развитие скоростных и высокоскоростных магистралей обеспечит пассажиров новым уровнем комфорта и сервиса, считают в РЖД. Из программы следует, новый высокий уровень будет достигнут за счёт нового подвижного состава, цифровых решений, учёта индивидуальных потребностей клиентов, сбалансированной системы классов обслуживания и оптимальной инфраструктуры.

<https://chr.rbc.ru/chr/freenews/5c94cd919a7947ed9d8d5a78>

ИЗВЕСТИЯ; ХАРИТОН ГАЛИЦКИЙ; 2019.03.22; НАЛАЖИВАНИЕ КОНТАКТОВ: ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ ВЫРОСЛИ НА ТРЕТЬ; МОДЕРНИЗАЦИЯ КОНТАКТНЫХ СЕТЕЙ ПОЗВОЛИТ В РАЗЫ УВЕЛИЧИТЬ СКОРОСТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО РОССИИ

В Вене завершился Международный железнодорожный конгресс. В течение трех дней руководители международных компаний, представители транспортных министерств нескольких государств мира и инвесторы обсуждали перспективы развития дорожных сетей, а также способы увеличения скорости контейнерных перевозок и устранения таможенных барьеров. На встрече в Австрии присутствовали представители российской

железнодорожной отрасли, в том числе и «Группа компаний 1520». Какое будущее ждет железнодорожные перевозки – в материале «Известий».

Управление скоростями

«Один мир – одни рельсы» – под таким слоганом проходило одно из самых значимых мероприятий в сфере железнодорожных перевозок. Эксперты отрасли убеждены в том, что в ближайшем будущем скорость перевозок, их объем и расстояние будут непрерывно расти.

Сейчас грузовой контейнер всего за сутки может преодолеть расстояние порядка 1150 км. Ближайшая цель – увеличить суточное расстояние до 1500 км, а в будущем, при строительстве высокоскоростных магистралей и внедрении современных систем управления движением, скорость должна увеличиться в разы.

Транзитные перевозки через территорию России в минувшем году выросли почти на треть. Уже через пять лет поезда смогут преодолевать расстояние между западной и восточной границами страны всего за неделю.

Движение на автомате

Во время встречи активно обсуждался проект по строительству дороги из города Кошице в Словакии до Братиславы и Вены. Именно здесь заканчивается ширококолейная дорога, по которой могут следовать российские поезда. По итогам конгресса был подписан меморандум между представителями транспортных ведомств трех стран: России, Словакии и Австрии.

Для увеличения скорости перевозок необходимо не только прокладывать новые дороги, но и модернизировать уже существующие. Старые железнодорожные сети будут оборудованы системами автоматики, благодаря которой ведется управление пассажирскими и грузовыми перевозками. С помощью автоматизированной системы удастся в кратчайшие сроки действовать во время внештатных ситуаций и ликвидировать даже незначительные сбои.

Участники конгресса уделили особое внимание стратегии цифровизации железных дорог, благодаря которой пропускная способность будет существенно увеличиваться. Именно цифровизация процессов позволила сделать российские железные дороги одними из самых пунктуальных в мире.

Связанные сети

Модернизацией контактных сетей на российских железных дорогах занимаются компании, входящие в «Группу компаний 1520» – «Энергомонтаж» и «Форатек ЭнергоТрансСтрой».

За последние несколько лет компания «Энергомонтаж» реализовала ряд успешных проектов, в том числе в сжатые сроки выполнила электрификацию путей между участками Журавка-Миллерово. Это позволило пустить поезда в обход Украины. Компания обладает всеми ресурсами необходимыми для проведения работ по реконструкции контактных сетей участках, предназначенных для движения поездов со скоростью до 400 км/ч. Это позволило запустить высокоскоростные поезда «Сапсан» между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом и «Аллегро» между Санкт-Петербургом и Хельсинки.

«Благодаря собственным индивидуальным конструкторским разработкам и принятым нестандартным технологическим решениям коллектив вовремя завершил реконструкцию в тоннелях, габаритные размеры сводов которых не позволяли применить в них ни одно из известных типовых решений. Часть технических и конструкторских решений, примененных нами на этом участке, в дальнейшем были использованы на аналогичных объектах сторонними строительными-монтажными предприятиями. Также они были учтены при разработке новых типовых альбомов», – подчеркнул генеральный директор компании «Энергомонтаж» Олег Тиунцов.

«Мы понимаем важность обновления основных фондов и совершенствования технологии строительно-монтажных работ. Для этого парк техники ежегодно пополняется новыми технологичными машинами и оборудованием-- универсальные бурильно-крановые установки на автомобильном ходу, оборудование по установке фундаментов на железнодорожном ходу, платформы и специальные краны. Одновременно развивается собственная производственная база по изготовлению изделий и деталей контактной сети – построены новые производственные цеха, современный складской комплекс, газовая котельная, обновлено сварочное оборудование, приобретена самая современная установка плазменной резки металла», – добавил глава компании «Энергомонтаж».

В 2019 году компания «Энергомонтаж» будет работать более чем на 200 объектах контактной сети и энергетики, в том числе и на объектах капитального ремонта, реконструкции и модернизации контактной сети ОАО «РЖД» по всей стране.

Еще одной компанией, входящей в «Группу компаний 1520», занимающейся различными комплексами строительно-монтажных работ по электрификации и электроснабжению железных дорог, строительству и ремонту тяговых подстанций, зданий и сооружений по заказу ОАО «РЖД», является «Форатек ЭнергоТрансСтрой».

«Наша компания постоянно находится в процессе совершенствования и развития. Мы ориентированы на выполнение полного цикла работ от проектирования до пуска объекта в эксплуатацию, используя самые современные технологии, – сообщил генеральный директор «Форатек ЭнергоТрансСтрой» Константин Грехов. – Освоены и внедрены в производство эксклюзивные устройства компенсации контактной подвески типа «Ретрактор», индивидуальные поддерживающие конструкции из алюминиевых сплавов, которые изготавливаются нашей компанией в тесном сотрудничестве с мировыми лидерами в сфере строительства железных дорог».

«В этом году мы произвели строительно-монтажные работы на более 140 объектах на Куйбышевской, Свердловской, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах на сумму более 3,5 млрд рублей, – продолжает Константин Грехов. – В 2019 году мы планируем выполнить работы более чем на 200 объектах на сумму 5,6 млрд рублей».

Наличие такого мощного сектора строительства и модернизации электрификации железных дорог позволяет надеяться, что довольно скоро в Российской Федерации не останется путей без электричества, а скорость грузоперевозок превзойдет ожидания.

«Без электрификации не будет современных железных дорог, – уверен генеральный директор «Группы компаний 1520» Алексей Крапивин, – профильные компании, входящие в наш холдинг, способны проводить все работы качественно и в кратчайшие сроки».

<https://iz.ru/859594/khariton-galitskii/nalazhivanie-kontaktov-tranzitnye-perevozki-po-zheleznym-dorogam-vyrosli-na-tret>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ТРАНСКОНТЕЙНЕР ДО 2022 Г ЗАКУПИТ У RM RAIL 3,5 ТЫС. 40-ФУТОВЫХ ПЛАТФОРМ ЗА 10,9 МЛРД РУБ.

Совет директоров ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) на заседании 21 марта одобрил договор поставки с ООО «ТД РМ Рейл» (Мордовия, торговый дом группы RM Rail), сообщил ж/д оператор в пятницу.

Согласно материалам компании, «Трансконтейнер» закупит у RM Rail 3,5 тыс. сорокафутовых платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров производства АО «Рузаевский завод химического машиностроения» (Мордовия, «Рузхиммаш» (МОЕХ: RUHM)). Максимальная цена договора – 10,861 млрд руб. (без НДС).

Графиком предусматривается поставка в 2019 году 1,1 тыс. вагонов, в 2020-2021 гг. – по 1,2 тыс. платформ.

«Трансконтейнер» в 2019-2021 гг. планирует закупать по 4 тыс. платформ в год, заявлял журналистам генеральный директор оператора Вячеслав Сараев во вторник в Вене. «На сегодняшний момент у нас в проработке два больших контракта с производителями на три года. Это закроет, наверное, порядка 70% наших потребностей, остальные 30% мы будем (закупать – ИФ) по более мелким производителям», – сказал он. «Мы каждый год пока ориентируемся вкладывать в приобретение платформ, порядка 4 тыс. ежегодно мы планируем приобретать», – уточнял В.Сараев.

В феврале сообщалось, что ПАО «Трансконтейнер» планировало на конкурсной основе найти поставщика 3,4 тыс. вагонов-платформ, однако конкурсная процедура, в которой принял участие ООО «ТД «РМ Рейл», была признана несостоявшейся, говорилось в материалах, размещенных в системе «СПАРК-Маркетинг».

«Трансконтейнер» определил начальную цену поставки вагонов в размере 10,36 млрд рублей, «ТД «РМ Рейл» предложил цену контракта в 9,01 млрд рублей. Заявка «ТД «РМ Рейл» была признана не соответствующей конкурсной документации, так как претендент указал срок авансового платежа – не позднее 40 дней до первого числа месяца поставки партии товара. В конкурсной документации этот срок – 30 дней.

Участие в открытом конкурсе «Трансконтейнера» также принимало ООО «СК-Эверест», предложившее поставку вагонов-платформ производства ОАО «Завод металлоконструкций», его заявка не была допущена к участию в процедуре. Конкурсная комиссия признала конкурс несостоявшимся и поручила заказчику провести закупку повторно способом запроса предложений.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ФСК НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЭП ДЛЯ РЖД В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ, ВЛОЖИТ В ПРОЕКТ 9,3 МЛРД РУБ

Подрядчики ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) (входит в ПАО «Россети» (МОЕХ: RSTI)) начали строительство ЛЭП от подстанции «Минусинская опорная» до подстанции «Камала-1» (Красноярский край) протяженностью 430,3 км, сообщила пресс-служба ФСК. Общий объем инвестиций в проект составит 9,3 млрд рублей. «Это не только затраты собственно на строительство, но и на инженерные изыскания, разработку проектной и рабочей документации, поставки оборудования», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе.

Трасса ЛЭП пересечет несколько рек. Через одну из них – реку Туба (правый приток Енисея) – будет построен переход протяженностью 1,5 км с высотой опор более 70 метров. «При строительстве линии электропередачи будут использованы современные многогранные опоры. Срок их службы в 1,5-2 раза больше, чем у решетчатых и железобетонных опор. Для подключения новой линии ФСК расширит действующие подстанции 500 кВ «Камала-1» и 220 кВ «Минусинская-опорная», – уточняется в пресс-релизе.

Ранее сообщалось, что в декабре 2018 года закупочная комиссия ФСК подвела итоги двух конкурсов на строительство ЛЭП от подстанции «Минусинская опорная» до подстанции «Камала-1».

ООО «Проектно-монтажная компания Сибири» («ПМК Сибири», Москва) получило контракт на строительство участка ЛЭП от подстанции «Минусинская опорная» до тяговой подстанции «Крол» (212,2 км) за 3,83 млрд рублей.

ООО «Диапазон» (Москва) построит участок ЛЭП от тяговой подстанции «Крол» до подстанции «Камала-1» (218,1 км) за 3,98 млрд рублей.

Согласно условиям договора, компании-победители должны будут поставить все необходимые для строительства ЛЭП материально-технические ресурсы, а также провести строительные-монтажные и пуско-наладочные работы на объекте. ЛЭП необходимо сдать в эксплуатацию в декабре 2019 года.

ФСК реализует инвестпроект по строительству второй «нитки» высоковольтной линии электропередачи с подстанции «Камала-1» (восток Красноярского края) до подстанции «Минусинская опорная» с проходом через тяговые подстанции Красноярской железной дороги (КрасЖД) на станциях Курагино, Кошурниково, Крол и Саянская (все на юге Красноярского края) в интересах РЖД.

РЖД рассчитывают за счет строительства новой ЛЭП снять инфраструктурные ограничения в системе тягового и внешнего электроснабжения на данном участке Транссибирской магистрали. В перспективе КрасЖД сможет увеличить вес грузовых составов с 6,3 тыс. тонн до 7,1 тыс. тонн и сократить интервалы движения поездов с 10-12 минут до 8 минут.

Подстанция «Камала-1» – часть схемы вывода мощности Богучанской ГЭС (север Красноярского края, проектная среднегодовая выработка – 17,6 млрд кВт.ч) в общероссийскую энергосистему.

ФСК обеспечивает энергоснабжение потребителей в 77 регионах России. Компании принадлежит 141 тыс. км высоковольтных магистральных линий электропередачи и 940 подстанции общей установленной мощностью более 336,5 тыс. МВА. Владелец основного пакета акций (80,13%) – ПАО «Россети».

Энергоснабжение 10 сибирских регионов обеспечивает филиал «ФСК ЕЭС» – «МЭС Сибири» (находится в Красноярске). В зону его обслуживания входят 22,8 тыс. км ЛЭП и 119 подстанций общей мощностью 50,5 МВА.

Красноярская железная дорога проходит по территории Красноярского края, Хакасии, Кемеровской и Иркутской областей. Эксплуатационная длина – 3,2 тыс. км.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; SIEMENS РАССЧИТЫВАЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТ НА 2-ЭТАЖНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» В 2019 Г, ГОТОВ ПОСТАВИТЬ БОЛЕЕ 1 ТЫС. ВАГОНОВ

Siemens рассчитывает заключить с ОАО «РЖД» контракт на поставку двухэтажных поездов «Ласточка» в текущем году, сообщил президент Siemens в РФ Александр Либеров журналистам в пятницу в Петербурге.

«Трудно говорить о конкретных датах, но надеемся получить (контракт – ИФ) в этом году. Это вопрос больше к заказчику, чем к исполнителю. Конкретного количества пока нет, но это больше 1 тыс. вагонов», – сказал он.

По словам А.Либерова, поезда на основе «Ласточек» будут разрабатываться на предприятии «Уральские локомотивы» (СП Siemens и группы «Синара»). «Сейчас будет формироваться техзадание, и будем надеяться, что в ближайшее время перейдем уже к конкретной коммерческой проработке», – добавил президент Siemens в РФ.

В четверг ОАО «Российские железные дороги» и ООО «Уральские локомотивы» подписали соглашение о расширении парка пассажирских поездов холдинга. РЖД могут заказать у СП Синары и Siemens новые 2-этажные поезда с локализацией 80% производства в РФ.

Как сообщалось, в рамках соглашения будет создана рабочая группа по подготовке технико-экономического обоснования и технических требований к двухуровневым электропоездам. Рабочая группа проведет оценку затрат на содержание, техническое обслуживание (в рамках контракта жизненного цикла), подготовку инфраструктуры, а также определит требуемый объем поставки новых электропоездов и другие детали планируемого контракта.

Ранее А.Либеров заявлял в интервью газете «Ведомости», что компания готова рассмотреть возможность локализации производства в России 2-этажных «Ласточек».

В настоящее время в РФ эксплуатируются одноэтажные «Ласточки». «Что касается «Ласточек», то здесь у нас (в России – ИФ) в эксплуатации 110 поездов, произведенных в России нашим совместным (с группой «Синара») предприятием «Уральские локомотивы»,

и 54 поезда, которые изначально были произведены в Германии. Всего контрактом с «Уральскими локомотивами» предусмотрены поставки 1200 вагонов до 2023 года», – говорил он в декабре 2018 года.

Предприятие «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) серийно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока с коллекторным тяговым приводом 2ЭС6 «Синара» и с асинхронным 2ЭС10 «Гранит», а также электрички «Ласточка» и магистральные электровозы переменного тока 2ЭС7.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; SIEMENS НАДЕЕТСЯ ВСКОРЕ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 11 «САПСАНОВ» ДЛЯ РЖД

Германский концерн Siemens рассчитывает в ближайшее время подписать соглашение с ОАО «РЖД» на поставку 11 высокоскоростных поездов «Сапсан», сообщил «Интерфаксу» президент Siemens в РФ Александр Либеров.

«Мы находимся в конечной стадии переговоров по «Сапсанам», это будут «Сапсаны» постоянного и переменного тока, они будут функционировать на том же участке Москва-Петербург. Это расширение парка «Сапсанов», в дополнение к тем 16, что уже есть. Надеемся, что подпишем в ближайшее время, сейчас находимся с руководством РЖД в контакте, надеемся сможем подписать соглашение», – сказал он.

Как сообщалось, в этом году в рамках выставки Innotrans-2018 в Берлине группа «Синара», РЖД, компании Siemens AG и Siemens Mobility подписали соглашение «О расширении парка высокоскоростных поездов».

Стороны намерены до 31 марта 2019 года подготовить и заключить договор на поставку 11 электропоездов «Сапсан» и 27 новых пассажирских вагонов, в том числе, для их интеграции в 16 имеющихся у РЖД высокоскоростных поездов для формирования 11-вагонных составов.

Новые поезда дополняют существующий парк «Сапсанов» на направлении Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород.

В настоящее время в России эксплуатируется 16 высокоскоростных поездов «Сапсан» в 10-вагонном исполнении. Они курсируют со скоростью до 250 км/ч. Поезда разработаны с учетом возможности их эксплуатации в экстремальных погодных условиях, в том числе температурных.

ТАСС; 2019.03.22; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ПОСТАВЯТ РЖД БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ ДВУХЭТАЖНЫХ ВАГОНОВ

Предприятие «Уральские локомотивы» (СП Siemens и группы «Синара») планирует поставить «Российским железным дорогам» (РЖД) более тысячи вагонов для инновационных двухэтажных электропоездов в рамках подписанного накануне соглашения о расширении парка пассажирских поездов РЖД. Об этом сообщил журналистам в пятницу президент компании Siemens в России Александр Либеров.

«Пока конкретное количество (вагонов – прим. ТАСС) не обсуждается, но это в любом случае больше тысячи вагонов», – сказал он.

В рамках соглашения стороны рассмотрят возможность изготовления в России новых электропоездов для эксплуатации в межрегиональном сообщении на сети российских железных дорог. Уровень локализации производства составит не менее 80%. Компании создадут рабочую группу по подготовке технико-экономического обоснования и технических требований к двухэтажным электропоездам. Они также оценят затраты на содержание, техническое обслуживание (в рамках контракта жизненного цикла) и подготовку инфраструктуры, а также определят требуемый объем поставки новых электропоездов и другие детали планируемого контракта.

Предприятие «Уральские локомотивы» (г. Верхняя Пышма, Свердловская область) создано в 2010 году на базе «Уральского завода железнодорожного машиностроения» для

производства и продажи локомотивов и скоростных электропоездов. Завод является совместным предприятием российской машиностроительной группы «Синара» и немецкого концерна Siemens AG. Завод серийно выпускает грузовые электровозы постоянного тока 2ЭС6 «Синара», 2ЭС10 «Гранит» и пассажирские электропоезда «Ласточка».

<https://tass.ru/ural-news/6248419>

ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2019.03.22; ПРЕТЕНЗИИ ОБСУДЯТ В ЛИЧНОМ КАБИНЕТЕ

РУТ (МИИТ) разрабатывает для ОАО «РЖД» ПРОЕКТ «Электронный претензионист», который в перспективе позволит исключить участие человека в рассмотрении определенных видов претензий.

Как сообщила «Гудку» заведующая научно-исследовательской лабораторией «Грузовая и коммерческая работа», заместитель завкафедрой «Логистические транспортные системы и технологии» РУТ (МИИТ) Вероника Нутович, проект предполагает, что у клиента ОАО «РЖД» вскоре появится возможность в случае необходимости подать претензию в электронном виде через личный кабинет. После подписания электронной подписью обращение сразу же поступит в Единую автоматизированную систему актово-претензионной работы (ЕАСАПР).

«Документ будет принят, зарегистрирован и сразу же попадет в обработку. Автоматически в сети ОАО «РЖД» будут найдены все необходимые первичные документы, подтверждающие или опровергающие состав претензионных требований. В зависимости от категории претензия будет рассмотрена непосредственно компьютером или же транслирована в соответствующее подразделение ЦФТО ОАО «РЖД», – говорит Вероника Нутович. – Такая технология удобна клиенту, поскольку упрощает процедуру подачи претензионных обращений. В то же время сокращаются трудозатраты на ведение претензионной работы в ОАО «РЖД», повышается объективность принятия решений, снижается уровень влияния человеческого фактора».

Ответ на претензию в личном кабинете будет заверен электронной подписью конкретного специалиста, который уполномочен компанией для такой работы, поэтому он приравнивается к официальному документу.

Уже к концу этого года должна быть реализована возможность полностью автоматического рассмотрения самого массового вида претензий на железнодорожном транспорте – по уплате пени за просрочку доставки грузов или порожних вагонов. В будущем компания получит возможность автоматической обработки без участия человека и других категорий претензий.

«Для сегодняшнего уровня развития информационных технологий такая задача является вполне реальной, – говорит начальник управления информационного обслуживания пользователей услуг железнодорожного транспорта ЦФТО ОАО «РЖД» Андрей Корнеев. – Ее решение позволит сократить множество рутинных операций, на которых нужно задействовать сотрудников».

В дальнейшем при автоматическом рассмотрении претензий более сложных категорий, например нарушение сохранности перевозимых грузов, предполагается использовать технологии нейронных сетей. Однако реализация такого подхода потребует некоторого времени для обучения сетей на конкретных примерах.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.22; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПРОИЗОШЛА УТЕЧКА ХИМИКАТА

В Свердловской области на железной дороге произошла утечка химиката (эфира метил-трет-бутилового). «Течь груза на станции Екатеринбург-Сортировочный не повлияла на движение поездов», – докладывает пресс-служба СвЖД.

ЧП случилось сегодня в 13:10 по московскому времени. Сотрудники железной дороги осматривали грузовой состав и заметили протечку через верхнюю горловину цистерны. В Якутии на месторождении газа произошла утечка метанола. Поврежденный вагон отцепили и отправили в специальный тупик для устранения неисправности. Причины ЧП сейчас выясняются.

«Пострадавших и угрозы экологической безопасности нет», – сообщили в СвЖД.

Метил-трет-бутиловый эфир применяется в качестве добавки к моторным топливам, он повышает октановое число бензинов. Его применение, помимо прочего, уменьшает износ деталей двигателя, образование нагара, уменьшается расход топлива.

<https://rg.ru/2019/03/22/reg-urfo/v-sverdlovskoj-oblasti-na-zheleznoj-doroge-proizoshla-utechka-himikata.html>

ТАСС; 2019.03.22; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ОСУДИЛИ ВРАЧА И ДВУХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, СОЗДАВШИХ КОРРУПЦИОННУЮ СХЕМУ

Врач-терапевт и двое железнодорожников из города Шилка Забайкальского края признаны виновными в создании коррупционной схемы, сообщила в понедельник пресс-служба регионального управления ФСБ России.

По данным регионального УФСБ, врач-терапевт Елена Корсакова и работники железнодорожной станции Дмитрий Корсаков и Егор Лавриненко участвовали в схеме по получению взяток за оформление для сотрудников РЖД листов временной нетрудоспособности и заключений медицинской комиссии.

«Шилкинский районный суд признал Корсакову виновной по статье «Получение взятки» (ч.1 ст.290 и ч.1 ст.290.1 УК РФ) и приговорил ее к четырем годам лишения свободы условно и штрафу в размере 1,1 млн рублей. Суд также лишил ее права заниматься медицинской деятельностью сроком на 2,5 года. Корсакова и Лавриненко суд признал виновными в посредничестве при передаче взяток и приговорил каждого из них к штрафам в размере 150 тыс. рублей. Приговоры суда вступили в законную силу», – говорится в сообщении.

В ведомстве отметили, что с января 2016 года по август 2018-го при посредничестве железнодорожников врач-терапевт получила от работников Забайкальской железной дороги взятки на сумму более 100 тыс. рублей. Минимальный размер взятки составлял 1 тыс. рублей за оформление одного дня временной нетрудоспособности, максимальный – 30 тыс. рублей за прохождение медицинского осмотра.

Уголовные дела в отношении врача-терапевта и двух работников РЖД были возбуждены следственным отделом Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ.

<https://tass.ru/proisshestviya/6253558>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.03.25; НЕ ВЗЛЕТИМ, ТАК ПОПЛАВАЕМ: НЕМЕЦКИЕ СУДА МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ В КРЫМ; В ГЕРМАНИИ ПРИЗВАЛИ ВОССТАНОВИТЬ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С ПОЛУОСТРОВОМ

На обсуждение в бундестаге планируется вынести пересмотр закона о запрете кораблям заходить в крымские порты, рассказали «Известиям» члены немецкого парламента от партии «Альтернатива для Германии» (АдГ). В 2014 году по ходатайству Украины Евросоюз на законодательном уровне запретил посещение полуострова своим судам. Нарушителям грозят крупные штрафы и меры вплоть до ареста судна. Как сообщил «Известиям» депутат комитета бундестага по иностранным делам Вальдемар Гердт, подобные запреты наносят существенный вред двусторонней торговле Германии и России. По словам немецкого политика от партии АдГ Гуннара Линдемманна, после майских выборов в Европарламент его партия намерена требовать пересмотра этого решения на всеевропейском уровне. Постпред Крыма при президенте РФ Георгий

Мурадов заявил «Известиям», что в регионе будут только рады немецким кораблям. И добавил: порты полуострова успешно налаживают связи с другими странами.

Отмена в радость

Как заявил «Известиям» Вальдемар Гердт, отмена подобного запрета существенно бы повлияла на улучшение товарооборота с Россией.

- Это ограничение сказалось не только на России, но и на Германии, оно препятствует процветанию обеих сторон. Это чрезвычайно контрпродуктивно, – уверен политик.

Пять лет назад семь портов Крыма, крупнейшими из которых считаются Севастополь и Керчь, покинули все европейские суда – ушли и больше пока не возвращались. Из крупных стран последовать примеру европейцев не спешила тогда только Турция – паромная линия между двумя странами действовала вплоть до 2017 года.

Однако, поддавшись санкционному давлению, Анкара приняла аналогичный европейскому запрет на прием кораблей из крымских портов. Уже осенью 2018 года глава «Крымских морских портов» Алексей Волков сообщил СМИ, что договориться удалось – первые рейсы планировалось запустить в ближайшее время. Но тут произошла провокация украинских военных в районе Керченского пролива, и Турция ужесточила санкции против Крыма. Переговоры зашли в тупик.

А в феврале уже этого года стало известно, что из турецкого порта Бартын начнутся поставки цемента в Севастополь. Выходит, здравый смысл и прагматизм в турецком истеблишменте всё же взяли верх.

Как рассказал «Известиям» депутат регионального парламента Берлина Гуннар Линдемманн, его партией движет именно прагматизм. Корабли из Германии должны быть допущены к возвращению в порты Крыма, поэтому АдГ внесет соответствующее предложение на обсуждение, заявил политик.

- Ограничение на заход европейских, в том числе немецких судов в Крым я считаю неприемлемым. На европейском уровне «Альтернатива для Германии» будет поднимать этот вопрос в парламенте ЕС в Брюсселе после майских выборов, – сообщил депутат.

Линдемманн также пояснил, что существующие ограничения влияют не только на Россию, но и на экономику Германии. После 2014 года сильнее всего пострадали морские перевозчики, действующие на туристическом направлении: до введения запрета средиземноморские и черноморские круизы с заходом в Ялту или Севастополь пользовались большой популярностью у немецких курортников.

- Я и моя партия очень заинтересованы в улучшении экономических отношений между Германией и Россией на всех уровнях, – заверил политик. – Конечно, это включает в себя и коммерческие перевозки, и индустрию туризма. Крым может вновь стать успешным туристическим направлением и для немецких туристов.

Депутат подчеркнул, что в апреле посетит Ялтинский экономический форум с коллегами из бундестага, чтобы в том числе подробно наметить дорожную карту для восстановления морского сообщения между Германией и Крымом. Мы надеемся, что в конце концов разум восторжествует, и вскоре немецкие туристы снова откроют для себя российский полуостров, резюмировал политик.

Германия вполне может задействовать для этих целей не только крупные гавани в Северном море, но и дунайские порты вроде Регенсбурга или Пассау. Круизы из последних когда-то ходили по Дунаю до Ялты с заходом в Линц, Будапешт и Братиславу.

Георгий Мурадов в беседе с «Известиями» назвал действующий запрет на заход в морские порты полуострова нарушением всех принципов свободы судоходства.

- Эта мера серьезно снизила количество судов, заходящих в крымские порты. Пострадали и пассажирские перевозки, и грузопоток, – сообщил политик. – Сейчас мы разрабатываем новые схемы движения, например, открываем прямую линию в Сирию, которая, как известно, тоже находится под санкциями.

При этом спецпредставитель положительно оценил намерение немецких депутатов пересмотреть запрет. По его словам, корабли из Германии ранее были частыми гостями в крымских портах.

- «Альтернатива для Германии» проявляет дальновидность, ясно, что они не считают нужным вести дело к дальнейшему обострению отношений, попыткам ухудшить экономические связи. Аналогично выступает и партия левых DieLinke. Я думаю, количество здравомыслящих политиков в ЕС в целом будет расти, и это позволит в скором времени вернуться к конструктивному диалогу, – заключил политик.

Георгий Мурадов также добавил, что некоторое количество международных перевозок Крым всё же сохранил. В основном со странами, которые не присоединились к западным санкциям. По словам политика, судовладельцы из этих государств понимают все риски и соглашаются с тем, что их суда после посещения Крыма не будут некоторое время заходить в порты Евросоюза или США. Корабли ходят маршрутами, не заходя в страны, объявившие нам санкции, пояснил спецпредставитель.

Вправо руля

«Известия» изучили статистику сайта marinetraffic.com, в режиме реального времени показывающего движение судов по всему миру. На момент публикации в портах Крыма – в частности, в Севастополе и Керчи, – находились корабли под флагами Палау, Виргинских островов, Сент-Китс и Невис, Монтсеррата и так далее.

В «Морских портах Крыма» «Известиям» сообщили, что через Феодосийский порт идет отправка зерновых в Сирию, а через Керченский порт – в Ливан, лом черных металлов из Керчи поставляется в порты Албании. Следует отметить, что последняя присоединилась к европейским санкциям против Крыма. В албанском посольстве «Известиям» опровергли информацию о наличии морского сообщения между портами страны и Крымом.

Вероятность того, что у АдГ получится «продать» свою инициативу в Европарламенте в этом году как никогда высока: согласно прогнозам, по итогам выборов правые и националистические движения могут получить рекордное количество мест. Помимо немецкой «Альтернативы» это такие крупные региональные силы, как «Партия свободы» в Австрии, «Лига Севера» в Италии, вошедшие в национальные коалиционные правительства. А также «Шведские демократы», после недавних выборов только укрепившие свои позиции, – партии удалось добиться ухода премьер-министра страны, представляющего Социал-демократическую партию.

<https://iz.ru/859221/elnar-bainazarov/ne-vzletim-tak-poplavaem-nemetckie-suda-mogut-vernutsia-v-krym>

КОММЕРСАНТЪ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.03.25; ОСК ОТЧАЛИВАЕТ НА БАЛТИКУ; КОРПОРАЦИЯ МОЖЕТ ПЕРЕЕХАТЬ В ПЕТЕРБУРГ

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) до конца года может переехать из Москвы в Санкт-Петербург. По информации “Ъ”, вопрос находится на контроле у президента и уже обсуждался на совещании у профильного вице-преьера Юрия Борисова. В отрасли считают логичным перенести штаб-квартиру на Северо-Запад, где расположено большинство верфей и конструкторских бюро. При этом не исключено, что часть сотрудников, которые занимаются работой с федеральными органами власти, и топ-менеджеры все-таки останутся в Москве. Эксперты говорят, что в среднем аренда офиса в Санкт-Петербурге обходится в полтора раза дешевле, чем в столице.

Как стало известно “Ъ”, ОСК может до конца года переехать в Петербург. По словам источников “Ъ”, сейчас обсуждаются разные варианты, точная конфигурация и сроки переезда пока не определены. В ОСК на запрос “Ъ” не ответили. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что вопрос находится на стадии проработки, окончательного решения не принято. Корпорация и министерство в целом не возражают против переезда

определенных структурных подразделений ОСК в Петербург, уточняют в Минпромторге, считая целесообразным осуществить их поэтапный переезд, после чего по результатам анализа эффективности их работы принять окончательное решение. Сокращать рабочий штат ОСК на данный момент не планируется, добавляют в министерстве.

Три собеседника “Ъ” говорят, что вопрос находится на контроле у президента РФ. Источник “Ъ” в Смольном подтвердил, что решение о переезде было принято на совещании с вице-премьером Юрием Борисовым, переедут ключевые подразделения ОСК. Обсуждалось перемещение в Петербург отдела, который курирует гражданское судостроение, и аппарата совета директоров, добавляет он. Для города это дополнительные рабочие места, укрепление статуса морской столицы, упрощение управления отраслью, кооперация с высшей школой (наука), кроме того, увеличатся поступления от НДСЛ, поясняет источник “Ъ”. Он добавляет, что половина командировок в ОСК приходится на Петербург.

Логика переезда есть, так как сегодня на Северо-Западе сосредоточена основная часть верфей и конструкторских бюро корпорации, отмечают собеседники “Ъ”. Кроме того, в Петербурге расположен Главный штаб ВМФ, крупные заказчики, в том числе «Газпром», «Газпром нефть». При этом собеседники “Ъ” не исключают, что переезд может создать для ОСК дополнительные сложности с точки зрения работы с федеральными органами власти и увеличит расходы на постоянные поездки в Москву.

Сегодня ОСК арендует около 6 тыс. кв. м в бизнес-центре «Легион II» класса А на Большой Татарской улице в районе станции метро «Новокузнецкая» в центре Москвы. В этот офис корпорация переехала в 2016 году, до этого она арендовала помещения на Садовой-Кудринской улице, 11. По словам одного из собеседников “Ъ”, сегодня за здание в Москве ОСК платит аренду около 500 млн руб. В Петербурге будет гораздо дешевле, добавляет он. Собеседник “Ъ” в Смольном говорит, что с высокой степенью вероятности ОСК разместится в самом центре, около Исаакиевского собора, в переулке Антоненко, 4. Другой источник “Ъ” говорит, что корпорация рассматривала варианты на юго-западе города, в районе Ленинского проспекта, Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

Управляющий партнер Colliers International Николай Казанский говорит, что в среднем ставка аренды на офисы в Петербурге в полтора раза ниже, чем в Москве. Но в текущей ситуации загрузка офисов в столице меньше, найти подходящее помещение в Петербурге не так просто, отмечает эксперт. Странно, что головной офис корпорации находился в Москве, с учетом что большая часть судостроительных активов сконцентрирована на Северо-Западе, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3922738>

ТАСС; 2019.03.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА УТВЕРДИЛА ИЗМЕНЕНИЯ В ПРОЕКТЕ ПОДСТАНЦИИ ДЛЯ ПОРТА ТАМАНЬ

Главгосэкспертиза одобрила изменения в проект строительства подстанции «Порт» в Темрюкском районе, которая возводится для обеспечения электроэнергией сухогрузного района морского порта Тамань, сообщается в пятницу на сайте ведомства.

Подстанцию «Порт» запустили в марте. Церемонию открытия в ходе телемоста провел президент России Владимир Путин. Подстанция построена для обеспечения электроснабжения Юга России, железнодорожной тяги Крымского моста, автомобильных дорог, сухогрузной части порта Тамань и других объектов.

«Рассмотренная после корректировки проектная документация включает новые архитектурные, объемно-планировочные и технологические решения по строительству подстанции. Кроме того, представлены проектные решения по отводу ливневых вод от фасада здания и озеленению территории подстанции <...> Эксперты Ростовского филиала

Главгосэкспертизы России одобрили представленный повторно проект строительства подстанции», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в ходе дальнейшего строительства на территории подстанции кроме основного здания появятся ряд технических и инфраструктурных объектов. «Проектом предусмотрено благоустройство территории подстанции и строительство подъездной дороги к ней», – отмечается в сообщении.

Компания «Россети» начала строительство подстанции в июне 2017 года. Ее общая установленная мощность составляет 432 МВА. Планируется, что для объектов железнодорожной инфраструктуры подхода к переходу через Керченский пролив новая подстанция обеспечит 92,2 МВт, для транспортного перехода через Керченский пролив – 6 МВт, сухогрузного района морского порта Тамань – 92,29 МВт.

<https://tass.ru/ekonomika/6247419>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ПОРТОВЫЕ ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПОРТЫ РЕГИОНА СОБЛЮДАЮТ ВСЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА

Порты Приморского края, два из которых попали в список портов назначения для судов, обвиняемых США в перегрузке нефти в открытом море для КНДР, соблюдают все нормы международного права, сообщили «Интерфаксу» в администрации портов Приморского края.

«Мы соблюдаем все нормы и правила», – сказал собеседник агентства, комментируя решение Минфина США.

Как сообщалось, Минфин США в четверг внес российские суда «Тантал» и «Витязь» в списки нарушителей санкционного режима в отношении Северной Кореи. По данным ведомства, российские суда участвовали в схемах перевозки нефти в КНДР в обход международных санкций и санкций США.

При этом в документах OFAC (Office of Foreign Assets Control, подразделение Минфина США, отвечающее за правоприменение в области санкций) опубликована карта, на которой Владивосток и Находка указаны в списке портов назначения для судов, которые США обвиняют в перегрузке нефти в открытом море для Северной Кореи.

Всего в списках нарушителей фигурируют более 60 судов, в четверг к ним добавили еще 18 наименований из разных стран, в том числе из Сингапура, Панамы, Сьерра-Леоне, Того и других стран.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ЭКСПОРТ ЗЕРНА ИЗ РФ С ИЮЛЯ 2018 Г. ПО МАРТ 2019 Г. СОСТАВИТ ПОЧТИ 37 МЛН Т – ЭКСПЕРТ

Экспорт зерна из России с начала текущего сельхозгода (с 1 июля 2018 года) по март 2019 года включительно составит 36,9 млн тонн против рекордных 39,9 млн тонн годом ранее. Такую оценку сделали эксперты аналитического центра АО «Русагротранс».

Однако он будет существенно выше аналогичного периода 2016/2017 сельхозгода, когда было экспортировано 28,36 млн тонн зерна.

По данным центра, экспорт пшеницы в июле-марте 2018/2019 сельхозгода будет несколько ниже прошлого сезона и составит 30,85 млн тонн против 31,29 млн тонн. Вывоз кукурузы снизится на 18% – до 3,62 млн тонн против 4,42 млн тонн, ячменя – в 2 раза, до 1,94 млн тонн против 3,9 млн тонн.

Оценка экспорта зерна в марте 2019 года остается на прежнем уровне – около 2,35 млн тонн в сравнении с 2,7 млн тонн в феврале 2019 года. В частности, экспорт пшеницы в марте составит около 1,78 млн тонн, ячменя – 250 тыс. тонн, кукурузы – 270 тыс. тонн. В том числе в текущем месяце глубоководные порты, включая перевалку через порт Кавказ, могут отгрузить около 1,3 млн тонн зерна против 1,59 млн тонн в феврале 2019 года и 1,67 млн тонн в марте 2018 года.

Руководитель аналитического центра Игорь Павенский напомнил, что на минувшей неделе экспортные цены спроса на российскую пшеницу (содержание протеина 12,5%) с поставкой в марте-апреле выросли на \$2, до \$221-223 за тонну на фоне восстановления мирового рынка. Кроме того, трейдеры вынуждены поднимать цены предложения из-за укрепления рубля к доллару. При этом цены предложения пшеницы существенно выше – \$225-228 за тонну.

Закупочные цены продовольственной пшеницы в глубоководных портах за неделю снизились на 250 рублей, до 12 700-12 900 рублей за тонну (без НДС). На «малой воде» цены выросли на 400 рублей, до 13 100-13 400 рублей за тонну, впервые в текущем сезоне превысив закупочные цены на глубокой воде, отметил И.Павенский.

ТАСС; 2019.03.22; ЛЕДОКОЛ «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ» СОВЕРШИТ В 2019 ГОДУ ПЯТЬ ТУРИСТИЧЕСКИХ РЕЙСОВ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

Крупнейший в мире атомный ледокол «50 лет Победы» совершит в 2019 году пять туристических рейсов к Северному полюсу. Первый круизный рейс запланирован на середину июня, сообщили в воскресенье ТАСС в пресс-службе Федерального государственного унитарного предприятия «Атомфлот» (входит в госкорпорацию по атомной энергии «Росатом»).

«Круизы на атомном ледоколе «50 лет Победы» начнутся в середине июня и продлятся по август. Всего запланировано пять рейсов», – сказал собеседник агентства.

Ранее «Атомфлот» сообщал, что билеты раскупаются на год вперед.

Крупнейший в мире атомный ледокол «50 лет Победы» проводит круизные рейсы на Северный полюс с 2008 года. До этого времени на туристической вахте работал атомный ледокол «Ямал». А впервые на самую северную точку планеты туристов доставил атомоход «Россия» 8 августа 1990 года. Круизы пользуются большой популярностью, преимущественно у иностранных туристов.

Путешествие занимает около 11 суток. Порядка пяти дней нужно, чтобы достичь географической точки полюса, далее атомоход посещает острова архипелага Земли Франца-Иосифа.

«50 лет Победы» – крупнейший в России и мире атомный ледокол, последний из построенных в стране. Его строительство велось на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге с перерывами с 1989 по 2007 годы. Ранее ледокол работал на проводке судов в Арктике в рамках проектов освоения Арктического шельфа. В частности, на морском участке Карского моря и на Морском канале в Обской губе ледокол обеспечивал проводку судов для арктических проектов «Ямал СПГ», «Газпромнефть» (Новопортовское месторождение) и «УК «ВостокУголь». Совместно с атомным ледоколом «Вайгач» атомоход «50 лет Победы» обеспечил первый заход танкера-газовоза «Кристоф де Маржери» в порт Сабетта и в обратном направлении.

<https://tass.ru/v-strane/6252666>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.03.22; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ МОДЕЛИ МОЩНЕЙШЕГО АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА

В Петербурге на базе Крыловского научного центра стартовали испытания модели атомного ледокола «Лидер». После постройки это будет самый мощный атомоход в мире. Как сообщает телеканал «Звезда», для испытаний была создана пятиметровая модель судна. В Крыловском научном центре модель проверяют в полторакилометровом бассейне. Изучается, как корабль форсирует льды, как реагирует на шторм. Также во время испытаний сотрудники центра тестируют ходовые качества модели, ее соответствия заявленным характеристикам.

Перед «Лидером» поставлена серьезная задача – корабль должен рассекалть льды толщиной в четыре метра. Сейчас ледоколы класса «Арктика» справляются со льдами в два метра и это уже очень большое достижение.

Возможность проходить через четырехметровые снежные толщи позволит обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути. Кроме того, «Лидер» должен оставлять за собой расчищенную полосу воды шириной более 40 метров, таким образом, атомоход сможет проводить через Севморпуть караваны торговых судов.

Атомоход «Лидер» относится к сверхмощным атомным ледоколам, разработка проекта корабля началась в 2016-м году. Известно, что длина судна составит 209 метров, ширина – 47,7, высота – 20. Корабль будет снабжен силовой ядерной установкой мощностью 120 МВт, которая позволит судну больше восьми месяцев не заходить в порт. После завершения всех испытаний и проверок проекта во Владивостоке начнется строительство «Лидера».

<https://rg.ru/2019/03/24/reg-szfo/v-peterburge-nachalis-ispytaniia-modeli-moshchnejshego-atomnogo-ledokola.html>

ТАСС; 2019.03.24; ПОСОЛЬСТВО РФ УТОЧНИЛО ЧИСЛО РОССИЯН, НАХОДЯЩИХСЯ НА БОРТУ ЛАЙНЕРА VIKING SKY

Четверо россиян находятся на борту терпящего бедствие норвежского парома Viking Sky в море в районе губернии Мёре-ог-Ромсдал.

Об этом сообщило в воскресенье посольство России в Норвегии.

«Среди пассажиров российских граждан не имеется, четыре члена экипажа – россияне», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/proisshestviya/6252097>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.24; АВАРИЙНЫЙ ПАРОМ VIKING SKY ПРИБЫЛ В НОРВЕЖСКИЙ ПОРТ МОЛЬДЕ

Паром Viking Sky в воскресенье ошвартовался в норвежском порту Мольде, куда он дошел своим ходом после того, как ранее удалось запустить три из четырех двигателей, передает норвежская телерадиокомпания NRK.

Инцидент с Viking Sky произошел у западного побережья Норвегии накануне. У судна отказали двигатели. В районе инцидента наблюдались сложные метеорологические условия. Кроме того, существовала угроза, что судно выбросит на скалы.

В составе экипажа парома Viking Sky, потерявшего ход у берегов Норвегии, числятся трое граждан РФ, сообщило посольство России в Норвегии. Значительная часть пассажиров парома – это британцы и американцы.

В ходе спасательной операции вертолетами с борта парома были эвакуированы 479 человек из 1373 пассажиров. При этом 17 человек госпитализированы, некоторые с ушибами и переломами.

Компания-оператор поблагодарила спасателей за помощь.

Ранее представители экстренных служб Норвегии заявили, что остающимся на борту парома людям ничего не угрожает. Сейчас на Viking Sky остаются 458 членов экипажа и 436 пассажиров. Рядом с паромом шли один буксир и два судна сопровождения.

Следующий выход Viking Sky в море, намеченный на 27 марта, отменен.

Начато расследование происшествия.

ТАСС; 2019.03.22; РОСАВИАЦИЯ РАСПРЕДЕЛИЛА СРЕДСТВА НА ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ МЕЖДУ ТРЕМЯ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ В ПРИАМУРЬЕ

Росавиация распределила 142,7 млн рублей на льготные авиабилеты на 2019 год между тремя авиакомпаниями, выполняющими рейсы в Приамурье, сообщается в пятницу на сайте регионального правительства.

«По информации **Росавиации**, всего распределено между... авиакомпаниями 142,7 млн рублей, планируемое количество пассажиров – 25,1 тыс. льготной категории», – приводятся в сообщении слова начальника отдела железнодорожного, водного и воздушного транспорта **министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона Евгения Чередниченко.

По информации Чередниченко, на 2019 год с Федеральным агентством воздушного транспорта заключены договоры на выполнение субсидированных перевозок авиакомпании «Уральские авиалинии» с маршрутной сетью Благовещенск – Екатеринбург, Благовещенск – Москва, Благовещенск – Санкт-Петербург, Благовещенск – Симферополь и Благовещенск – Сочи, авиакомпании «Сибирь» (S7) с маршрутами Благовещенск – Иркутск, Благовещенск – Новосибирск и «Алросой», планирующей выполнять полеты из Благовещенска в Новосибирск, Симферополь и Сочи.

Чередниченко отметил, что выполнение субсидированных авиаперевозок носит заявочный, а не обязательный характер для авиаперевозчиков. Распределение авиабилетов по спецтарифу в продажу они осуществляют самостоятельно, руководствуясь экономической выгодой, и власти региона неоднократно обращали внимание **Росавиации** на неравномерно поступление в продажу билетов для льготников.

«В ходе заседания [общественного совета в региональном **минтрансе**] было рекомендовано проработать возможность обращения в **Минтранс** Российской Федерации с предложениями обеспечения прозрачности продажи льготных билетов авиакомпаниями, индексации тарифов в летний и зимний период и расширение перечня лиц, которые могут осуществлять поездки по льготному тарифу на всех жителей Дальнего Востока один раз в два года», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/6246675>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.03.25; UTAIR ПОПРОСИЛА БАНКИ СПИСАТЬ БОЛЕЕ 30 МЛРД РУБЛЕЙ ДОЛГОВ; В ПРОТИВНОМ СЛУЧАЕ АВИАКОМПАНИИ ГРОЗИТ БАНКРОТСТВО

21 марта Utair на встрече с банками-кредиторами предложила свой вариант реструктуризации долга, который совместно со своим агентом, Райффайзенбанком, разрабатывала почти полгода. Авиакомпания попросила полностью списать 12-летний синдицированный кредит и половину семилетнего синдиката – по ним она должна, по состоянию на 14 февраля 2019 г., 23,7 млрд и 15,4 млрд руб. соответственно. Это «Ведомостям» рассказали сотрудники двух банков-кредиторов и подтвердил человек, близкий к Utair.

Общий долг Utair составляет 74,7 млрд руб. 17,4 млрд руб. авиакомпания должна Сбербанку, 13,3 млрд – по облигациям и 4,9 млрд – структурам прежнего владельца, «Сургутнефтегаза». Никаких списаний по этим долгам перевозчик не предлагает, рассказали сотрудники банков.

Таким образом, Utair просит списать 31,4 млрд руб., что составляет 40% задолженности, или 80% синдицированных кредитов. При этом выручка компании по МСФО за первое полугодие 2018 г. составила 36 млрд руб., чистый убыток – 5,2 млрд.

Utair в январе перевезла 1,1 млн человек – это четвертый результат после группы «Аэрофлот», S7 Group и «Уральских авиалиний». Utair еще в 2015 г. была близка к банкротству. Но тогда кредиторы реструктурировали все долги в два синдицированных кредита. Помогло ненадолго. Осенью 2018 г. компания заявила, что из-за роста цен на авиакеросин ей снова потребуется реструктуризация. В октябре-ноябре на одной из первых встреч с банкирами Utair уже говорила о необходимости списать 75% синдиката. Но тогда никаких расчетов авиакомпания не делала, потом эта цифра больше не называлась, говорит сотрудник одного из банков.

Погашение синдицированных кредитов начнется в 2020 г., до этого надо только дважды в год платить проценты, причем по 12-летнему ставка пока символическая. 20 декабря Utair не заплатила около 1 млрд руб. по семилетнему кредиту, заявив, что иначе не останется средств на операционную деятельность. В феврале синдикат решил не прибегать к безакцептному списанию средств со счетов авиакомпании и не обращать взыскание на залоги, но этот вопрос может быть снова вынесен на голосование в любой момент.

Теперь просьба о списании – результат разработки финмодели и оценки доходов на много лет вперед. Utair мотивирует ее тем, что долг такого размера обслуживать не сможет, говорят два банкира. В случае отказа авиакомпании грозит банкротство. А тогда кредиторы получают по несколько копеек на рубль долга, добавляет один из них. На собрании авиакомпания призналась, что **Росавиация** должна бы отозвать у нее сертификат эксплуатанта, продолжает банкир. Состояние чистых активов – первый и главный критерий **Росавиации** при финансовой оценке перевозчиков, следует из методики оценки.

Представитель Utair на запрос «Ведомостей» не ответил. Банкротство на встрече не обсуждалось, утверждает человек, близкий к перевозчику. Представитель **Росавиации** 24 марта не смог предоставить комментариев.

Почему не предлагается частично списать и другие долги? По кредиту Сбербанк, как объяснила Utair, предусмотрено поручительство «Сургутнефтегаза» и договориться о списании по нему будет трудно, приводят причину собеседники «Ведомостей». «Сургутнефтегаз» много лет контролировал Utair через свой пенсионный фонд, но теперь формально не имеет отношения к авиакомпании. Впрочем, Сбербанк готов удлинить срок своего кредита с 7 до 11 лет и согласиться на его погашение только после полного погашения синдиката, говорит один из собеседников «Ведомостей». Доля Сбербанка в синдицированном кредите – 5 млрд руб.

Поручительство «Сургутнефтегаза» не аргумент, тем более не понятно, есть ли вообще поручительство, возмущен сотрудник банка-кредитора. Никакого поручительства нет, уверяет топ-менеджер авиатранспортной компании, знающий об этом от сотрудников Сбербанка.

Все банки, кроме «России», создали 100% резервов по кредитам Utair, уверяет сотрудник банка-кредитора. Поэтому, добавляет он, серьезных проблем банкротство перевозчика никому не доставит, многие готовы к такому сценарию.

«При реструктуризации банковского долга переговоры идут отдельно по каждому обязательству, – говорит аналитик АКРА Александр Гушин. – Сбербанк, как госбанк, с одной стороны, учитывает социальную функцию Utair, с другой стороны, хочет соблюсти и свои интересы. Это обычная ситуация, что более крупный кредитор пытается добиться лучших условий для себя».

«Сбербанк всегда старается найти наиболее сбалансированное решение, которое позволит и банку, и заемщику максимально эффективно продолжать работу по погашению задолженности», – заявил его представитель. Получить комментарии от других банков – кредиторов Utair не удалось. Представители «России», МКБ, «Юникредит банка», МТС-банка, Связь-банка, Сургутнефтегазбанка, «Уралсиба», «Руси» и Нико-банка на запросы «Ведомостей» не ответили, «Траста» – отказался от комментариев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/25/797256-utair-poprosil>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.03.22; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИТ САМЫЕ ДЕШЕВЫЕ БИЛЕТЫ С БАГАЖОМ, ВЗАМЕН КОМПАНИЯ ОБЕЩАЕТ СКИДКИ ПАССАЖИРАМ, ПУТЕШЕСТВУЮЩИМ НАЛЕГКЕ

Одновременно с введением безбагажных тарифов для пассажиров «Аэрофлот» отменит самый дешевый вариант покупки полных билетов – с багажом. Эти билеты были на 12-30% дешевле других категорий, включающих перевозку багажа.

Авиакомпания «Аэрофлот» одновременно с введением безбагажного тарифа (включает только ручную кладь) со 2 апреля отменит самый дешевый вариант билетов экономкласса для пассажиров с багажом – тариф «Эконом бюджет». Об этом говорится в письме департамента продаж «Аэрофлота», разосланном билетным агентствам. У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердили в пресс-службе интернет-сервиса для путешественников Viletix.ru, который его получил 20 марта. В пресс-службе интернет-сервиса Tutu.ru также подтвердили, что получили это письмо.

Безбагажный тариф, о введении которого компания сообщила 19 марта, получит название «Лайт». Пока он будет действовать на двух направлениях – в Италию и Германию. «В будущем группа «Лайт» заменит группу «Бюджет» («Эконом бюджет». – РБК) и на других ближне- и среднемагистральных направлениях. О расширении маршрутной сети для тарифов группы «Лайт» будет сообщено дополнительно», – говорится в письме авиакомпании.

Представитель «Аэрофлота» подтвердил РБК, что компания вводит безбагажный тариф вместо тарифа «Эконом бюджет». По его словам, это позволит снизить минимальные тарифы на 30%.

Сейчас «Эконом бюджет» – самый дешевый тариф для билетов «Аэрофлота» (за исключением промотарифов), за ним следует «Эконом оптимум», который, по оценкам билетного агентства OneTwoTrip, обходится на 15-25% дороже (разница составляет 25% для внутренних рейсов и 15% для международных). «Оптимум» позволяет возвращать билет с уплатой штрафа в 2300 руб., повышать класс обслуживания и бесплатно выбирать место на борту, а в тарифе «Бюджет» билеты невозвратные.

Пока на сайте «Аэрофлота» нельзя купить безбагажные билеты и действует тариф «Эконом бюджет». Например, перелет из Москвы в Рим с вылетом 2 апреля и возвращением 9 апреля по этому тарифу обойдется в 20,84 тыс. руб., а по «Эконом оптимум» – 26,72 тыс. руб. «Для пассажиров, ранее забронировавших билеты на данных направлениях и желающих приобрести их по тарифу группы «Бюджет», необходимо произвести оформление билетов в установленные правилами тарифов сроки, но не позднее 1 апреля 2019 года», – указано в письме авиакомпании к билетным агентствам. Таким образом, со 2 апреля пассажир с багажом уже не сможет воспользоваться этим тарифом, ему придется купить более дорогой «Эконом оптимум».

Как сообщил РБК источник в «Аэрофлоте», компания изучила статистику и выяснила, что значительная часть пассажиров, которые приобретали «Эконом бюджет», летали без багажа. Объявляя о введении безбагажных тарифов, пресс-служба авиакомпании поясняла, что ранее пассажиры, путешествующие только с ручной кладью, были вынуждены оплачивать неоказанную услугу – перевозку регистрируемого багажа. В сообщении «Аэрофлота» отмечалось, что за счет изменения тарифа снижение стоимости билетов экономкласса может составить до 30%. При этом представитель компании уверял, что стоимость билетов в тарифах, включающих перевозку багажа, не увеличится.

В середине февраля на заседании в правительстве под руководством вице-премьеров **Максима Акимова** и Дмитрия Козака отклонили предложение **Минтранса** компенсировать авиакомпаниям около половины издержек из-за роста цен на авиатопливо в 2018 году (23,6 млрд руб.). Не нашлось аргументов в пользу компенсации, в то время как есть аргументы против, пояснял тогда РБК источник, участвовавший в совещании: авиаотрасль и так получает 40 млрд руб. в год в виде возврата акциза.

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев позднее заявлял, что компания не планирует в ближайшее время повышать цены на билеты из-за невысокой платежеспособности пассажиров. Но для компенсации расходов из-за подорожавшего керосина перевозчик объявил о повышении топливного сбора с 4 марта минимум на 200 руб. в одну сторону.

Пример «Аэрофлота», решившего отказаться от самых дешевых билетов с багажом (при одновременном введении безбагажных тарифов), может подтолкнуть другие

авиакомпания к пересмотру стоимости билетов, однако значительных изменений в линейке тарифов не произойдет, считает заместитель директора рейтингового агентства АКРА Александр Гущин. «Аэрофлот» нашел изящный способ [повышения платы за билеты с багажом], но суть не меняется: на авиационном рынке текущие тарифы не покрывают операционные издержки», – предупредил эксперт. По его словам, тарифы российских авиакомпаний с конца 2016 года находились на очень низком уровне, после чего произошел рост расходов по основным статьям – на топливо и лизинг.

РБК направил запросы основным конкурентам «Аэрофлота» – S7, Utair и «Уральским авиалиниям».

<https://www.rbc.ru/business/22/03/2019/5c949c389a7947d770e001e0>

На ту же тему:

<https://iz.ru/859570/2019-03-22/aeroflot-otmenit-samye-deshevye-bagazhnye-tarify>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; АЭРОФЛОТ С ВВЕДЕНИЕМ БЕЗБАГАЖНЫХ БИЛЕТОВ ОТМЕНИТ САМЫЙ ДЕШЕВЫЙ ТАРИФ С БАГАЖОМ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) с введением со 2 апреля безбагажного тарифа, о чем перевозчик уведомил ранее в марте, отменит самый дешевый в его действующей линейке тариф с багажом «Эконом бюджет».

Соответствующая информация приведена в письме департамента продаж «Аэрофлота», адресованном билетным сервисам: «Интерфакс» ознакомился с копией письма, его подлинность подтвердили в пресс-службе поисковика Viletix.ru.

Новый тариф получил название «Лайт». Сначала он будет действовать на нескольких «пилотных направлениях», указано в письме. Ранее пресс-служба «Аэрофлота» сообщала, что на собственных рейсах компании безбагажные тарифы вводятся на маршрутах в Германию (Берлин, Франкфурт, Дюссельдорф, Мюнхен, Гамбург, Штутгарт, Ганновер, Дрезден) и Италию (Рим, Милан, Венеция, Болонья, Неаполь и Верона). На рейсах дочерней авиакомпании «Россия» под коммерческим управлением «Аэрофлота» новые тарифы будут действовать на 36 направлениях из Санкт-Петербурга.

«В будущем группа «Лайт» заменит группу «Бюджет» и на других ближне- и среднемагистральных направлениях. О расширении маршрутной сети для тарифов группы «Лайт» будет сообщено дополнительно», – говорится в письме «Аэрофлота».

Тариф «Эконом бюджет», согласно данным сайта «Аэрофлота», включает одно места багажа весом до 23 кг и ручную кладь до 10 кг. Новый тариф «Лайт» включает провоз «только одного места ручной клади», говорится в письме, ограничения по весу и габаритам там не указаны.

Безбагажные тарифы вводятся «по многочисленным просьбам пассажиров, которые путешествуют налегке», заявляли в «Аэрофлоте». Ранее из-за отсутствия таких тарифов «пассажиры вынуждены были оплачивать не оказанную по сути услугу – перевозку отсутствующего регистрируемого багажа». Их введение позволит снизить цены на билеты эконом-класса на некоторых направлениях до 30%, утверждали в компании.

RNS; 2019.03.22; ЭЛИТНЫМ ПАССАЖИРАМ «АЭРОФЛОТА» РАЗРЕШАТ БЕСПЛАТНО ПРОВОЗИТЬ БАГАЖ ПО БЕЗБАГАЖНОМУ ТАРИФУ

Элитные клиенты бонусной программы компании «Аэрофлот» смогут бесплатно провозить багаж при покупке билетов по новому безбагажному тарифу «Лайт», сообщили «Ведомости» со ссылкой на пресс-службу авиаперевозчика.

В «Аэрофлоте» отметили, что предлагаемое количество багажных мест будет зависеть от статуса участника в бонусной программе. Владельцам «серебряной» и «золотой» карт, а также участникам FFP SkyTeam уровнем Elite Plus и Elite предложат одно место, обладателям «платиновых» карт – два места.

Со 2 апреля «Аэрофлот» и авиакомпания «Россия» вводят безбагажные тарифы, предусматривающие провоз одного места ручной клади. Такой тариф под названием «Лайт» сначала появится на рейсах «Аэрофлота» в Германию и Италию. «Россия» введет безбагажный тариф на всех действующих среднемагистральных направлениях.

Введение тарифа «Лайт» на рейсах «Аэрофлота» подразумевает отмену тарифа «Бюджет», который является самым дешевым тарифом компании с предусмотренным местом багажа.

<https://rns.online/transport/Elitnim-passazhiram-aeroflota-razreshat-provozit-bagazh-po-bezbagazhnomu-tarifu-2019-03-22/>

RNS; 2019.03.22; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК В ФЕВРАЛЕ НА 17,2% – ДО 3,9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа компаний «Аэрофлот» (включает в себя авиакомпании «Аэрофлот», «Аврора», «Россия» и «Победа») перевезла по итогам февраля 2019 года 3,9 млн пассажиров, что на 17,2% выше показателя аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба группы.

«В феврале 2019 года группа “Аэрофлот” перевезла 3,9 млн пассажиров, что на 17,2% превышает результат за февраль 2018 года», – говорится в сообщении.

Перевозки авиакомпании «Аэрофлот» увеличились на 15,9%, до 2,6 млн пассажиров.

Процент занятости пассажирских кресел по группе «Аэрофлот» снизился в январе на 0,6 п.п. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 77,5%. По авиакомпании «Аэрофлот» процент занятости пассажирских кресел снизился на 0,7 п.п., до 75,3%.

По состоянию на 28 февраля 2019 года парк воздушных судов группы составил 367 самолетов, из которых 253 эксплуатируются авиакомпанией «Аэрофлот». В феврале 2019 года группа «Аэрофлот» ввела в эксплуатацию один самолет Airbus A320. За этот же период из парка был выведен один Airbus A319. В парке авиакомпании «Аэрофлот» в январе 2019 года изменений не произошло.

<https://rns.online/transport/aeroflot-uvlichil-passazhiropotok-v-fevrale-na-172--do-39-mln-chelovek-2019-03-22/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; «АЭРОФЛОТ» ЗАПЛАТИТ ДО \$640 МЛН ЗА ЛИЗИНГ ДВУХ BOEING-777

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) ищет партнера для сделки операционного лизинга по схеме sale-and-leaseback в отношении двух широкофюзеляжных Boeing-777-300ER.

Информация о проведении конкурентного отбора размещена в системе «СПАРК-Маркетинг».

Оба самолета должны быть поставлены перевозчику в этом году. Максимальная стоимость контракта по лизингу каждой машины – \$320 млн.

Схема sale-and-leaseback предполагает, что перевозчик сперва заключает прямой договор на поставку самолетов с их производителем, а затем переуступает его лизинговой компании, обязуясь впоследствии взять технику в лизинг.

Поставка «Аэрофлоту» до 2025 года шести Boeing-777-300ER наряду с 28 Airbus A350-900 была одобрена советом директоров компании в 2017 году. На начало марта парк авиакомпании был сформирован из 253 самолетов, в том числе 17 Boeing-777, 47 Boeing-737, 22 Airbus A330, 117 Airbus A320/321, 50 SSJ-100.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ВЫДЕЛИЛИ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ АВИАКОМПАНИИ СУБСИДИЮ НА 1,7 МЛРД РУБ

Государственное собрание Якутии (Ил Тумэн) приняло поправки в бюджет республики, выделив авиакомпании «Якутия» субсидию в размере 1,7 млрд рублей, говорится в сообщении пресс-службы парламента в пятницу.

«Выделение субсидии позволит в 2019 году существенно повысить стабильность нашей республиканской авиакомпании, а также восстановить международные полеты и нарастить воздушный флот, необходимый для бесперебойного выполнения полетов на период реконструкции аэропорта «Якутск», – приводятся в сообщении слова председателя правительства Якутии Владимира Солодова.

Как сообщалось, в октябре прошлого года **Росавиация** выявила ряд нарушений в работе авиакомпании «Якутия», в том числе превышение полетных смен экипажей, фальсификацию техдокументации. В результате ведомство запретило «Якутии» выполнять международные рейсы: соответствующее ограничение сертификата действует до устранения всех недостатков.

В феврале власти республики сообщили, что ожидают восстановления полетов по международным направлениям в конце первого квартала.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска, контролируется республиканскими властями. Парк состоит из 23 лайнеров: пяти SSJ-100, пяти Boeing-737NG, одного Boeing-757-200F, шести Ан-24 и шести Bombardier Dash-8 Q300/400.

РИА НОВОСТИ; 2019.03.24; СМИ: В США ОДОБРИЛИ ОБНОВЛЕНИЕ К ПРОГРАММНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ BOEING 737 MAX

Федеральное авиационное управление США (FAA) в предварительном порядке одобрило обновление к программному обеспечению для самолетов Boeing 737 MAX, разработанное для устранения проблем в системе управления полетом, сообщает издание Wall Street Journal со ссылкой на внутренние правительственные документы и источники.

По словам источников, существенные коррективы сделают систему, предназначенную для предотвращения излишнего крена носа самолета вверх (MCAS), менее «агрессивной» и более управляемой для пилотов. Кроме того, обновленное программное обеспечение будет принимать информацию от двух «датчиков атаки», а не одного. Если датчики будут отправлять данные с разницей в пять или более градусов, MCAS не активируется.

Сообщается, что изменения внесены также в программу подготовки пилотов этой серии самолетов. Теперь она предполагает информирование пилотов о порогах активации MCAS, оповещениях летного экипажа и способе отключения системы. Как отмечает газета, такие детали не были освещены в более ранних руководствах и учебных материалах.

По словам источника из компании Boeing, новое программное обеспечение может быть пересмотрено и пока неизвестно, когда FAA и регуляторы в других странах официально одобряют его.

Ранее сообщалось, что **Министерство транспорта США** проверяет сертификацию самолетов Boeing 737 MAX, выданную федеральным авиационным управлением (FAA) США. В частности, речь идет о новой системе, предназначенной для предотвращения излишнего крена носа самолета вверх (MCAS), которая могла также стать причиной крушения в Эфиопии.

<https://ria.ru/20190324/1552061009.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; «БЕЛАВИА» В АПРЕЛЕ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Авиакомпания «Белавиа» с 22 апреля 2019 года возобновит выполнение регулярных рейсов в аэропорт «Шереметьево», говорится в сообщении авиаперевозчика.

Авиасообщение будет осуществляться ежедневно 2 раза в день: утром и вечером. Стоимость билетов в одну сторону составит от 49 евро, включая таксы и сборы, и от 83 евро – туда/обратно.

«В силу технологических особенностей прохождения паспортного контроля международного аэропорта «Шереметьево» на начальном этапе полетов прилет рейса

планируется в терминал F, а отправление в Минск – из терминала D», – уточняется в сообщении.

Ранее «Белавиа» уже выполняла полеты в «Шереметьево», но в рамках оптимизации расписания полетов рейсы были прекращены 24 января 2012 года.

«Возобновление полетов в аэропорт «Шереметьево» позволит расширить транзитные возможности для путешествия из Минска через Москву для последующего следования по нескольким десяткам маршрутов авиакомпаний-партнеров. Кроме того, безусловно, удобнее станет нашим пассажирам добираться до северной и западной частей Москвы и Московской области», – приводятся в сообщении слова гендиректора ОАО «Авиакомпания «Белавиа» Анатолия Гусарова.

«Белавиа» также продолжит выполнение рейсов в «Домодедово» и «Жуковский».

Авиакомпания «Белавиа» создана в 1996 году, является крупнейшим авиаперевозчиком Белоруссии. Базируется в национальном аэропорту Минск и осуществляет регулярные рейсы в 53 аэропорта 29 стран Европы и Азии.

Флот авиакомпании насчитывает 26 воздушных судов (пять Boeing-737-800, шесть Boeing-737-500, шесть Boeing-737-300, три Embraer-175, четыре Embraer-195, два CRJ-200).

ТАСС; 2019.03.22; СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ МОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С ЕРЕВАНОМ И ГРУЗИЕЙ

Республика Северная Осетия – Алания может запустить международное авиасообщение по маршрутам «Владикавказ – Ереван» и «Владикавказ – Тбилиси». Такое предложение было рассмотрено на совещании представителей органов исполнительной власти республик Северного Кавказа и представителей туроператоров регионов, сообщает в пятницу пресс-служба министерства промышленности Северной Осетии.

«Планируемые к открытию новые маршруты «Владикавказ – Ереван» и «Владикавказ – Тбилиси» интересны также соседним субъектам Северо-Кавказского региона. В настоящее время существует только автомобильное сообщение со странами Закавказья», – цитирует пресс-служба главу Минпрома Северной Осетии Хайдарбека Бутова. По его словам, такая ситуация приводит к большой загруженности таможенного терминала республики.

Как отметил министр, новое авиасообщение позволит разгрузить очереди на таможенном терминале «Верхний Ларс» на российско-грузинской границе и сократить время в пути для указанных пунктов. Полет предположительно будет длиться 40-60 минут.

«Сроки открытия рейсов пока не известны», – пояснили ТАСС в пресс-службе ведомства. В настоящее время регионы обследуют свой пассажиропоток, совместно с туроператорами и агентствами республик прорабатывают вопросы реализации пакета билетов.

С мая 2019 года будет открыто авиасообщение по маршруту «Владикавказ – Ростов-на-Дону», а также международный рейс «Владикавказ – Анталья». Авиасообщение по маршруту «Владикавказ – Сочи» откроется с июня. Все эти рейсы будут выполняться с частотой два раза в неделю.

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/6247724>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; «ИЖАВИА» ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕОСНАСТИТЬ ПАРК САМОЛЕТАМИ BOEING-737-700

АО «Ижавиа» летом 2019 года планирует начать переоснащение парка самолетов моделями Boeing-737-700, сообщил директор по авиационной работе авиакомпании Григорий Бредов на расширенном заседании коллегии Миндортранса Удмуртии в пятницу.

«Мы планируем в течение лета перейти на Boeing-737-700. Установка генерального директора, и курс на это взят. Мы проводим определенную работу по подготовке летного состава на эти суда. Надеемся (. . .) в течение нескольких лет плавно перейти на полеты на этих воздушных судах», – сказал Г.Бредов.

Он не стал уточнять стоимость переоснащения, отметив только, что это «затратно».

В настоящее время в парке компании – самолеты Як-42.

Г.Бредов сообщил, что в качестве возможных вариантов воздушных судов рассматривались также Boeing-737, Boeing-737-800, Boeing-737 MAX 8, Airbus A320 и Sukhoi Superjet 100. «На основании проведенного анализа по кресельной вместимости и по экономическим показателям по лизинговым платежам нам больше подходит Boeing-737-700», – сказал он.

По его словам, в настоящее время максимальная провозная емкость АО «Ижавиа» на рейсе на самолетах Як-42 составляет 118 пассажиров, а с учетом ввода в эксплуатацию нового типа воздушного судна она возрастет до 125-130 пассажиров.

Как сообщал «Интерфаксу» в июне 2018 года Александр Синельников, занимавший тогда должность гендиректора «Ижавиа», авиакомпания «в течение одного календарного года от текущего момента» планирует отказаться от воздушных судов Як-42 на регулярных рейсах, заменив их самолетами более современных моделей, а Як-42 оставить только для чартеров. По его словам, «Ижавиа» рассчитывает брать самолеты в лизинг за счет собственных и кредитных средств.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; «ИЖАВИА» ОТКАЖЕТСЯ ОТ РЯДА УБЫТОЧНЫХ РЕЙСОВ В ЮЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ

АО «Ижавиа» в текущий весенне-летний период откажется от ряда убыточных рейсов в южном направлении, сосредоточится на тех, которые по итогам прошлого летнего сезона принесли прибыль, сообщил директор по авиационной работе компании Григорий Бредов на расширенном заседании коллегии Миндортранса Удмуртии в пятницу.

«Авиакомпанией принято решение в 2019 году отказаться от выполнения убыточных рейсов в весенне-летнюю навигацию из Нижнекамска в Симферополь, Сочи и Анапу, из Челябинска и Белгорода в Сочи, из Уфы и Нижнего Новгорода в Анапу, из Краснодара в Ижевск и Калининград», – сказал Г.Бредов.

Он отметил, что в прошлом году «Ижавиа» получила заявки от аэропортов на эти рейсы и получила первоначальную загрузку, но затем они стали убыточными из-за высокой конкуренции, в том числе с лоукостерами.

Г.Бредов добавил, что из-за высокой конкуренции в весенне-летний период также принято решение сократить количество ежедневных рейсов между Ижевском и Москвой с четырех до трех. Он также напомнил, что авиакомпания прекратила полеты в аэропорт «Внуково» и пока не планирует их возобновлять. В настоящее время «Ижавиа» выполняет рейсы только в «Домодедово».

«Для увеличения доходной части планируется сделать акцент на выполнении прибыльных рейсов в весенне-летнюю навигацию», – подчеркнул Г.Бредов. По его словам, речь идет о рейсах из Ижевска в Симферополь, Анапу и Сочи, из Кирова в Сочи и Анапу и из Пензы в Симферополь. «Они в прошлом году показали положительный результат», – сказал он.

В материалах к его выступлению сообщается, что авиакомпания также планирует начать выполнение рейсов из Саратова в Сочи, Симферополь и Анапу «в связи с отсутствием там базового перевозчика».

АО «Ижавиа» находится в собственности Удмуртии, осуществляет регулярные пассажирские и грузовые рейсы по России. Компании также принадлежит аэропорт Ижевска.

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.22; ПЕРМСКИЙ АЭРОПОРТ ОРГАНИЗУЕТ 11 ЕЖЕДНЕВНЫХ ВЫЛЕТОВ В МОСКВУ

С 31 марта международный аэропорт «Пермь» перейдет на летнее расписание, которое будет действовать до 26 октября. Полеты из Перми будут осуществлять 12 авиакомпаний по 27 направлениям.

Авиакомпании «Аэрофлот», Nordwind Airlines и «Икар» будут ежедневно совершать семь рейсов в московский аэропорт Шереметьево, трижды в день в Домодедово будет летать S7 Airlines, раз в день во Внуково – «Победа».

Ежедневные перелеты в Санкт-Петербург организует авиакомпания «Россия», а S7 Airlines – по четвергам и воскресеньям.

Ежедневные перелеты в Сочи будет выполнять «Победа», а «Россия» 24 мая завершит полеты в этом направлении. Её заменит Red Wings с частотой три вылета в неделю.

С 1 июня «Победа» организует рейсы в Анапу – четыре раза в неделю. Этот же перевозчик с 28 апреля откроет направление в Минеральные Воды с частотой два раза в неделю.

Также дважды в неделю авиакомпании Red Wings и Nordwind Airlines будут осуществлять полеты в Симферополь.

Со 2 апреля авиакомпания «Азимут» приступит к выполнению полётов в Краснодар с частотой два раза в неделю.

«ЮВТ Аэро» с мая начнет выполнение рейсов в Калининград по понедельникам и четвергам.

Кроме того, действует ряд зарубежных направлений. «Победа» будет выполнять рейсы в Грузию, город Батуми, по три рейса в неделю, начиная с 6 июня.

В международной чартерной программе запланированы прямые перелеты в Анталию и Аланию (Турция), Бургас (Болгария), Энфиду и Монастир (Тунис), Ираклион (Греция) и Ларнаку (Кипр). Полеты будут выполнять авиакомпании Red Wings, Nordwind Airlines, Royal Flight, «Икар» и Azur Air.

<https://www.kommersant.ru/doc/3918634>

ТАСС; 2019.03.25; REUTERS: BOEING ОБСУДИТ С ПИЛОТАМИ И РЕГУЛЯТОРАМИ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ 737 MAX

Корпорация Boeing планирует обсудить на встрече с представителями авиационной отрасли планы по возобновлению коммерческой эксплуатации самолетов серии Boeing 737 MAX. Об этом в понедельник сообщило агентство Reuters.

По его данным, встреча, на которую пригласили более 200 пилотов, техническое руководство и представителей регуляторов, пройдет в среду, 27 марта, в городе Рентон (штат Вашингтон).

«Мы продолжаем тесно сотрудничать с нашими клиентами и регулирующими органами над обновлением программного обеспечения и обучением [пилотов] для модели 737 MAX», – цитирует агентство заявление компании.

24 марта Федеральное авиационное управление (ФАУ) США в предварительном порядке одобрило разработанное специалистами корпорации Boeing обновление к программному обеспечению, позволяющее более плавно реагировать на резкое заваливание самолетов серии Boeing 737 MAX на крыло.

Ранее по решению Федерального авиационного управления США полеты Boeing 737 MAX на территории США приостановлены в связи с произошедшей 10 марта авиакатастрофой в Эфиопии, в результате которой погибли 157 человек, в том числе трое россиян. Выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби Boeing 737 MAX 8 упал примерно в 60 км к юго-западу от эфиопской столицы (в районе города Бишофту). Причины падения самолета в Яванское море все еще официально не обнародованы, но ряд

экспертов считает, что некорректное программное обеспечение, загруженное в бортовой компьютер Boeing, возможно, заставило лайнер начать внезапное снижение.

<https://tass.ru/ekonomika/6253544>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.24; BOEING ПРИГЛАСИЛ ПИЛОТОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ НА ПРЕЗЕНТАЦИЮ НОВОГО ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА MAX

Около 200 пилотов ведущих американских авиакомпаний, специалисты и другие заинтересованные лица приглашены в понедельник корпорацией Boeing на презентацию обновленного программного обеспечения самолетов семейства 737 MAX.

В сообщении корпорации говорится, что она «продолжает тесно работать с клиентами и органами надзора над программным обеспечением и совершенствованием подготовки (пилотов – ИФ) для 737 MAX».

Презентация состоится в Рентоне, штат Вашингтон.

Как сообщили СМИ, ссылаясь на источники в авиационной области, корпорация уже завершила внесение изменений в программное обеспечение, которое будет представлено Федеральному агентству гражданской авиации (FAA) в начале нынешней недели. По данным американских СМИ, ведомство в предварительном порядке уже ознакомилось и одобрило эти изменения.

Как сообщалось, корпорация Boeing приняла решение о том, что сигнализация о неисправности датчиков системы MCAS («Увеличение характеристик системы маневрирования») будет устанавливаться на всех лайнерах семейства 737 MAX в обязательном порядке.

По оценкам специалистов, именно неисправность датчиков системы стала причиной аварий самолетов этой модели в Индонезии и Эфиопии.

Ранее сигнализация о неисправности датчиков устанавливалась на самолетах по желанию заказчика в качестве дополнительной опции за отдельную плату.

Внедрение системы MCAS стало необходимым из-за особенностей конструкции нового Boeing.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА БОЛЬШИНСТВО ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ НА АПРЕЛЬ

Росавиация одобрила абсолютное большинство заявленных авиакомпаниями на апрель чартерных рейсов, их будет в два раза больше, чем в марте, сообщили portalу «Интерфакс-Туризм» в Ассоциации туроператоров России (АТОР) в пятницу.

«Рабочая группа **Росавиации** утвердила чартерные рейсы на период с 1 по 30 апреля, одобрено большинство заявок от авиакомпаний. В апреле российские перевозчики выполнят в два раза больше чартеров, чем в марте», – рассказали в АТОР.

В ассоциации уточнили, что, в то же время, ведомство рекомендовало авиакомпаниям AZUR air сократить программы чартерных полетов на 10% с учетом регулярности и наличия резервных бортов. А авиакомпаниям Royal Flight и iFly было рекомендовано обратить особое внимание на показатели регулярности программы чартерных рейсов в апреле.

«В компании AZUR air пояснили, что рекомендация **Росавиации** обусловлена несколько сниженными показателями регулярности, зависящими в первую очередь от объективных обстоятельств в связи с закрытием воздушного пространства над Пакистаном и Индией, потребовавших от авиакомпании перестройки всего расписания. На туристах сокращение чартерных полетов в апреле не отразится», – сообщили в АТОР.

Также в ассоциации рассказали, что с 15 февраля по 14 марта российскими авиакомпаниями был задержан 121 рейс (8,9% от общего числа). Задержки стали более

продолжительными (4 часа и более), в том числе из-за закрытия воздушного пространства над Индией и Пакистаном, метеоусловий и технических сложностей.

«Учитывая тенденцию к росту и продолжительности задержек, с апреля процедура оценки количества задержанных рейсов претерпит некоторые изменения. С 1 апреля перенос времени выполнения рейса по инициативе заказчика будет приравниваться к задержке, и эту информацию необходимо будет учитывать при своевременной корректировке плановых полетных программ», – отметили в АТОР.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190322/1552021230.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; РОСАВИАЦИЯ СОКРАТИЛА НА 10% АПРЕЛЬСКУЮ ЧАРТЕРНУЮ ПРОГРАММУ AZUR AIR

Росавиация рекомендовала авиакомпании AZUR air сократить на 10% чартерную программу, запланированную на апрель, сообщила Ассоциация туроператоров (АТОР).

Решение принято по итогам очередного заседания рабочей группы при **Росавиации**, выдающей разрешения на выполнение чартеров в следующем месяце. На заседании рассматривалась статистика чартерных рейсов в период с 15 февраля по 14 марта: всего российскими перевозчиками выполнено 1367 полетов, из них 121 рейс – или 8,9% – был задержан.

«**Росавиация** одобрила абсолютное большинство заявленных авиакомпаниями на апрель чартерных рейсов. Тем не менее, ведомство рекомендовало авиакомпании AZUR air сократить на 10% программы чартерных полетов с учетом регулярности и наличия резервных бортов. Авиакомпаниям Royal Flight и Ifly было рекомендовано «обратить особое внимание на показатели регулярности программы чартерных рейсов в апреле», говорится в сообщении АТОР.

В пресс-службе AZUR air «Интерфаксу» заявили, что рекомендация **Росавиации** обусловлена «несколько сниженными показателями регулярности», которые связаны с «объективными обстоятельствами». Среди них – закрытие воздушного пространства над Пакистаном и Индией, «потребовавшее от авиакомпании перестройки всего расписания.

«Временная мера, предписывающая сократить программу в апреле, никак не отразится на туристах. Все обязательства перед ними будут выполнены. Кроме того, весной наш флот продолжает увеличиваться, что дает дополнительные возможности по резервированию самолетов», – заявил собеседник агентства.

В целом, по данным АТОР, в апреле российские авиакомпании планируют выполнить в два раза больше чартеров, чем в марте. Вместе с тем, отметили в ассоциации, с апреля процедура оценки количества задержанных рейсов претерпит «некоторые изменения».

«**Росавиация** доведет до туроператоров информацию о том, что с 1 апреля перенос времени выполнения рейса по инициативе заказчика будет приравниваться к задержке, и эту информацию необходимо будет учитывать при своевременной корректировке плановых полетных программ», – указано в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; AZUR AIR ЗАПУСТИТ ЛЕТНИЕ ЧАРТЕРЫ В ТУРЦИЮ, ИСПАНИЮ И ТУНИС ПО ЗАКАЗУ TUI

Чартерная авиакомпания AZUR air сообщила о начале сотрудничества с туроператором TUI Россия: совместная полетная программа начнется с весенне-летней навигации, первые рейсы стартуют с середины апреля.

«Для клиентов TUI Россия будут доступны прямые рейсы AZUR air по шести международным направлениям – в Анталию, Даламан, Бодрум (Турция), Пальма де Майорку (Испания), Ларнаку (Кипр) и Энфиду (Тунис)», – говорится в сообщении перевозчика.

Как уточняется, рейсы в Анталию запланированы из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Калининграда, Красноярска, Нижнекамска, Перми, Самары и Уфы, в Даламан – из Петербурга, Екатеринбург, Казани, Самары и Уфы, в Бодрум только из российской столицы. Полетная программа на Кипр будет выполняться из Москвы, Петербурга, и Краснодара, в Пальма де Майорку – только из Москвы, в Энфиду – только из Петербурга. Для программы AZUR air использует весь флот своих узко- и широкофюзеляжных воздушных судов пяти модификаций: Boeing-737-800/900ER, 757-200, 767-300 и 777-300ER.

AZUR air – крупнейшая чартерная авиакомпания в РФ. Стратегическим партнером является туроператор Apex tour. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», компанией владеет ООО «Ван2Флай», принадлежащее гражданам РФ Анне Фукаловой (55%) и Наталье Кочкар (45%), ранее работавшей в Apex Tour.

ТАСС; 2019.03.22; ВЛАСТИ ЯКУТИИ СООБЩИЛИ, ЧТО ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ 15 АЭРОПОРТОВ НУЖНО ОКОЛО 25 МЛРД РУБЛЕЙ

Порядка 25 млрд рублей необходимо выделить из федерального бюджета на реконструкцию 15 аэропортов Якутии в рамках реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, сообщил ТАСС в пятницу председатель правительства Якутии Владимир Солодов.

Ранее первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов сообщил, что строительство новых терминалов и взлетно-посадочных полос начнется в 2019 году в 27 регионах России. Проектом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года запланирована реконструкция 16 аэропортов в Якутии и Магаданской области.

«Активно будут вестись строительные работы по аэропортам Якутии. Начинаем ремонт взлетно-посадочной полосы аэропорта Мирного. Будет полностью восстановлена, реконструирована взлетно-посадочная полоса аэропорта Нерюнгри, которая сильно изношена. В общей сложности на реконструкцию 15 аэропортов в Якутии необходимо порядка 25 млрд рублей до 2025 года», – сказал он, отметив, что эти средства предварительно заложены в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Солодов пояснил, что северные аэропорты составляют «критичную инфраструктуру» для отдаленных населенных пунктов региона, где авиация является безальтернативным видом сообщения с остальной частью республики.

Многие аэродромы предприятия Якутии построены в 1940-1970 годах и расположены в районах Крайнего Севера в условиях вечной мерзлоты. Работа многих из них особенно осложняется в весенний и осенний периоды, когда после выпадения осадков глинистые покрытия взлетно-посадочных полос оказываются размытыми. Местность вокруг аэродромов чаще всего заболочена, пересечена реками, озерами, местами холмистая, подвергается затоплению паводковыми водами.

Большая часть аэропортов Якутии входит в состав ФКП «Аэропорты Севера», которое объединяет 31 аэропорт, из которых 29 расположены на территории Республики Саха (Якутия), два расположены на территории Магаданской области. Из аэропортов предприятия выполняются рейсы по местным воздушным линиям внутри Республики Саха (Якутия) и Магаданской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6246293>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; САХАЛИН ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ САМОГО СЕВЕРНОГО АЭРОПОРТА РЕГИОНА ЗА 2,9 МЛРД РУБ

АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» (принадлежит Минимущества Сахалинской области) объявило конкурс с ограниченным участием на реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта «Оха» (филиал аэропорта Южно-Сахалинска).

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», начальная (максимальная) цена контракта – 2,884 млрд руб. При этом ранее сообщалось, что власти рассчитывают получить из федерального бюджета на реконструкцию ВПП 3,2 млрд рублей.

Подрядчику предстоит осуществить реконструкцию в два этапа с мая 2019 года по октябрь 2021 года. Первый этап включает в себя строительство новой ВПП длиной 1,6 км, второй – реконструкцию перрона, устройство площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью и другие работы.

Заявки принимаются до 15 апреля, итоги торгов будут подведены 18 апреля.

Как сообщалось, взлетно-посадочная полоса Охинского аэропорта была построена в 1975 году и давно нуждается в ремонте. Срок действия свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома истекает в 2020 году. ВПП протяженностью 1,3 км имеет бетонное покрытие. Аэропорт принимает самолеты типов Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-38, Ан-140, Л-410, F-900, Як-40, ДНС-8 (100/200/300/400), все типы вертолетов.

Оха – поселок городского типа, расположенный в северной части острова Сахалин, является промышленным центром нефтяной и газовой промышленности Сахалинской области. Через аэропорт Оха осуществляется авиасообщение с Хабаровском и Южно-Сахалинском.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; АЭРОПОРТ ИЖЕВСКА БУДЕТ ВЫДЕЛЕН ИЗ СОСТАВА «ИЖАВИА» В ОТДЕЛЬНОЕ ЮРЛИЦО В АПРЕЛЕ 2019 Г – АВИАКОМПАНИЯ

- Работа аэропорта Ижевска в качестве отдельного юрлица начнется во втором квартале текущего года, сообщил директор по авиационной работе АО «Ижавиа» (авиакомпания, владеющая в настоящее время аэропортом Ижевска) Григорий Бредов на расширенном заседании коллегии Миндортранса Удмуртии в пятницу.

«В ближайшее время на 2019 год одной из основных задач стоит создания нового юридического лица – акционерного общества «Аэропорт Ижевск». Планируем обеспечить начало работы нового юридического лица во втором квартале 2019 года», – сказал Г.Бредов.

В материалах к его выступлению сообщается, что в рамках этой работы планируется 28 марта внести соответствующие изменения в прогнозный план приватизации собственности Удмуртии. Государственная регистрация нового юрлица намечена на 19 апреля.

Ранее глава Удмуртии Александр Бречалов говорил, что власти республики планируют завершить процесс выделения аэропортового комплекса из состава «Ижавиа» осенью 2018 года и привлечь на новое предприятие инвестора.

АО «Ижавиа» находится в собственности Удмуртии, осуществляет регулярные пассажирские и грузовые рейсы по России.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; «ИНТУРИСТ» ПОЛУЧИЛ ДОСТУП К ПЕРЕВОЗКЕ АВИАКОМПАНИЕЙ «РОССИЯ» БЛАГОДАРЯ СДЕЛКЕ THOMAS COOK И «БИБЛИО-ГЛОБУС»

Туроператор «Интурист» благодаря покупке холдингом Thomas Cook туроператора «Библио-Глобус» уже получил доступ к перевозке на рейсах авиакомпании «Россия», входящей в группу «Аэрофлот», сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» в пятницу генеральный директор «Интуриста» Виктор Тополкараев.

«Интурист» уже получил доступ к перевозке на рейсах авиакомпании «Россия» фактически на всех массовых направлениях. Это полностью решает наши проблемы с перевозкой. Весь смысл этой сделки – синергия всего того, что уже есть и сейчас добавляется компания «Библио-Глобус». Сделка готовилась давно. Все ее детали прорабатывались скрупулезно, в том числе взаимоотношения компаний, использование наземного обслуживания, полетных программ. Все это в процессе подготовки очень серьезно готовилось, обсуждалось и были предметом всех договоренностей», – сказал он. Крупнейший европейский туристический холдинг Thomas Cook в пятницу сообщил о создании СП для покупки российского туроператора «Библио-Глобус». В компании подчеркнули, что туроператор имеет долгосрочные коммерческие отношения с авиакомпанией «Россия», сильный бренд и самые продвинутые на рынке технологии. В.Тополкараев добавил также, пока «Библио-Глобус» не работает на рынке въездного туризма, но в будущем передовая технология динамического расчета цен на пакетные туры, которой обладает туроператор, возможно, будет использоваться для иностранных туристов, покупающих турпакеты в Россию. «Интурист» входит в холдинг Thomas Cook с 2011 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; «ДОМОДЕДОВО» СНИЗИЛО ПАССАЖИРОПОТОК В ФЕВРАЛЕ ПОЧТИ НА 10%

Пассажиропоток аэропорта «Домодедово» в феврале 2019 года упал на 9,8% относительно февраля 2018 года, до 1,65 млн человек, следует из сообщения пресс-службы аэропорта.

За январь-февраль «Домодедово» обслужило 3,5 млн человек, говорится в сообщении, в том числе 2,14 млн человек – на внутренних воздушных линиях, 1,32 млн – на международных. Динамика в сравнении с январем-февралем 2018 года там не приводится.

В январе аэропорт обеспечил перевозку 1,85 млн пассажиров, что на 10,5% меньше, чем годом ранее, сообщалось в статистике **Росавиации**.

По итогам 2018 года пассажиропоток «Домодедово» снизился на 4,2%. На динамику повлиял уход нескольких компаний. Осенью 2017 года перестала летать базировавшаяся в «Домодедово» «ВИМ-Авиа», вслед за ней рынок, а вместе с ним и аэропорт покинули «Саратовские авиалинии». В течение прошлого года из «Домодедово» во «Внуково» перебазировались «РусЛайн», AZUR air, Uzbekistan Airways.

В этом году о переводе рейсов из «Домодедово» в «Шереметьево» с летнего расписания объявили Vietnam Airlines и Brussels Airlines.

Как сообщалось, пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» в феврале 2018 года вырос на 10,7%, до 1,35 млн человек. Третий аэропорт Московского авиаузла «Шереметьево» пока не отчитывался о пассажиропотоке за прошлый месяц.

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ИВАН СИНЕРГИЕВ; 2019.03.23; ДЛЯ MC-21 НАШЛИ ЗАПАСНЫЙ ВЫХОД ИЗ СИТУАЦИИ; ОАК СОЗДАЕТ РЕЗЕРВ КОМПЛЕКТУЮЩИХ НА СЛУЧАЙ ВВЕДЕНИЯ НОВЫХ САНКЦИЙ

Вчера вице-премьер Юрий Борисов заявил об успешной разработке российских образцов частей центроплана и кессона крыла из композитов для самолета MC-21. Ранее они поставлялись из-за рубежа, но после введения санкций США в отношении «Аэрокомпозита» поставки прекратились. Как стало известно “Ъ”, чтобы хеджировать риски, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) инвестирует порядка 35 млрд руб. в закупку за рубежом других самолетных систем, используемых в MC-21, но также подлежащих импортозамещению. Ряд источников “Ъ” полагают, что подобный «страховой запас» придется закупать и в дальнейшем, поскольку провести замещение всех самолетных систем так быстро крайне проблематично.

Об успехах импортозамещения иностранных композитных материалов, применяемых для создания «черного крыла» MC-21, Юрий Борисов рассказал по итогам посещения

ульяновского предприятия «Аэрокомпозит». «Мы увидели готовые элементы конструкции самолета – центроплана и кессона крыла, изготовленные уже без использования американских материалов. Наша уверенность (в реализации проекта.- “Ъ”) опирается на реальные образцы, которые подтвердили свои характеристики»,- сказал он, добавив, что перепроектировать конструкцию крыла МС-21 из-за замены материалов не потребуется.

Проблемы с поставкой зарубежных композитов появились в сентябре 2018 года, когда в отношении АО «Аэрокомпозит» (входит в ОАК) и АО «ОНПП «Технология» имени Ромашина» (входит в «Ростех») были введены санкции США. Как говорит высокопоставленный источник “Ъ” в авиационной промышленности, тогда прорабатывались два сценария: «умеренно негативный» и «негативный». В первом случае программа производства крыльев для МС-21 сдвигалась на девять месяцев-год (при условии успешных испытаний отечественных композитов), во втором – на полтора-два года (в случае необходимости перепроектирования силовой конструкции крыла). По его словам, «Аэрокомпозит» завершил апробирование отечественных препрегов (сухой углеродной ленты и связующего), которые используются при изготовлении крыла и центроплана МС-21, а ОНПП «Технология» ведет работы по определению физико-механических свойств препрегов на стекло- и углеродной ткани, используемых при изготовлении кессонов киля и стабилизаторов.

«Эта работа должна быть завершена в первом квартале 2019 года, после чего настанет этап общей и специальной квалификации выбранных материалов и отработка технологий производства»,- добавил собеседник “Ъ”. Общая стоимость дополнительных затрат на эту программу оценивается в 2,7 млрд руб. Завершение программы импортозамещения композитов запланировано на конец 2020 года, причем параллельно будет вестись базовая сертификация МС-21.

И в правительстве, и в отрасли ранее утверждали, что развертывание серийного производства нового лайнера на мощностях Иркутского авиастроительного завода (входит в корпорацию «Иркут») произойдет уже в 2021 году (16 марта третий МС-21 присоединился к программе летных испытаний). Чтобы не сорвать уже установленные сроки, авиастроители предприняли еще одно защитное действие, говорит источник “Ъ” в авиапроме. По его словам, при оптимистичном раскладе с 2021 года можно будет начать поставку заказчикам МС-21 с «импортозамещенным» крылом и оперением, но оснащенных рядом зарубежных самолетных систем, на которые ограничительные меры пока не распространяются. «Они также подпали под программу импортозамещения, которая растянута на несколько лет,- рассказывает он.- За это время может произойти все что угодно: те же санкции расширятся. Поэтому был предложен вариант создания так называемого страхового запаса иностранных комплектующих». По его словам, на конец 2018 года были заключены контракты на пять серийных самолетоккомплектов. Но для снижения рисков срыва сроков поставок МС-21 ОАК решила заранее законтрактовать еще 20 комплектов. «Это при любом раскладе обеспечит возможность серийного производства самолетов ориентировочно на два с половиной года»,- утверждает высокопоставленный источник “Ъ” в авиапроме. По его данным, создание «страхового запаса» обойдется более чем в 35 млрд руб., из которых чуть менее 5 млрд руб. нужно выделить уже в 2019 году, 16,4 млрд – в 2020-м и 14 млрд – в 2021-м.

Один из источников “Ъ” в авиапроме утверждает, что провести импортозамещение самолетных систем за три года «крайне проблематично», поэтому ОАК, по всей видимости, придется продлить период создания страхового запаса еще на несколько лет. В ОАК рассказали, что в данный момент корпорацией заключены твердые контракты на поставку 175 единиц МС-21. Из них 85 самолетов заказало дочернее «Ростеху» ООО «Авиакапитал-сервис» (50 из них предназначены для «Аэрофлота»), 50 – «Ильюшин Финанс Ко», 30 – «ВЭБ-Лизинг», 10 – «Ираэро».

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что замена материала в конструкции самолета, даже при отсутствии необходимости перепроектирования крыла, потребует новых статических и циклических испытаний в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) и прохождения сертификации на основании полученных результатов, на что в среднем должно уйти полтора-два года. «При напряженной работе разработчики вполне могут успеть завершить испытания к началу 2021 года», - говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3922454>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.22; БОРИСОВ ОЦЕНИЛ ПОТРЕБНОСТЬ РОССИЙСКОГО РЫНКА В САМОЛЕТАХ МС-21

Потребность российского рынка в самолетах МС-21 оценивается в 860 единиц, заявил журналистам вице-премьер Юрий Борисов по итогам посещения особой экономической зоны Алабуга.

«Флагманский проект, на который мы все очень рассчитываем, – вывод МС-21 на рынок. Только объем в России, востребованность этого самолёта – около 860 образцов, поэтому, конечно, нам важно в срок завершить работы по получению сертификата типа этого самолёта и организовать серийное производство», – сказал вице-премьер.

МС-21-300 – ближне- и среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 150 до 211 пассажиров. Первый полет совершил 28 мая 2017 года. Завершение сертификации запланировано на 2020 год. На серийное производство предполагается выйти в 2021 году. Первым эксплуатантом нового воздушного судна станет «Аэрофлот». Объем твердых заказов на МС-21 составляет 175 единиц.

Сейчас МС-21-300 проходит сертификационные испытания. Представители российских авиационных властей и EASA совместно со специалистами «Иркут» ведут работу по валидации самолета. Участие летчиков-испытателей EASA в испытаниях новой авиатехники является обязательным условием для ее валидации агентством. В середине февраля испытатели EASA завершили первую сессию полетов в рамках программы сертификации МС-21-300.

<https://ria.ru/20190322/1552033257.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; НЕОБХОДИМОСТИ В ПЕРЕПРОЕКТИРОВАНИЯ КРЫЛА ДЛЯ МС-21 В СВЯЗИ С ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕМ МАТЕРИАЛОВ НЕТ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ БОРИСОВ

Перепроектирования крыла для самолёта МС-21 в связи с заменой композитных материалов американского производства на российские материалы не потребуется, заявил вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«Предприняты необходимые мероприятия, чтобы мы импортозаместили все (композитные – ИФ) материалы и выпустили отечественные финальные образцы, которые подтвердили уже свои основные характеристики, что позволяет нам рассчитывать, мы уже убеждены в этом, что перепроектирования конструкции, крыла, не потребуется», – сказал вице-премьер журналистам по итогам посещения особой экономической зоны Алабуга.

По его словам, уже ни для кого не секрет, что американские поставщики отказались поставлять в Россию материалы для производства композитного крыла для МС-21. «Но это не подвергло наше желание и возможности завершить этот проект в срок», – подчеркнул Ю.Борисов.

Вице-премьер напомнил, что завершить сертификацию МС-21 планируется в 2020 году и с 2021 года организовать серийное производство.

«Мы рассчитываем, что в 2021 году самолёт останется конкурентоспособным. Если все мы успеем, то в соответствии с нашими планами у него будет счастливая жизнь», – сказал Ю.Борисов.

Серийное производство самолетов МС-21 сдвигается на год из-за прекращения Соединенными Штатами Америки поставок композитных материалов, сообщил 18 февраля глава «Ростеха» Сергей Чемезов.

«В связи с тем, что американцы остановили поставку композитных материалов, мы переходим на свои композиты. Необходимые разработки и российские партнеры, в частности, «Росатом», уже есть. Срок запуска в серийное производство несколько сдвигается. Мы должны были уже к концу этого года выпустить несколько самолетов серийно, а сейчас это сдвинется к концу 2020 года – то есть на год сдвигается», – сказал тогда С. Чемезов.

По его словам, композитные материалы будут российскими, а не покупаться из-за рубежа. Санкции США в отношении АО «Аэрокомпозит» (входит в ПАО «ОАК») и АО «ОНПП «Технология» имени Ромашина» (входит в «Ростех») поставили под угрозу создание композитного «черного крыла» для самолета МС-21, сообщила в январе газета «Коммерсант».

По данным газеты, ряд компонентов для композитов, использовавшихся для крыла и части киля МС-21, шли из США и Японии, но недавно под давлением Вашингтона отгрузка прекратилась. Речь идет о компонентах производства американской Hexcel и японской Toray Industries.

МС-21 должен стать первым среднемагистральным самолетом, созданным в постсоветской России, а удлиненное композитное крыло – одним из его конкурентных преимуществ. Оно повышает экономичность машины и увеличивает ширину салона по сравнению с аналогами от Boeing и Airbus. Сейчас готовы три опытных образца МС-21-300 с «американской» нитью, четвертый самолет в стадии сборки.

В феврале Ю. Борисов заявил, что Россия будет форсировать адаптацию отечественного двигателя ПД-14 для самолета МС-21 из-за существующих рисков на фоне западных санкций.

«Пока у нас нет намерений менять ту схему, если конечно наши западные партнеры не изменят свою позицию. Мы пока рассчитываем на два двигателя – Pratt&Whitney и ПД-14», – сказал Ю. Борисов 26 февраля в интервью телеканалу «Россия 24» (ВГТРК).

«В этих условиях мы должны считать все риски. Это абсолютно объективная ситуация, и мы будем форсировать адаптацию ПД-14 для этого самолета», – сообщил он.

До этого Ю. Борисов заявлял, что Россия не намерена прекращать сотрудничество с американской Pratt&Whitney по МС-21.

«На 12-й самолет, то есть на первый серийный, пойдет уже двигатель ПД-14. Мы не отказываемся от партнерства с Pratt&Whitney, не будем никакие меры предпринимать, чтобы это партнерство ухудшить, это на их стороне решение вопроса», – сказал Ю. Борисов на Иркутском авиационном заводе (ПАО «Иркут»).

«Мы готовы к тому, что при определенных обстоятельствах перейдем только на отечественные двигатели. Это не должно мешать развитию этого проекта», – сказал вице-премьер.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/22/reg-pfo/iurij-borisov-rasskazal-o-sozdanii-pervyh-elementov-kryla-ms-21.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; РУКОВОДИТЕЛЯМ «БИЗНЕС АВИЭЙШН ЦЕНТР» И «СФЕРА ДЖЕТ» ПРЕДЪЯВЛЕНО ОБВИНЕНИЕ В УКЛОНЕНИИ ОТ УПЛАТЫ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В ОСОБО КРУПНОМ РАЗМЕРЕ – СКР

Начальнику службы организации пассажирских перевозок ООО «Бизнес Авиэйшн Центр», а также генеральному и финансовому директорам ООО «Сфера Джет» предъявлено обвинение в уклонении от уплаты таможенных платежей в особо крупном

размере, сообщили «Интерфаксу» в пятницу в пресс-службе Следственного комитета (СК).

«Предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 194 УК РФ (уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица, в особо крупном размере) начальнику службы организации пассажирских перевозок ООО «Бизнес Авиэйшн Центра» Вячеславу Реснянскому, генеральному директору ООО «Сфера Джет» Андрею Степанюку, финансовому директору ООО «Сфера Джет» и генеральному директору ООО «Сфера Джет Хэндлинг» Татьяне Стахурской, а также менеджеру по продажам «Сфера Джет Хэндлинг» Марии Кожемякиной», – говорится в сообщении пресс-службы, поступившем в «Интерфакс».

По данным следствия, с августа по декабрь 2018 года руководство и сотрудники указанных коммерческих организаций, а также ряд неустановленных лиц, в составе организованной преступной группы создали условия для осуществления незаконных частных рейсов на четырех самолетах бизнес-авиации марок Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 650, Bombardier G150 на территории Российской Федерации в нарушение требований таможенного законодательства РФ.

«Каждый из указанных лиц выполнял строго отведенную ему роль в разработанном преступном плане совершения указанного преступления. Так, А.Степанюк, являясь генеральным директором ООО «Сфера Джет», осуществляющего предоставление услуг по приобретению, продаже бизнес-самолётов, их эксплуатации, управлению, обслуживанию и аренде по любому маршруту, в том числе по территории ЕАЭС, а также руководителем иностранного юридического лица «Sfera Jet LTD», осуществлял общую координацию деятельности, связанной с привлечением клиентов, организацией обслуживания и эксплуатации воздушных судов, взаимодействием с представителями их владельцев, привлечением финансирования, согласованием с ООО «Бизнес Авиэйшн Центр» и должностными лицами Домодедовской таможни изменений маршрутов и совершения полетов внутри РФ», – сообщили в СК.

По данным ведомства, Т.Стахурская, как финансовый директор ООО «Сфера Джет» и генеральный директор ООО «Сфера Джет Хэндлинг», возглавляла руководство финансовой деятельностью группы компаний, взаимодействовала с представителями владельцев воздушных судов, согласовывала с должностными лицами таможенных органов изменение маршрутов и совершение полетов внутри РФ.

«М.Кожемякина, как менеджер по продажам ООО «Сфера Джет», осуществляла подготовку рейсов при поступлении соответствующих заявок, в том числе незаконные внутренние коммерческие перевозки иностранными воздушными судами», – сообщили в СК.

По данным следствия, В.Реснянский, будучи начальником службы организации пассажирских перевозок ООО «Бизнес Авиэйшн Центр», принимал активное участие в организации перелетов иностранных воздушных судов по территории ЕАЭС в зоне деятельности международного аэропорта «Домодедово», через который осуществлялись незаконные внутренние коммерческие перевозки иностранными воздушными судами, лично взаимодействовал с должностными лицами таможенных органов по вопросам изменения маршрутов и совершения полетов внутри Российской Федерации.

«В результате незаконной деятельности организованной группы ущерб, причиненный государству, составил более 600 млн рублей и выразился в виде неуплаченных таможенных платежей за использование воздушных судов на территории России. Расследование уголовного дела продолжается», – сообщили в СК.

Компания «Сфера Джет», согласно информации на ее сайте, занимается организацией рейсов на самолетах административного класса, оказывает услуги по приобретению, продаже эксплуатации и управлению бизнес-самолетами, подбору авиационного персонала.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Сфера Джет» было зарегистрировано в мае 2010 года, у Т.Стахурской и А.Степанюка в компании по 24,5%, а 51% владеет кипрская Mirley Equity Limited. Эта компания владеет еще двумя юрлицами, зарегистрированными по тому же адресу, что и «Сфера джет» – ООО «ВИП Глобал Сервис» и ООО «Инвестмент компани».

По этому же адресу зарегистрировано ООО «Бизнес Авиэйшн Центр» – компания, которая управляет центром деловой авиации на территории аэропортового комплекса «Домодедово».

ТАСС; 2019.03.22; РОСАВИАЦИЯ: ПРОБЛЕМЫ ПОСТАВОК AIRBUS A220 ДЛЯ RED WINGS НЕ СВЯЗАНЫ С СЕРТИФИКАЦИЕЙ

Проблемы с поставками Airbus A220 (ранее модель называлась Bombardier CS300) в авиапарк Red Wings не связаны с вопросами сертификации – у авиакомпании возникли сложности с лизинговой компанией. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Росавиации.

«Заказчиком самолетов A220-300 в России выступает авиакомпания Red Wings, однако, по имеющейся информации, у перевозчика в настоящее время возникли сложности с лизинговой компанией по условиям поставки самолетов, никак не связанные с вопросами сертификации», - отметили в ведомстве.

Газета «Коммерсантъ» в пятницу сообщила, что авиакомпания Red Wings вынуждена отказаться от поставок шести судов Airbus A220-300 из-за решения Росавиации не выдавать сертификат типа на этот самолет. По данным издания, такая реакция Росавиации обусловлена отказом Канады сертифицировать самолет SSJ-100 и вертолет «Ансат».

Как сообщал ранее гендиректор Red Wings Евгений Ключарев, осенью компания остановила эксплуатацию обоих Ту-204 из-за низкой экономической эффективности. В парке авиакомпании 12 самолетов семейства А320.

<https://tass.ru/ekonomika/6246551>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.24; В СОЧИ МОЛНИЯ УДАРИЛА В САМОЛЕТ ВО ВРЕМЯ ПОСАДКИ

Молния попала в фюзеляж самолета авиакомпании «Победа», который совершал посадку в аэропорту Сочи.

Инцидент произошел еще в субботу, однако известно о нем стало только сейчас. Лайнер следовал из Казани.

Как рассказала РИА Новости представитель перевозчика, после инцидента воздушное судно без пассажиров вылетело во Внуково. Попадание молнии для современных самолетов не представляет серьезной угрозы, однако специалисты проведут все предусмотренные правилами технические работы.

<https://ria.ru/20190324/1552066924.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.22; СКР НАЧАЛ ДОСЛЕДСТВЕННУЮ ПРОВЕРКУ ПО ФАКТУ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТА НА ЯМАЛЕ

Доследственная проверка проводится по факту жесткой посадки вертолета Ми-8 в поселке Нори Ямало-Ненецкого автономного округа, сообщает пресс-служба уральского следственного управления на транспорте СКР.

По предварительным данным, жесткую посадку вертолет авиакомпании «Ямал» совершил в 10:18 по местному времени (12:18 мск) в пятницу.

«В результате жесткой посадки у вертолета обломился хвост», – говорится в сообщении.

В ходе проверки следователи установят все обстоятельства произошедшего. По результатам будет принято процессуальное решение.

Министерство транспорта РФ

Как сообщалось, на борту находились три члена экипажа и 20 пассажиров, никто не пострадал.

Пассажиры в селе Нори ожидают другой борт.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 99,91% ООО «Авиакомпания «Ямал» принадлежит генеральному директору АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» Василию Крюку.