



Ежедневный мониторинг СМИ

14 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ-FM; АНДРЕЙ ЗАГОРСКИЙ; 2019.05.13; СЕМЬИ НЕ СТАНУТ РАЗДЕЛЯТЬ В ПОЛЕТЕ; НУЖНО ЛИ ЗАПРЕТИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКАМ РАССАЖИВАТЬ ПассажиРОВ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ	4
РБК; 2019.05.14; ВЛАСТИ КАЛИНИНГРАДА ОБРАТЯТСЯ К ДИТРИХУ ИЗ-ЗА ТАРИФОВ ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2019.05.13; ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПассажиРских АВИАПЕРЕВОЗОК МОГУТ ОТМЕНИТЬ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВВЕДЕНИИ РЕЕСТРА НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОТОЗВАН ИЗ ГОСДУМЫ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В ДЕЙСТВИЕ С 1 ИЮЛЯ 2019Г	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ВОПРОС ПРИОСТАНОВКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАТЕХНИКИ - ПРЕРОГАТИВА НЕ КРЕМЛЯ, А МИНТРАНСА, ОТМЕЧАЕТ ПЕСКОВ	6
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.14; ПОРТАЛ В НЕБО: МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ЧЕРЕЗ ГОСУСЛУГИ; ВЕДОМСТВО УЖЕ НАЧАЛО КОНСУЛЬТАЦИИ НА ЭТУ ТЕМУ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ	7
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.05.13; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДЯТ В ГОСДУМЕ КАТАСТРОФУ С SUKHOI SUPERJET 100	9
РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.05.13; В САРАТОВЕ ПОСТРОИЛИ ПассажиРский ТЕРМИНАЛА НОВОГО АЭРОПОРТА	10
5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.13; ДОРОЖНИКАМ МОГУТ РАЗВЯЗАТЬ РУКИ.10 ТАСС; 2019.05.13; В КАЛУГЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 46 КМ ДОРОГ В 2019 ГОДУ ...11	
ТАСС; 2019.05.13; БОЛЕЕ 40 КОМПЛЕКСОВ ДЛЯ МОНИТОРИНГА ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ УСТАНОВЯТ НА ЯМАЛЕ К КОНЦУ 2024 ГОДА	12
ТАСС; 2019.05.13; БОЛЕЕ 25,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В ЯКУТИИ	12
ИА REGNUM; 2019.05.13; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» СНОВА БУДЕТ ДЕЛАТЬ КОМПАНИЯ «ЕКС"	12
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; КОРИДОР БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС БУДЕТ «ПЛОТНО РАБОТАТЬ С ТРАНССИБОМ» - ГЛАВА РЖД	13
ТАСС; 2019.05.13; WSJ: ПОЛЕТЫ BOEING 737 МАХ ВОЗОБНОВЯТ НЕ РАНЬШЕ СЕРЕДИНЫ АВГУСТА	13
ТАСС; 2019.05.13; КОМПАНИИ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ОБСУДЯТ В ДУШАНБЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ	14
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.05.14; ЦЕЛИ НАЦПРОЕКТОВ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕОБСУДИТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОСИТ ОТЛОЖИТЬ ЭТОТ РАЗГОВОР	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.05.13; С КОНТРОЛЕМ НА МЕСТАХ; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРАМ ЛИЧНО ЕЗДИТЬ В РЕГИОНЫ И СЛЕДИТЬ ЗА НАЦПРОЕКТАМИ	16

КОММЕРСАНТЬ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2019.05.14; «СИБМОСТ» НЕ ВЫДЕРЖАЛ; КОМПАНИЯ НЕ СМОГЛА ЗАКЛЮЧИТЬ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ С КРЕДИТОРОМ	17
ВЕСТИ.ЭКОНОМИКА; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.05.11; КАК СДЕЛАТЬ ГАЗОМОТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ ДЕШЕВЛЕ ДИЗЕЛЬНОГО	18
LENTA.RU; 2019.05.13; ОТВЕТСТВЕННАЯ ЗА МЕГАПРОЕКТ ГОСКОМПАНИЯ ПОКАЗАЛА ХУДШИЙ РЕЗУЛЬТАТ В ИСТОРИИ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.13; ЗНАКИ ПРЕТКНОВЕНИЯ; В МВД СЧИТАЮТ, ЧТО УКАЗАТЕЛИ МЕНЬШЕГО РАЗМЕРА МОГУТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ АВАРИЙ	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.13; ВОДИТЕЛЕЙ РЕЖЕ ЛИШАЮТ ПРАВ; ПИТЬ ЗА РУЛЕМ СТАЛИ МЕНЬШЕ	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.05.13; ДОБАВЯТ ГАЗА; АВТОБУСЫ ЛЕНОБЛАСТИ ПЕРЕХОДЯТ НА ЭКОЛОГИЧНОЕ ТОПЛИВО	23
ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.05.14; НЕСКОЛЬЗКИЙ ТИП: МОТОЦИКЛИСТЫ ПРОСЯТ СДЕЛАТЬ РАЗМЕТКУ МЕНЕЕ ОПАСНОЙ; ИЗ-ЗА НЕЕ ПРОИСХОДИТ КАЖДОЕ ЧЕТВЕРТОЕ НЕКОНТАКТНОЕ ДТП С БАЙКЕРАМИ	23
ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.05.13; ДОСТРИГЛИСЬ: К ЧАСТНИКАМ С ДОРОЖНЫМИ КАМЕРАМИ ПРИДУТ ПРОКУРОРЫ; КОММЕРЧЕСКИЕ ФИРМЫ ГРЕШАТ ОФОРМЛЕНИЕМ ОШИБОЧНЫХ ШТРАФОВ	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ МЕДВЕДЕВ; 2019.05.13; ЧИСТЫЙ И ВЫГОДНЫЙ; ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ БУДЕТ ДЕШЕВЛЕ ОБЫЧНОГО АВТО	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.13; БИЛЕТЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ В ПОЕЗДА НАЧАЛИ ВЫДАВАТЬ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СХОД 23 ВАГОНОВ В КУЗБАССЕ В МАРТЕ ПРОИЗОШЕЛ ИЗ-ЗА ПЛОХОГО СОСТОЯНИЯ ПУТИ - ПРОКУРАТУРА	27
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СРЕДСТВА ОТ «ЗЕЛЕННЫХ» БОНДОВ РЖД МОГУТ ПОЙТИ НА РЕФИНАНСИРОВАНИЕ ЗАЙМОВ НА «ЛАСТОЧКИ» - КОМПАНИЯ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; «РЖД ЛОГИСТИКА» СДЕЛАЛА РЕГУЛЯРНЫМИ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КНР И ФИНЛЯНДИЕЙ	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.05.13; ГРУЗОВИКАМ ОТКРОЮТ ШЛЮЗЫ; СУДОХОДСТВО ПО КАНАЛУ ИМЕНИ МОСКВЫ ПОЛНОСТЬЮ ВОЗОБНОВИТСЯ С 1 ИЮНЯ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ ИЗ ГРУЗИИ В ЛЕТНИЙ СЕЗОН ВЫРАСТЕТ НА 9%, ПОЛЕТЫ В РФ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ПО 13 НАПРАВЛЕНИЯМ	30
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.14; ИЗ-ПОД UTAIR ВЫБИВАЮТ ЗЕМЛЮ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ВЫЙТИ ИЗ UTG И АЭРОПОРТА СУРГУТА	30
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЗАВОД ЗАКУПИТ 16 ДВИГАТЕЛЕЙ VK-2500 НА 1 МЛРД РУБ.	31
ТАСС; 2019.05.13; МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КРЫМА МОГУТ ЗАПУСТИТЬ СРАЗУ ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ЗАЯВОК - АКСЕНОВ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ТРЕТИЙ МС-21 ПРИЛЕТЕЛ В РАМЕНСКОЕ ДЛЯ СЕРТИФИКАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ	32
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 13.05.2019 15:00 КАТАСТРОФА SSJ 100: СЛЕДСТВИЕ	32
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; «АЭРОФЛОТ» В ПОНЕДЕЛЬНИК ОТМЕНИЛ ДВА РЕЙСА НА SSJ-100	33
ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СКР: ИДЕНТИФИЦИРОВАНЫ 40 ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ SSJ-100	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2019.05.13; НЕИЗВЕСТНЫХ ПОЧТИ НЕ ОСТАЛОСЬ; ЗАКОНЧЕНЫ ДНК-ЭКСПЕРТИЗЫ ПО ДЕЛУ О ГИБЕЛИ САМОЛЕТА В ШЕРЕМЕТЬЕВО	34

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ГЛАВА КОМИТЕТА СФ БОНДАРЕВ НАЗВАЛ SSJ-100 ПРЕКРАСНЫМ САМОЛЁТОМ, «ЕСЛИ ГОВОРИТЬ О МОДЕЛИ ВООБЩЕ».....	34
ИНТЕРФАКС СИБИРЬ; 2019.05.14; РЕЙС АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» ИЗ НОВОСИБИРСКА В РОСТОВ НА SSJ-100 ОТМЕНЕН ИЗ-ЗА НЕПРИБЫТИЯ РЕЗЕРВНОГО БОРТА.....	35

КОММЕРСАНТЪ-FM; АНДРЕЙ ЗАГОРСКИЙ; 2019.05.13; СЕМЬИ НЕ СТАНУТ РАЗДЕЛЯТЬ В ПОЛЕТЕ; НУЖНО ЛИ ЗАПРЕТИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКАМ РАССАЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ

Авиаперевозчики могут лишиться права рассаживать родственников по разным местам в салонах самолетов. С такой инициативой выступил депутат Госдумы Василий Власов, который направил **министру транспорта Евгению Дитриху** соответствующее письмо. Сейчас авиакомпании могут распределять места по своему усмотрению. Автор письма ссылается на возможность того, что в экстренных случаях ребенок начнет разыскивать своих родителей, а они - его, что способно создать панику и помешать срочной эвакуации.

Между тем, если бы родственники оказывались рядом друг с другом, то это не только бы отвечало интересам безопасности пассажиров, но и сделало бы условия перелетов более комфортными, уверен автор инициативы, депутат Василий Власов: «На сегодняшний момент многие авиакомпании могут рассаживать пассажиров, как захотят. За то, чтобы оказаться по соседству с родным человеком, нужно либо доплатить деньги - иногда эта сумма превышает 2-3 тыс. руб., либо заранее приобретать билеты. Я считаю это неправильным. В случае экстренной эвакуации лучше бы, чтобы родственники находились вместе.

Я несколько раз сам наблюдал ситуацию, когда семью рассаживали в разные концы салона. Это, во-первых, создает некомфортную ситуацию в самолете, потому что ребенок между рядами бегаёт то к папе, то к маме. А если, не дай бог, произойдет экстренная ситуация, то папа ринется в другой конец лайнера, чтобы найти ребенка, когда он уже с мамой может эвакуироваться через другой выход. В общем, такая паника ни к чему. Я считаю, что нам нужно с **Министерством транспорта** проработать инициативу, чтобы все-таки запретить авиакомпаниям рассаживать семьи в самолетах».

Идея господина Власова вполне здравая, считает главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синецкий. Но вот на практике, по его словам, могут возникнуть трудности: «В этой инициативе есть логика. Другой вопрос - насколько это будет реализуемо технически?

Ведь в нынешних условиях заполняемость рейсов близка к 90%, если не больше, и вполне может возникнуть такая ситуация, когда нужного количества мест рядом просто не окажется.

Тогда возникнет необходимость на каких-то основаниях пересаживать тех людей, которые, допустим, зарегистрировались и доплатили за то, чтобы выбрать для себя конкретное место. Если такую инициативу и вводить, то необходимо учесть все возможности, сложности и тонкости».

В начале мая в аэропорту Шереметьево после жесткой посадки сгорел лайнер Sukhoi Superjet 100 компании «Аэрофлот». В результате трагедии погиб 41 человек. В СМИ выдвигалась версия, что количество жертв могло бы быть значительно меньше, если бы некоторые из спасшихся пассажиров при эвакуации не стали забирать свою ручную кладь. Позднее это предположение было опровергнуто. Однако в Госдуме поддержали идею ограничения доступа к ручной клади на авиарейсах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3967233>

РБК; 2019.05.14; ВЛАСТИ КАЛИНИНГРАДА ОБРАТЯТСЯ К ДИТРИХУ ИЗ-ЗА ТАРИФОВ ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ

Власти Калининградской области обратятся к **министру транспорта Евгению Дитриху** с просьбой установить сквозной тариф для паромной переправы «Балтийск - Усть-Луга». Об этом РБК заявил пресс-секретарь губернатора Калининградской области Дмитрий Лысков.

"Обращаясь к **Евгению Ивановичу Дитриху** мы хотим избежать практически полной парализации, ввиду неконкурентоспособности тарифов на паромной переправе. Мы просим провести совещание по вопросу установления долгосрочных сквозных тарифов

при перевозке грузов с участием паромной переправы «Балтийск - Усть-Луга» с приглашением нас, РЖД, Росморпорта и других заинтересованных лиц», - заявил сказал он.

Пресс-секретарь отметил, что случившаяся задержка отправления парома «Балтийск» связана с невозможностью осуществить его полную загрузку, так как отправители предпочитают возить грузы в Калининградскую область через железные дороги Литвы, где недавно произошло понижение тарифов.

"Собственники парома выпускают его только когда он загружен, так как иначе его возить будет просто экономически не выгодно. Сейчас на литовской железной дороге резко понизились тарифы, и отправителям стало проще возить грузы в Калининград по ней. В то же время, никто не гарантирует того, что железнодорожники не вернут тарифы обратно через какое-то время», - сообщил Лысков.

Также он опроверг информацию о том, что простой парома может быть связан с техническими трудностями.

Ранее в мае капитан парома «Балтийск» Сергей Кривинчук рассказал порталу 47news, что судно не вышло из порта Усть-Луга из-за отсутствия необходимого запаса топлива. По его словам, оператор парома ООО «Силайн Технолоджи» и судовладелец ООО «БФИ» ведут переговоры с компаниями порта, которые не хотят пополнять запасы топлива из-за задолженности судовладельца. Кривинчук также сообщал о проблемах с двигателем парома.

Издание отмечало, что в связи с этим было прервано морское сообщение между Ленинградской и Калининградской областями, так как еще один паром «Амбал» находится на плановом ремонте.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cd117e9a7947563aa51f4c>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЗАВЕРНЯЕВА; 2019.05.13; ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК МОГУТ ОТМЕНИТЬ

Сегодня помимо лицензий авиаперевозчики в обязательном порядке должны получать сертификат эксплуатанта, который сам по себе является разрешительным документом для осуществления перевозок. Это дублирование намерен устранить правительственный законопроект, который Госдума планирует рассмотреть в первом чтении на пленарном заседании 14 мая.

Внесенный в Госдуму правительственный законопроект предлагает упразднить несколько положений Воздушного кодекса, касающихся лицензирования авиаперевозок пассажиров и грузов. Кроме того, эти перевозки предполагается исключить из перечня лицензируемых видов деятельности в ФЗ «О лицензировании».

Сейчас лицензирование деятельности по воздушным перевозкам осуществляется **Росавиацией**. Помимо лицензий авиаперевозчики в обязательном порядке должны получать сертификат эксплуатанта, который сам по себе является разрешительным документом для осуществления перевозок и фактически подтверждает соответствие перевозчика лицензионным требованиям.

"Принятие законопроекта позволит устранить дублирование процедур сертификации авиаперевозчиков процедурами лицензирования их основной деятельности и снять избыточную административную нагрузку с субъектов воздушного транспорта, осуществляющих перевозки воздушным транспортом пассажиров и грузов», - говорится в пояснительной записке к документу.

<https://www.pnp.ru/social/obyazatelnoe-licenzirovanie-passazhirskikh-aviaperevozok-mogut-otmenit.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВВЕДЕНИИ РЕЕСТРА НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОТОЗВАН ИЗ ГОСДУМЫ

Законопроект, наделяющий региональные власти правом вести реестр недобросовестных перевозчиков автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, отозван из Госдумы.

Соответствующее уведомление опубликовано в электронной базе данных нижней палаты парламента.

Документ был внесен Московской областной Думой в октябре 2017 года.

По мнению авторов, реестр недобросовестных перевозчиков позволил бы не допускать к участию в открытом конкурсе юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и участников простого товарищества, которые не приступили к осуществлению регулярных перевозок в срок, установленный в свидетельстве об осуществлении перевозок. Речь шла о муниципальных и межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, смежных межрегиональных маршрутах. Также в реестр предлагалось вносить перевозчиков, которые после вступления в силу решения суда об аннулировании лицензии продолжают осуществлять регулярные перевозки пассажиров и багажа.

На законопроект был получен отрицательный отзыв правительства РФ. Согласно отзыву, не проработан вопрос определения источника и порядка финансирования нового расходного обязательства, так как ведение реестра приведет к дополнительным полномочиям органов госвласти.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В ДЕЙСТВИЕ С 1 ИЮЛЯ 2019Г

Комитет Госдумы по бюджету на заседании в понедельник рекомендовал принять в первом чтении законопроект об обнулении НДС на внутренние авиаперевозки в обход Москвы, при этом предлагается уточнить, что данная норма вступит в силу с 1 июля 2019 года.

Правительственный законопроект об установлении нулевой ставки НДС на внутренние авиарейсы в обход аэропортов Москвы и Московской области был внесен в Госдуму в апреле. Отмечалось, что рейсы, выполняющиеся через московские аэропорты, по-прежнему будут облагаться НДС в размере 10% (льготный режим установлен до 2021 года). Нулевой НДС для рейсов в Симферополь, Севастополь, Калининградскую область и на Дальний Восток, который согласно ранее принятым решениям действует до 2025 года, также остается в силе.

На заседании думского комитета по бюджету замглавы Минфина Илья Трунин сообщил, что принятие данного законопроекта, скорее всего, не приведет к удешевлению межрегиональных перевозок. «Дешевле не будет, сразу хочу сказать. Это, скорее всего, не повлияет на тарифы на авиаперевозки. Просто авиаперевозки, скажем так, из Якутска в Сочи, минуя Москву, будут несколько дешевле для авиакомпаний, чем через Москву и Московский авиаузел», - отметил замминистра.

В отзыве комитета по бюджету говорится, что вступление в силу федерального закона предусматривается по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС. Комитет предлагает предоставить данную льготу с 1 июля 2019 года.

Также думский комитет обращает внимание на то, что наименование законопроекта содержит термин «региональные маршруты», который не определен в законодательстве РФ.

Счетная палата РФ в своем заключении на законопроект отмечает, что целесообразно определить период действия устанавливаемой льготы, по окончании которого можно будет оценить эффективность ее введения и принять решение о ее продлении либо отмене.

Документ планируется рассмотреть в первом чтении на заседании Госдумы 16 мая.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ВОПРОС ПРИОСТАНОВКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВИАТЕХНИКИ - ПРЕРОГАТИВА НЕ КРЕМЛЯ, А МИНТРАНСА, ОТМЕЧАЕТ ПЕСКОВ

Кремль не имеет полномочий поднимать вопрос о прекращении эксплуатации тех или иных видов техники, в том числе самолетов SSJ-100, это находится в компетенции Минтранса, заявил пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

"Я еще раз повторяю, что Кремль не имеет полномочий ставить вопрос о возможности продолжения эксплуатации той или иной техники, в том числе авиационной», - сказал он журналистам.

По его словам, «эта тема, безусловно, должна комментироваться, и эти вопросы должны формулироваться только в адрес специалистов, специализированных ведомств, и в первую очередь это, конечно, **Минтранс** России».

Так Д.Песков ответил на вопрос, не считают ли в Кремле возможным поднять тему приостановки эксплуатации SSJ-100 на фоне участвовавшей отмены рейсов, осуществляемых этими самолетами.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/13/v-kremle-pereadresovali-voprosy-po-ssj-100-v-mintrans.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.05.14; ПОРТАЛ В НЕБО: МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ЧЕРЕЗ ГОСУСЛУГИ; ВЕДОМСТВО УЖЕ НАЧАЛО КОНСУЛЬТАЦИИ НА ЭТУ ТЕМУ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Возможность бронирования и покупки льготных авиабилетов на субсидируемые маршруты через портал госуслуг обсуждают в **Минтрансе**. Создание системы ведомство прорабатывает с авиакомпаниями, сообщили «Известиям» в министерстве. Сейчас приобрести проездные документы в Крым, Калининград и на Дальний Восток можно только в кассах, из-за чего людям приходится стоять в очередях сутками. В 2019 году такими билетами воспользуются порядка 1 млн пассажиров. Для организации продаж с использованием сайта госуслуг придется не только доработать законодательство, но и сам портал — для этого потребуется почти год, отмечают участники рынка и эксперты. Авиакомпании пока пытаются решить проблему ажиотажного спроса своими силами. Правда, на сайтах некоторых перевозчиков дешевые билеты могут купить пока только пенсионеры и студенты.

Конец очередям

Минтранс прорабатывает возможность создания системы, которая позволит бронировать и выкупать льготные авиабилеты через федеральный портал госуслуг, рассказали «Известиям» в ведомстве. Представитель министерства добавил, что для принятия взвешенного решения проводятся консультации с авиаперевозчиками.

Речь идет о покупке билетов на маршруты из Москвы в дальневосточные регионы, Крым, Калининград, а также на межрегиональные рейсы. За счет субсидирования государством этих направлений билеты на них в два-три раза дешевле, что вызывает ажиотажный спрос. В итоге проездные документы раскупаются в считанные дни и людям приходится подолгу стоять в очередях. По действующим правилам льготные категории граждан могут приобрести билеты только в кассах авиакомпаний или уполномоченных агентств.

Из-за этого в январе 2019 года в Приморье и на Камчатке у касс и офисов продаж «Аэрофлота» (крупнейший получатель субсидий для перевозки льготников), по данным местных СМИ, выстраивались огромные очереди, в которых люди проводили от нескольких часов до нескольких дней. В апреле из-за ажиотажа в ДФО авиакомпания перевела кассы на усиленный режим работы и увеличила период бронирования льготных билетов, в течение которого их можно выкупить, с 72 часов до семи суток.

Государство субсидирует перевозки по ряду направлений, компенсируя авиакомпаниям часть выпадающих доходов. Это касается перелетов из Москвы в регионы Дальнего Востока, Крым, Калининград и обратно, а также некоторых межрегиональных маршрутов. Воспользоваться дешевыми билетами могут граждане РФ до 23 лет, инвалиды и сопровождающие их лица, члены многодетных семей и пенсионеры. По данным **Минтранса**, в 2019 году по программе субсидирования перевозок в ДФО, Крым, Калининград планируется обслужить порядка 1 млн льготников. В рамках субсидирования межрегиональных перелетов на 1 апреля льготой воспользовались более 288,5 тыс. пассажиров.

Молодым везде у нас билеты

В опрошенных «Известиями» авиакомпаниях сообщили, что пока не обсуждали с **Минтрансом** механизм продажи льготных билетов через портал госуслуг. Но в целом такое предложение оценивают положительно.

— «Уральские авиалинии» готовы рассмотреть такую возможность, если технически удастся реализовать покупку льготных билетов на портале госуслуг, — сказала «Известиям» пресс-секретарь авиакомпании Вера Гасникова.

Сейчас авиакомпания старается решить проблему своими силами: на сайте перевозчика запущен сервис покупки субсидируемых билетов, которым могут воспользоваться молодые люди до 23 лет и пенсионеры. Остальные категории льготников (инвалиды и члены многодетных семей) вынуждены стоять в очередях. В S7 «Известиям» сообщили, что в компании есть аналогичный сервис. Однако в нем также не реализована функция подтверждения льгот для людей с ограниченными возможностями и многодетных семей.

Президент «Utair — пассажирские авиалинии» Павел Пермяков сказал «Известиям», что поддерживает инициативу о продаже льготных билетов на сайте госуслуг. Он добавил, что авиакомпания в ближайшее время планирует запустить реализацию билетов по субсидируемым направлениям у себя на сайте.

В авиакомпании «Азимут» отметили, что «всегда рады расширить спектр услуг и возможностей» для пассажиров.

— Сейчас билеты на субсидируемые рейсы в Крым и Калининград можно приобрести не только в кассах уполномоченных агентов, но и в контакт-центре, работающем круглосуточно, — добавил представитель перевозчика.

В «Аэрофлоте», Nordstar, АК «Якутия» на запрос не ответили, в Nordwind от комментариев отказались.

Нашли препятствия

Для того чтобы льготники смогли приобретать дешевые авиабилеты через сайт госуслуг, необходимо внести изменения в действующее законодательство — в пункт 45 Федеральных авиационных правил (ФАП), пояснил «Известиям» старший партнер адвокатского бюро «Титов, Кузьмин и партнеры» Андрей Кузьмин. Согласно этому пункту, сейчас перевозочные документы оформляются перевозчиком или уполномоченным агентом.

— Надо будет дополнить список уполномоченных структур по оформлению льготных билетов, — пояснил эксперт.

По словам юриста компании «Глазунов и Семенов» Ивана Лосева, сейчас портал госуслуг позволяет пройти регистрацию в несколько этапов. Последним из которых является подтверждение личности в специально организованных пунктах.

— Тем самым подтвержденный аккаунт позволяет идентифицировать конкретного гражданина при получении государственных услуг, оплате налогов, штрафов и прочее. Поэтому людям, имеющим право приобретения льготных авиабилетов, теоретически не нужно ничего, кроме подтвержденного аккаунта, — отметил юрист.

Однако для реализации этой инициативы также нужно будет решить ряд технических проблем, отметил источник «Известий» в одной из крупных ИТ-компаний. В частности, каким-то образом получить доступ к базам данных авиакомпаний, на что перевозчики вряд ли пойдут.

Директор производственного офиса компании «РТ Лабс» (оператор федерального портала госуслуг) Дмитрий Чуркин отметил, что технически обеспечить предоставление такой услуги возможно, но разработка алгоритма может занять существенное время — от нескольких месяцев до года. Он согласился с мнением юристов, что перед решением техзадач необходимо доработать нормативные акты.

Цивилизованный подход

С предложением изменить законодательство для того, чтобы льготные категории граждан могли приобретать дешевые авиабилеты через портал госуслуг, в **Минтранс** в апреле 2019 года обращалось Общероссийское объединение пассажиров.

— Это абсолютно не цивилизованный подход, когда люди ждут у касс до 30 часов, вынуждены ночевать в аэропорту. Должны быть реализованы комфортные условия покупки билетов. Тем более что технические возможности для этого есть, — пояснил его председатель Илья Зотов.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев также считает идею использовать портал госуслуг «разумной»: «С точки зрения подтверждения личности и права на льготы это вполне возможно». Еще удобнее, по словам эксперта, использовать госуслуги для идентификации личности с последующим приобретением льготных авиабилетов на сайтах самих авиакомпаний. Он добавил, что это, конечно, потребует доработки портала и электронных систем перевозчиков.

<https://iz.ru/876300/aleksandr-volobuev/portal-v-nebo-mintrans-obsuzhdaet-prodazhu-lgotnykh-biletov-cherez-gosuslugi>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.05.13; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДЯТ В ГОСДУМЕ КАТАСТРОФУ С SUKHOI SUPERJET 100

Руководитель Экспертного совета Государственной Думы по авиационной промышленности, первый замглавы Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенев сообщил «Парламентской газете», что эксперты совета намерены провести внеочередное заседание по теме крушения самолета в аэропорту Шереметьево.

После получения результатов расследований Международного авиационного комитета и государственной комиссии относительно причин катастрофы в Шереметьево 5 мая, Экспертный совет Государственной Думы по авиационной промышленности намерен провести внеочередное заседание, посвященное теме авиационной безопасности.

"Сразу же по получении материалов работы комиссии мы проведем внеочередное заседание, посвященное именно этому вопросу - вопросу повышения безопасности авиаперевозок. Причем оно будет касаться не только самолетов семейства Sukhoi Superjet 100. Будет также обобщена статистика возрастов зарубежных самолетов, которые находятся в операционном или финансовом лизинге у отечественных авиаперевозчиков. Поскольку в последнее время мы видим некий тренд на использование более возрастных самолетов, чем было год-два назад. Также будет внимательно рассмотрен вопрос подготовки пилотов», - сказал Владимир Гутенев.

Депутат уверен, что результаты работы комиссии дадут экспертам и законодателям повод для шагов по повышению эффективности нашей авиационной отрасли. «Например, если будет выявлено, что существуют серьезные пробелы в подготовке пилотов, что, конечно же, является недопустимым, то наряду с изменениями программ обучения мы будем принимать и выводы в отношении тех лиц, которые должны обеспечить процесс подготовки», - пояснил парламентарий. Впрочем, он тут же подчеркнул, что на данный момент говорить о конкретных изменениях в процессе подготовки летного состава абсолютно преждевременно, поскольку результаты причин крушения SSJ-100 5 мая пока что доподлинно неизвестны.

Самолет Sukhoi Superjet 100 авиакомпании «Аэрофлот», следовавший из Москвы в Мурманск, 5 мая совершил аварийную посадку в аэропорту Шереметьево, после чего загорелся. Всего на борту лайнера находились 73 пассажира и пять членов экипажа. В результате происшествия погиб 41 человек. Следственный комитет возбудил уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц.

Ранее заместитель председателя Комитета Госдумы по контролю и Регламенту, член фракции «Единая Россия» Михаил Романов направил обращения к генеральному прокурору Юрию Чайке и к председателю Следственного комитета Александру Бастрыкину с требованием уделить пристальное внимание расследованию ЧП при посадке самолета Sukhoi Superjet 100.

Руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** (Росавиации) **Александра Нерадько** и главу **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** (Ространснадзор) **Виктора Басаргина** парламентарий также просит провести внеочередную проверку всех используемых в настоящее время самолетов серии SSJ-100 и до момента окончания расследования всех обстоятельств ЧП не выпускать их в небо.

Эксперты обсудят в Госдуме катастрофу с Sukhoi Superjet 100

<https://www.pnp.ru/politics/eksperty-obsudyat-v-gosdume-katastrofu-s-sukhoi-superjet-100.html>

РИА НОВОСТИ # НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.05.13; В САРАТОВЕ ПОСТРОИЛИ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛА НОВОГО АЭРОПОРТА

Строительство ряда объектов саратовского аэропорта «Гагарин», включая пассажирский терминал, завершено, говорится в сообщении **Росавиации**.

"Средне-Поволжское управление Ростехнадзора выдало заключение о соответствии (ЗОС) построенных объектов нового саратовского аэропорта «Гагарин» требованиям проектной документации и технических регламентов. Заключение распространяется на здания, сооружения и инженерные сети, построенные за счет инвестиционной программы АО «СарАэро-Инвест» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов»), - говорится в сообщении.

В частности, **Росавиация** сообщает о завершении строительства аэровокзального комплекса (пассажирского терминала), административного и технологического здания, здания государственных контрольных органов, гаража средств наземного обслуживания, котельной, кинологического комплекса, инженерных сетей и ряда других объектов.

"ЗОС фактически подтверждает полную строительную готовность данных объектов и является основанием для получения разрешения **Росавиации** на их ввод в эксплуатацию», - отмечается в сообщении.

Строительство саратовского аэропорта представляет собой совместный проект РФ, области и частного инвестора в лице УК «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову»). Новый аэропорт строится в 30 километрах от Саратова, около села Сабуровка. Общая стоимость проекта оценивается в 20 миллиардов рублей. Пропускная способность проектируемого пассажирского терминала составит 1 миллион человек в год, общая площадь - 25 тысяч квадратных метров.

Глава **Росавиации Александр Нерадько** в октябре прошлого года сообщил, что ввод аэропорта в эксплуатацию намечен на 1 сентября 2019 года. Однако спикер Госдумы Вячеслав Володин позднее заявил, что запуск аэропорта может состояться уже в августе. В мае 2018 года строящемуся аэропорту было присвоено имя «Гагарин».

<https://realty.ria.ru/20190513/1553450470.html>

5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ; 2019.05.13; ДОРОЖНИКАМ МОГУТ РАЗВЯЗАТЬ РУКИ

ВЕДУЩАЯ: Росавтодор решил узаконить то, над чем раньше смеялись. Вот так, все видели, у нас часто укладывают асфальт. Но то, что раньше считалось комичным роликом, теперь впишется в новый ГОСТ. По новым стандартам делать дороги разрешается хоть в снег, хоть в дождь, хоть в мороз до -10. И с одной стороны можно понять ремонтников: страна большая, лето местами очень короткое. Но с другой - сколько денег закатывается в покрытие, которое не прослужит и сезона. Иван Уваров спросил экспертов в холодной Финляндии, как они справляются, и что думают о наших всепогодных технологиях.

КОР.: И хотя о новом Госстандарте они и не слышали, уже сейчас эти рабочие на голубом глазу уверяют: в дождь асфальт они никогда не кладут.

КОР.: Часто в дождь укладываете?

МУЖЧИНА: Нет.

КОР.: Не часто?

МУЖЧИНА: Вообще не укладываем в дождь.

КОР.: А сейчас вы что делаете?

МУЖЧИНА: Где дождь?

КОР.: Бригадир, подъехав на недешевой иномарке, уверяет: работы на время дождя приостановлены. Но после того, как начальник нажмет на газ и покинет участок, пройдет меньше пяти минут - и асфальт продолжают укладывать.

Такие сцены можно видеть в любом городе страны. Вот Липецк. Снежный покров почти полметра толщиной - дорожникам не преграда.

МУЖЧИНА 2: Спасибо, снег выпал, а то так бы асфальт и не положили.

КОР.: В ассоциации «Росасфальт» оправдываются: вести работы в дождь и снег приходится. Между качеством асфальта и безопасностью на дорогах выбирают последнее. **Николай БЫСТРОВ**, президент Ассоциации производителей и потребителей асфальтобетонных смесей «Росасфальт»: Мы не только можем, а обязаны производить

дорожные работы в неблагоприятных условиях, понижая качество, для того чтобы предотвратить тяжелые последствия для участников дорожного движения.

КОР.: Но вот о качестве такого ремонта говорить не приходится. Только в прошлом году в России произошло 44 тыс. аварий из-за разбитых дорог. Вот небольшая улица в Санкт-Петербурге. По словам жителей ближайших домов, новый асфальт здесь появился осенью, как раз во время дождя. Сейчас, чтобы объехать эти ямы, приходится заезжать на тротуар. Чтобы асфальтовое покрытие было ровным и долговечным, участок дороги сначала полностью расчищают. Затем укладывают на него несколько слоев подготавливающей основы, причем эта основа должна быть сухой. На сырую поверхность асфальт, конечно же, ляжет, но прослужит он недолго.

Сейчас укладывать асфальт можно при температуре до +5 градусов. По новым правилам этот диапазон расширяется до минус 10.

А еще разрешат работать во время осадков до 5 миллиметров. Такую погоду разработчики ГОСТа за дождь не считают. Хотя 1 миллиметр осадков - это литр воды на квадратный метр.

Евгений СЕМЧУК, генеральный директор НИИ транспортно-строительного комплекса: Это очень незначительное количество осадков, которое позволяет высушить автомобильную дорогу в течение очень короткого времени.

КОР.: Финляндия, как и значительная часть нашей страны, тоже находится на севере. Но там все же не позволяют себе укладывать асфальт при -10. Профессиональный строитель Тимо Сааренкетто несколько раз с удивлением переспрашивает: неужели в России, правда, предлагают ремонтировать дороги при снеге и дожде. Это же абсурд.

Тимо СААРЕНКЕТО, генеральный директор и президент дорожной компании: Осадки и дождь будут в любом случае плохо сказываться на укладке асфальта. В независимости от их количества плотность асфальта не получится качественной. Осадки - это в принципе одна из основных причин разрушения покрытия.

КОР.: В Петербургской лаборатории по исследованию качества дорожного покрытия с авторами новых правил тоже готовы поспорить. Эксперты говорят: во влажной среде асфальт начинает буквально кипеть.

Андрей ДЕМИН, руководитель службы управления контролем качества «Дирекции транспортного строительства»: Все мы гладим рубашки. Мы ее сбрызгиваем водой и потом гладим, и с ней ничего не случается. Но если мы эту же рубашку положим в тазик с водой, а сверху еще положим утюг, мы все понимаем, к чему это приведет.

КОР.: Получается, что проект нового ГОСТа просто узаконит существующую практику укладки асфальта при минусовых температурах, да к тому же в дождь и снег. Но на бумаге все выглядит красиво: обещают использовать новейшие технологии, асфальт использовать в крытом кузове. А дорогу перед ремонтом обрабатывать спецреагентами и просушивать. Но будут ли соблюдать эти нормы дорожники?

Дмитрий ПОПОВ, автоэксперт: Есть совершенно небольшой перечень ГОСТов, которые обязательны к применению. Все остальные носят рекомендательный характер. Вот здесь надо задаться вопросом - мы хотим результата или мы хотим просто ГОСТа?

КОР.: Окончательную версию нового ГОСТа обещают представить как раз к зиме. К тому времени, вероятно, этот свежий асфальт придет в негодность. И сюда вновь приедут рабочие латать дыры за счет бюджета. 31 млрд. руб. закатали в асфальт только в прошлом году. Эти деньги были выделены на федеральный проект **«Безопасные и качественные дороги»**.

Иван Уваров, Дмитрий Логвиненко, Людмила Степанова, Татьяна Богачук. Любовь Киченко. «Известия», специально для «Пятого канала».

ТАСС; 2019.05.13; В КАЛУГЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 46 КМ ДОРОГ В 2019 ГОДУ

Ремонт дорог общей протяженностью 46 км в Калуге обойдется региону в 600 млн рублей в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году, сообщили в понедельник ТАСС в пресс-службе правительства Калужской области.

«С учетом грядущего юбилея Калуги, основные средства будут направлены на дороги областного центра, таким образом, в 2019 году в городе будут отремонтированы 27 дорог

общей протяженностью 46 км», - рассказал ТАСС губернатор Калужской области Анатолий Артамонов.

До конца 2024 года благодаря нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» будут отремонтированы почти 700 км дорог Калужской агломерации, куда входят города Калуга и Обнинск, а также Бабынинский, Дзержинский, Малоярославецкий, Перемышльский и Ферзиковский районы. За шесть лет на эти цели из федерального и областного бюджетов будет направлено более 4,1 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6423906>

ТАСС; 2019.05.13; БОЛЕЕ 40 КОМПЛЕКСОВ ДЛЯ МОНИТОРИНГА ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ УСТАНОВЯТ НА ЯМАЛЕ К КОНЦУ 2024 ГОДА

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа за шесть лет планируют внедрить 41 новый комплекс для мониторинга дорожной ситуации на территории региона. Данные работы предусмотрены национальным проектом «**Безопасные и качественные автодороги**», сообщается в понедельник на сайте департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО.

"За шесть лет планируется ввести в эксплуатацию 41 новый комплекс, в том числе: 15 рубежей контроля скоростного режима, выезда на встречную полосу движения, 14 рубежей контроля среднего скоростного режима на участке между двумя камерами, девять рубежей контроля невыполнения требований ПДД уступить дорогу пешеходам, пять рубежей контроля проезда перекрестков на запрещающий сигнал светофора, стоп-линия», - говорится в сообщении.

Кроме того, на автомагистралях Ямала установят три пункта весогабаритного контроля. «Современные пункты позволят автоматически взвешивать и определять размеры транспортного средства без его торможения или полной остановки, определять скоростной режим и проводить фотофиксацию. Их внедрение позволит повысить сохранность дорог, увеличить их межремонтные сроки», - добавили в ведомстве.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6423806>

ТАСС; 2019.05.13; БОЛЕЕ 25,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В ЯКУТИИ

Свыше 25,5 млрд рублей направят до 2024 года на строительство, ремонт и реконструкцию региональных дорог в Якутии. Как сообщил в понедельник ТАСС руководитель департамента дорожной службы и автомобильного транспорта регионального Минтранса Алексей Миронов, это позволит привести в нормативное состояние порядка 40% региональных трасс.

"В рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автодороги**» за счет средств федерального бюджета и дорожного фонда республики на период до 2024 года будет направлено более 25,5 млрд рублей на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт региональных дорог в Якутии», - сказал он.

Миронов добавил, что к концу 2024 года планируется увеличить долю дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 39,3%.

<https://tass.ru/ekonomika/6422094>

ИА REGNUM; 2019.05.13; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» СНОВА БУДЕТ ДЕЛАТЬ КОМПАНИЯ «ЕКС»

В Ярославской области определился подрядчик, который будет проводить ремонт дорог в рамках проекта «**Безопасные и качественные дороги**». Информация об этом размещена на портале госзакупок, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

Лот на 421 млн рублей выиграло АО «Группа компаний «ЕКС». С ней заказчик - «Областная дорожная служба» планирует заключить договор как с единственным поставщиком. Заявки других участников аукциона были отклонены.

Речь идет о ремонте дорог «Ярославль - Углич», «Григорьевское - пос. Михайловский - Норское», «подъезд от ул. Гагарина г. Ярославля - «Ярославль - Шопша», «Москва -

Архангельск» - Дубки», «Туношна - Бурмакино», «Ярославль - Заячий Холм - а/д «Иваново - Писцово - Гаврилов-Ям - Ярославль».

В 2018 году «ЕКС» была подрядчиком по проекту «Безопасные и качественные дороги» в самом Ярославле. К ее работе предъявляли претензии общественники. Они указывали на такие нарушения как укладка асфальта в дождь, отсутствие разметки, отсутствие опалубки при установке бордюрного камня.

Отметим, что в если в районах Ярославской области уже подводят итоги конкурсных процедур по проекту, то в Ярославле аукционы только начали объявлять.

<https://regnum.ru/news/2627061.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; КОРИДОР БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС БУДЕТ «ПЛОТНО РАБОТАТЬ С ТРАНССИБОМ» - ГЛАВА РЖД

Железнодорожная линия из Азербайджана в Турцию Баку-Тбилиси-Карс (БТК) помимо прочего будет ориентирована на грузопотоки, идущие через Транссибирскую магистраль, отмечают в ОАО «Российские железные дороги».

"БТК - это европейский коридор, который шел в обход РФ, но на сегодняшний момент в меморандуме закреплены положения, что этот коридор будет плотно работать с Транссибом», - заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров на ежемесячном общесетевом селекторном совещании 8 мая (слова топ-менеджера приводит корпоративное телевидение монополии).

Как сообщалось ранее, 6 мая руководители железных дорог РФ, Турции и Азербайджана договорились о возможности строительства второго железнодорожного пути с шириной колеи 1520 мм на участке Ахалкалаки (Грузия) - Карс протяженностью 76 км по территории Турции и логистического терминала в Карсе. При этом, правда, глава грузинского правительства Мамука Бахтадзе отметил, что линия Баку-Тбилиси-Карс является стратегическим проектом Азербайджана, Грузии и Турции - и любой другой участник может присоединиться к нему только с согласия всех трех стран.

"Российские железные дороги» отмечали, что «меморандум предусматривает совместные действия для обеспечения регулярных ж/д перевозок по маршруту Баку-Тбилиси-Карс, включая установление экономически обоснованных тарифов и привлечение новой грузовой базы».

"На сегодняшний момент ситуация меняется. Все больше наши коллеги задумываются о «бесшовности» технологий (транспортировки - ИФ), и, видя те результаты, которые показывают «Российские железные дороги» - транзит, растущий каждый год на 20-25%, - принимают решения о том, чтобы изменить систему у себя на территориях», - также заявил в этой связи в ходе селекторного совещания О.Белозеров. Кроме того, он отметил, что РЖД «получают возможность дополнительной работы с Южной Европой».

Магистраль Баку-Тбилиси-Карс была введена в эксплуатацию в 2017 г. В рамках проекта построена железная дорога Карс-Ахалкалаки протяженностью 98 км, из которых 68 км - по территории Турции, 30 км - Грузии, а также осуществлена реконструкция в Грузии 183-километрового участка Ахалкалаки-Тбилиси. Работы на грузинской части магистрали финансировались Азербайджаном, выделившим Грузии два льготных кредита на общую сумму \$775 млн. Общая протяженность БТК составляет 826 км.

ТАСС; 2019.05.13; WSJ: ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ВОЗОБНОВЯТ НЕ РАНЬШЕ СЕРЕДИНЫ АВГУСТА

Эксплуатация американских самолетов Boeing 737 MAX может быть возобновлена не раньше середины августа текущего года, что гораздо позже планов компании Boeing. Об этом сообщила в понедельник газета The Wall Street Journal со ссылкой на источники в авиастроительной отрасли и Федеральном авиационном управлении (ФАУ) США.

От ФАУ ожидают предварительного согласия на установку на самолетах данной серии обновленной системы MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System), сбой в работе которой, как предполагается, привел к крушению эфиопского лайнера Boeing 737 MAX 8. Источники издания называют в качестве даты 23 мая, когда состоится очередная встреча совместной комиссии в составе американского и международных

авиарегуляторов. Однако ФАУ потребуются дополнительно несколько месяцев, чтобы окончательно сертифицировать систему MCAS и лайнеры 737 MAX, причем отчасти из-за международных авиарегуляторов, которые хотят самостоятельно убедиться в надежности модернизации Boeing данной серии.

Согласно публикации, возобновление полетов Boeing 737 MAX будет носить поэтапный характер и растянется на несколько месяцев. Как результат, возобновить эксплуатацию этих самолетов в Северной Америке представляется возможным не раньше середины августа. Компания Boeing же рассчитывала на то, что это произойдет до наступления июня и соответственно до сезона летних отпусков, являющегося самым напряженным для воздушных перевозок.

10 марта в Эфиопии разбился самолет Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, в результате чего погибли 157 человек. 29 октября 2018 года самолет аналогичной модели компании Lion Air разбился в Индонезии при схожих обстоятельствах, унес жизни 189 человек.

Глава Boeing Деннис Меленберг ранее признал, что на борту двух самолетов 737 MAX имел место сбой в работе системы MCAS перед тем, как они разбились. Многие страны мира, включая Россию, США и государства ЕС, из соображений безопасности приостановили эксплуатацию самолетов этой серии. 13 марта президент Дональд Трамп заявил, что США приостанавливают все полеты самолетов Boeing 737 MAX 8 и MAX 9 до его дальнейшего распоряжения.

<https://tass.ru/ekonomika/6424932>

ТАСС; 2019.05.13; КОМПАНИИ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ОБСУДЯТ В ДУШАНБЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

Первый круглый стол для руководителей авиакомпаний Центральной Азии по вопросам развития региональной гражданской авиации состоится в понедельник в Душанбе, сообщил РИА Новости глава пресс-службы компании «Сомон Эйр» Тимур Бандишоев.

"Данное мероприятие состоится по инициативе «Сомон Эйр» и при поддержке агентства гражданской авиации при правительстве Таджикистана и Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA)», - сказал он.

По его словам, среди участников встречи руководители компаний: «Сомон Эйр» (Таджикистан), «Эйр Астана» (Казахстан), SCAT (Казахстан), QAZAQ Air (Казахстан), Uzbekistan Airways (Узбекистан) и «Авиа Траффик» (Киргизия). Представители IATA примут участие в работе круглого стола в качестве наблюдателей и экспертов.

Участники круглого стола, в частности, намерены обсудить экономические перспективы на ближайшие годы, региональные препятствия для развития, «умное регулирование», аспекты безопасности полетов.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.05.14; ЦЕЛИ НАЦПРОЕКТОВ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕОБСУДИТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОСИТ ОТЛОЖИТЬ ЭТОТ РАЗГОВОР

На встрече с экспертным сообществом премьер-министр Дмитрий Медведев признал существование во властных структурах разногласий по поводу приоритетов бюджетных расходов, определенных нацпроектами. Позиция правительства в этом вопросе — отложить до разворачивания всей инфраструктуры нацпроектов любую коррекцию приоритетов. Впрочем, по крайней мере два направления коррекции уже очевидны: восстановление строительства идет медленнее, чем предполагает самый крупный жилищный нацпроект, а рост инвестиций в экономике сильнее, чем ожидал Белый дом, зависит от уровня госрасходов.

Встреча экспертов и премьер-министра, в которой принимали участие первый вице-премьер Антон Силуанов и министр экономики Максим Орешкин (ее готовило Минэкономики), — вполне стандартный формат. По данным "Ъ", вполне предсказуемыми были и доклады: так, ректор РАНХиГС Владимир Мау говорил об институциональной среде, ректор ВШЭ Ярослав Кузьминов — об образовании, проректор ВШЭ Лилия

Овчарова — о демографии, проректор ВАВТ Павел Кадочников и Александр Габуев из Центра Карнеги — о мировых «торговых войнах». Нестандартной была лишь тема встречи — Дмитрий Медведев впервые подтвердил существование споров о приоритетах нацпроектов и предложений их коррекции, в том числе обсуждавшихся на заседании совета по нацпроектам 8 мая. По его словам, позиция правительства в этом вопросе — отказ от любой коррекции приоритетов до того, как будут «достигнуты какие-то результаты, полностью развернута работа», — лишь тогда возможно «оценить, насколько пропорции финансирования, которые выработаны (и утверждены, подчеркиваю), отвечают целям национальных проектов и национальных целей». Соответственно, экспертные консультации были призваны в том числе оценить, насколько может быть обосновано (внешними событиями, другими причинами) мнение о том, что эти приоритеты нуждаются в коррекции.

Сами по себе нацпроекты, в рамках которых с 2019 года производится самая крупная часть расходов федерального бюджета, призваны реализовывать «национальные цели развития» из майского указа президента Владимира Путина 2018 года.

Большая часть «национальных целей» сформулирована по итогам работы 2016–2018 годов Центра стратегических разработок под руководством нынешнего главы Счетной палаты Алексея Кудрина — а приоритеты указа определялись при участии правительства, а также помощника президента Андрея Белоусова. Вопрос о достаточности расходов для достижения целей по поручению премьер-министра должно было разрешить Минэкономики к маю 2019 года, сам же по себе механизм даже частичной корректировки расходов нацпроектов (см. “Ъ” от 12 февраля) по инициативе Минфина усложнен.

Кто отвечает за нацпроекты

Говорить о каких-либо итогах нацпроектов, формально реализуемых один квартал, а де-факто меньше, невозможно — однако две темы, связанные с набором приоритетов и «национальных целей» и уже обсуждавшиеся на площадках Госсовета и президентского совета по нацпроектам, к маю 2019 года стали очевидны. Они, например, вытекают из оценок Банка России в опубликованном в понедельник бюллетене «О чем говорят тренды» (pdf.) по итогам первого квартала.

Напомним, в 18 трлн руб. расходов нацпроектов (с учетом формально частных инвестиций) 5,7 трлн руб. являются прямыми социальными расходами. В блоке нацпроектов, ориентированных на экономический рост (10,1 трлн руб. расходов 2019–2024 годов), 5,9 трлн руб. — траты федерального бюджета. Между тем расчеты ЦБ демонстрируют, что с мая 2018 года индекс обрабатывающих отраслей, ориентированных на инвестиционный спрос, монотонно снижается — весь рост в обработке обеспечивается подотраслями, обеспечивающими промежуточный и конечный спрос. «Снижение закупок в рамках госзаказа (см. также «Сегодняшнее число». — “Ъ”), скорее всего, является основным фактором такой динамики в этой отрасли», — предполагают в ЦБ, фиксируя, что часть негатива связана с сокращением закупок на госсредства «прочих транспортных средств» (в основном коммунального транспорта) и оборудования. В структуре федеральных расходов в сравнении с 2018 годом принципиальных изменений не было — то есть уровни федеральных трат сейчас коррелируют со спадом в производстве средств производства. Рынок (в значительной степени огосударственный) не ждет роста спроса на инвесттовары — а зависимость инвестиций от госрасходов при расчетах «национальных целей» недооценивалась.

Единственный класс инвесттоваров с положительной динамикой — стройматериалы. Впрочем, оценки ЦБ в этой сфере осторожны — в отрасли сильна сезонность и наблюдается не только улучшение портфеля заказов, но и оптимизация (сокращение) численности, и падение прибылей.

По группе нацпроектов, связанных с комфортной средой, участие бюджета — 2 трлн руб. из 9,9 трлн руб. общих расходов. И несмотря на подтверждаемый ЦБ ипотечный бум, вероятность выполнения в графике целей жилищного нацпроекта при неизменности приоритетов сомнительна — а это один из самых капиталоемких секторов, «добавление» его госрасходов (что, напомним, не раз обсуждалось на площадке Госсовета) вызовет или сокращение расходов по другим целям, или уход от «бюджетных правил».

<https://www.kommersant.ru/doc/3967532>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН;; 2019.05.13; С КОНТРОЛЕМ НА МЕСТАХ; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРАМ ЛИЧНО ЕЗДИТЬ В РЕГИОНЫ И СЛЕДИТЬ ЗА НАЦПРОЕКТАМИ

Зампреды правительства должны глубже погружаться в нюансы реализации национальных проектов в регионах, считает премьер-министр Дмитрий Медведев.

Глава кабинета министров в понедельник провел совещание со своими заместителями и предложил еще раз обсудить итоги заседания Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам, на котором подводились результаты первого года работы над выполнением майского указа Владимира Путина, в котором он поставил цели развития страны до 2024 года. «Президентом были расставлены акценты, но есть, безусловно, целый ряд вопросов, на которые нужно обратить самое пристальное внимание, поставить их на контроль», - обратил внимание Медведев.

Внимание это требуется не только федеральному, но и особенно региональному уровню. Еще в конце прошлого года глава правительства потребовал от министров составить графики поездок по стране, чтобы непосредственно отслеживать работу по нацпроектам. Теперь он хочет, чтобы на места чаще выезжали и его заместители. «Просил бы всех вице-премьеров, естественно, максимально глубоко погрузившись в материал, следить за тем, что происходит не только на федеральном уровне, но и на уровне регионов, - сказал он им. - Проще говоря, просто ездить в командировки и на месте смотреть, чего и как делается».

- Очень важно, чтобы у нас был правильным образом отлажен контакт с региональными властями, - подчеркнул премьер. - Задачи все эти решаются в регионах, в муниципалитетах, но тем не менее все равно федеральная составляющая очень весомая, и просил бы вот эту связку обеспечить.

В развитие темы Дмитрий Медведев сообщил, что утвердил меры господдержки научно-образовательных центров, создание которых предусматривает национальный проект «Наука». «К 2021 году должно быть сформировано не менее 15 центров, которые должны объединить ведущие университеты, научные организации с компаниями, которые действуют в реальном секторе экономики», - напомнил он. В федеральном бюджете на 2019-2021 годы общие расходы на развитие научной и научно-производственной кооперации в рамках нацпроекта составляют около 23,5 миллиарда рублей.

Гранты и субсидии со следующего года будут предоставляться на конкурсной основе. Пока же принято решение нескольким центрам оказать поддержку вне конкурса. «Просто чтобы быстрее начать работу», - объяснил Медведев. В 2019 году средства выделят для научно-образовательных центров в Пермском крае, Белгородской, Кемеровской, Нижегородской и Тюменской областях. Этот перечень своим Посланием Федеральному Собранию определил глава государства. Программы этих центров будут рассмотрены на специально созданном заседании координационного совета при правительстве. Их проекты относятся к таким отраслям, как сельское хозяйство, энергетика, машиностроение, химическая и ядерные технологии, биологическая безопасность. По результатам реализации их программ будет приниматься решение о продолжении финансирования пяти пилотных центров в 2020 году. «Это действительно должны быть центры абсолютно мирового уровня, это не очередная должна быть игра во всякие разные корпоративные структуры, которые вот вроде создаются, кто-то что-то на этом получает, а это должны быть центры мирового уровня. Поэтому я просил бы самым внимательным образом следить за тем, как эти процессы идут», - заметил премьер.

Тем временем

Достижение национальных целей развития Дмитрий Медведев вчера обсудил и с представителями экспертного сообщества, а в этой среде существуют разные оценки правительственным планам. В частности, можно услышать мнения, что государству не хватает средств на каких-то направлениях, поэтому нужно иначе расставить приоритеты. Премьер считает это преждевременным. «Позиция заключается в том, что нам все-таки нужно достичь каких-то результатов, полностью развернуть работу и тогда уже оценивать, насколько те пропорции финансирования, которые выработаны и утверждены, достигают целей национальных проектов и национальных целей или же наоборот - их не

достигают», - сказал он. «Пытаться что-то переосмысливать «на марше» - это не очень правильно. Во всяком случае, сегодня», - заявил глава кабмина.

<https://rg.ru/2019/05/13/medvedev-poruchil-vice-premeram-lichno-sledit-za-nacproektami.html>

КОММЕРСАНТЬ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2019.05.14; «СИБМОСТ» НЕ ВЫДЕРЖАЛ; КОМПАНИЯ НЕ СМОГЛА ЗАКЛЮЧИТЬ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ С КРЕДИТОРОМ

В деле о банкротстве одной из крупнейших в Сибири генподрядной компании «Сибмост», где совладельцами являются АФК «Система» Владимира Евтушенкова и структура Сбербанка, возник неожиданный поворот. Суд ввел в компании наблюдение, хотя один из основных кредиторов Экспобанк был готов заключить мировое соглашение. Теперь, отмечают эксперты, под вопросом может оказаться реализация «Сибмостом» госконтрактов по строительству инфраструктурных объектов в Новосибирске, Красноярске, Хакасии.

В «Сибмосте» 13 мая введена процедура наблюдения, временным управляющим назначен член ассоциации «Межрегиональная СРО профессиональных арбитражных управляющих» Юрий Петрущенко. «Я утвержден судом в соответствии с законодательством, но не по заявлению кого-либо из кредиторов»,— заявил он “Ъ”. Как следует из материалов дела, на заседании, по итогам которого суд принял решение, должно было быть рассмотрено заявление Экспобанка («Сибмост» должен ему 178 млн руб.). В банке сообщили “Ъ”, что готовы были заключить мировое соглашение на 3,5 года, должник внес первый платеж в 21 млн руб. «Ожидали второй платеж в 25 млн руб. после заседания»,— добавили в Экспобанке. Но суд отказал в утверждении мирового соглашения.

«Законных оснований для отказа мы не видим. Кроме того, в этом деле суд уже утверждал мировое соглашение с другим кредитором»,— прокомментировали в банке. В 2017 году было подписано такое соглашение между «Сибмостом» и ООО «Флорида», выкупившим долг в 200 млн руб. генподрядчика перед омским НПО «Мостовик». В «Сибмосте» рассказали “Ъ”, что риск введения процедуры банкротства существовал всегда, добавив, что компания будет предпринимать усилия для финансового оздоровления.

В портфеле у АО «Сибмост» — госконтракты по строительству в Новосибирске третьего моста через Обь, четвертого автодорожного моста через Енисей в Красноярске, Восточного обхода Новосибирска, обходов Черногорска (Хакасия), Мариинска (Кузбасс). В 2013–2016 годах «Сибмост» заключил госконтрактов на общую сумму почти 52 млрд руб. До 2017 года компанией владели Альберт и Владислав Кошкины, продав свои акции за 1 руб. «Сибмост Групп» (СГ). По данным «СПАРК-Интерфакс» на начало 2019 года, 40% СГ принадлежит Звенигородской ДСК Павла Образцова, 27% — «СТА-Капитал» (структура АФК «Система»), 24% — у «СБК Баланс» (структура Сбербанка), 9% — у Араза Мехдиева. По данным «СПАРК-Интерфакс» в 2017 году, стоимость активов компании — 9,5 млрд руб., общая сумма обязательств — 11,7 млрд руб.

Дело о банкротстве «Сибмоста» рассматривается с 2016 года. Общая сумма предъявленных требований — около 8 млрд руб. Кредиторы подали более 100 заявлений. Более 20 кредиторов потребовали, чтобы суд объединил их заявления о признании «Сибмоста» банкротом в одно производство и рассмотрел одновременно. Но суд отказал заявителям, указав, что это не сократит сроки разбирательства.

Введение наблюдения без признания требования заявителя обоснованным является достаточно редким случаем в банкротстве, инициированном не самим должником, а кредиторами, говорит партнер юридической компании «Сотби» Антон Красников: «Судебный акт, скорее всего, будет обжалован должником, что может привести к дальнейшему затягиванию процедуры». Но в «Сибмосте» пока не решили, будут ли оспаривать определение суда.

«У компании несколько крупных проектов федерального значения, и если предположить банкротство компании, то их реализация может затянуться, так как передача контракта другому генподрядчику — длительный процесс»,— отмечает управляющий партнер Veta Илья Жарский. Впрочем, добавляет Антон Красников, процедура наблюдения еще не

означает потерю госконтрактов: «В качестве критерия несоответствия участника госзакупки закон определяет лишь нахождение предприятия в конкурсном производстве».

<https://www.kommersant.ru/doc/3967596>

ВЕСТИ.ЭКОНОМИКА; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.05.11; КАК СДЕЛАТЬ ГАЗОМОТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ ДЕШЕВЛЕ ДИЗЕЛЬНОГО

В развитие отечественного рынка газомоторного топлива «Государственная транспортная лизинговая компания» планирует до 2024 г. инвестировать не менее 124 млрд руб. Сегодня это крупнейшее в стране лизинговое предприятие, которое поставляет воздушную, водную и железнодорожную технику, энергоэффективный пассажирский транспорт, авто - и спецтехнику, а также инвестирует в развитие транспортной инфраструктуры России. О перспективах развития компании в интервью журналу «Газпром» рассказывает генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

– Сергей Николаевич, как создавалась ГТЛК?

– Как «Государственная транспортная лизинговая компания» она существует с 2008 г., а создавалась еще в 2001 г. по инициативе ФГУП «Главный центр планирования и регулирования потоков воздушного движения» как лизинговая компания гражданской авиации. В 2006 г. на основании распоряжения Росимущества ее преобразовали и передали в управления Минтрансу России. С этого началось наше активное участие в реализации государственной политики по развитию транспортной отрасли.

В 2009 г. в рамках реализации программы антикризисных мер правительства РФ в уставный капитал нашей компании были внесены 10 млрд руб. – на реализацию программы поддержки машиностроителей и закупку дорожно-строительной и коммунальной техники для сдачи в лизинг на льготных условиях. С учетом механизма некоммерческого лизинга, который предусматривает возвратность и реинвестирование средств, общий объем инвестиций в эту программу составил 30 млрд руб.

За последние семь лет из узкоотраслевой лизинговой компании ГТЛК стала универсальным инструментом развития транспортной отрасли. Сегодня мы реализуем уже семь программ некоммерческого лизинга в авиации, судостроении, транспортной инфраструктуре и энергоэффективном транспорте. Объем инвестиций государства в наши проекты достиг почти 90 млрд руб., а общие инвестиции ГТЛК в транспортную отрасль – почти 800 млрд руб.

– Кто является вашим прямым конкурентом?

– ГТЛК является уникальной компанией на рынке лизинга. С одной стороны, мы рыночный игрок, с другой – действуем в интересах правительства и реализуем программы в таких сегментах транспорта, где рыночные механизмы не развиты: развитие рынка новых типов отечественных судов, санитарная авиация, паромное сообщение, энергоэффективность.

В коммерческой плоскости нашими ближайшими конкурентами являются лизинговые компании при государственных банках. Но в реализации госзадач мы скорее видим в них союзников. Чем больше внебюджетных инвестиций и рыночных компаний мы привлечем в свои проекты, тем эффективнее реализуем программы.

– Каково в таком случае положение компании на рынке?

– С 2012 г. наша доля на рынке выросла с 4% до 16%. А в последние три года ГТЛК – крупнейшая лизинговая компания России. Мы являемся абсолютным лидером по объему нового бизнеса, сумме новых договоров и объему лизингового портфеля. Также наша компания – ведущий игрок в сегментах лизинга водного, железнодорожного и авиационного транспорта.

Инструмент

– Почему ваша компания занялась поддержкой российской газомоторной отрасли?

– Нашей ключевой целью является реализация государственной политики в области развития транспорта и транспортной инфраструктуры. Задача по «газификации» транспорта приоритетная для государства, а значит, и для нас. Активно мы включились в развитие газомоторной программы, когда только начинали создаваться различные механизмы поддержки перевода транспорта на газ и формироваться необходимая

нормативно-правовая база. Как раз в рамках распоряжения правительства «О регулировании отношений в сфере использования газового моторного топлива» мы и запустили пилотную программу некоммерческого лизинга для поставки пассажирского автотранспорта на газомоторном топливе (ГМТ). Стоит отметить, что данная инициатива была реализована без привлечения бюджетных средств, мы аккумулировали возвратные лизинговые платежи по другим нашим программам и направляли на закупку техники на ГМТ.

Нашими первыми лизингополучателями стали регионы, в которых начинала формироваться инфраструктура, можно сказать, передовики, которые уже тогда видели экономический эффект от перехода на газ, даже с учетом высокой стоимости техники.

Газомоторный транспорт, как правило, стоит дороже своих традиционных аналогов. Но с учетом льготной ставки по нашим программам (7,9%) и распределенной финансовой нагрузке на предприятия перевод транспортного парка на газ становится доступным.

Конечно, для запуска масштабного перехода на газ необходимо предлагать различные инструменты, которые упростили бы перевод транспорта на ГМТ – субсидии, энергосервисный контракт и некоммерческий лизинг с бюджетным софинансированием.

Не будем забывать, что в развитии газомоторной отрасли есть еще одна важная для экономики страны задача – развитие отечественного производства техники на ГМТ. Именно некоммерческий лизинг помогает ее решать с учетом 50%-го авансирования производства и консолидированной закупки.

– Какие регионы участвуют в вашей программе?

– Первой поставкой были автобусы для Челябинской области. В 2013–2014 гг. автобусы на ГМТ отправились в Тульскую и Самарскую области. В 2014-м стартовала программа некоммерческого лизинга наземного и морского пассажирского транспорта в Республике Крым и городе Севастополе (по ним действует отдельная программа – до 2020 г.).

За все годы действия программы мы поставили газомоторную технику также для Свердловской, Омской, Ленинградской областей, в Республику Коми, ЯНАО. Всего программой на сегодняшний день охвачено десять регионов.

Если говорить в целом о реализации программы некоммерческого лизинга, то общий объем инвестиций, направленных нами на приобретение (и производство) газомоторной техники, составил 8 млрд руб. Это около 1,4 тыс. единиц техники – один из крупнейших в России парков на ГМТ.

В черте города

– Кто ваш потребитель?

– Основной потребитель в сегменте лизинга автотранспорта и техники – это коммерческие, государственные и муниципальные предприятия, которые нуждаются в государственной поддержке и не всегда обладают достаточными финансовыми ресурсами для обновления и пополнения своего парка.

Преимуществами участия в наших некоммерческих программах лизинга являются минимальное отвлечение оборотных средств лизингополучателя, отсутствие необходимости предоставления залога, налоговые льготы, а также возможность выбора оптимального графика оплаты лизинговых платежей. Как правило, в лизинг берется техника, которая не выезжает далеко за пределы городской черты. Это пассажирская и коммунальная техника, которая обслуживает улицы города, а также дорожно-строительная техника, ремонтирующая и строящая дороги.

Здесь важно заметить, как могут взаимодействовать разные инструменты, предоставляемые государством для перевода транспорта на газ. К примеру, Минпромторг предоставляет меры господдержки производителям газомоторной техники, что дает им возможность делать скидку. А наши условия позволяют потребителю получить более доступное транспортное средство с минимальным или порой нулевым авансом при лизинге. Хотелось бы уточнить, что мы не заключаем сделки с компаниями, которые переводят технику на газ. Мы приобретаем уже готовую газомоторную технику. Только так можно обеспечить полноценную поддержку российских автопроизводителей.

– Какие компании производят для ваших программ технику на ГМТ?

– Это предприятия группы ГАЗ: Ликийский автобусный завод, Павловский завод, Курганский автобусный завод, а также ПАО «КамАЗ» – Нефтекамский автозавод.

- Насколько важна ваша деятельность для российских автопроизводителей?
- Фактически мы обеспечиваем спрос на отечественную технику. Консолидируем и авансируем закупки – это прямая поддержка отечественным производителям. Наши проекты стимулируют импортозамещение, делая российскую технику доступнее.
- Дешевле дизельного
- Претерпела ли за прошедшие годы ваша газомоторная программа какие-то значимые изменения?
- Да. Сейчас мы разрабатываем программу, в которой ставка снижена до 7,5%, остальные условия остались прежними: авансовый платеж – от 0%, комфортный график платежей. В некоторых случаях мы идем навстречу регионам с низкой бюджетной обеспеченностью и предлагаем лизинговые каникулы. Но таких запросов все меньше: перевод на газ дает заметный экономический эффект вкуче с низкой ставкой. При этом большинство наших лизингополучателей пользуются также субсидией Минпромторга. В совокупности эти меры поддержки позволяют сделать платеж за газомоторный автобус ниже, чем за аналогичный дизельный.
- На что направляется прибыль?
- Мы реинвестируем лизинговые платежи от программ с бюджетным софинансированием в дальнейшую закупку техники. То есть многократно используем «госплечо», привлекая на каждый рубль бюджета до 8 руб. с рынка.
- Какой объем средств вы планируете вложить в развитие газомоторного парка в ближайшие годы?
- В конце прошлого года состоялось совещание у Дмитрия Козака о перспективах развития рынка газомоторного топлива. Во исполнение поручений этого совещания Минэнерго совместно с Минпромторгом, **Минтранс**ом, Минфином и Минэкономразвития проводится масштабная работа по утверждению подпрограммы и дорожной карты по развитию рынка газомоторного топлива, в которой участвует ГТЛК.
- Наша программа некоммерческого лизинга транспортных средств, работающих на природном газе, включена в Концепцию подпрограммы «Развитие рынка газомоторного топлива», а также план мероприятий дорожной карты развития рынка газомоторного топлива на 2019–2024 гг. в рамках Госпрограммы «Энергоэффективность и развитие энергетики». Ожидаем, что в ближайшее время будут приняты необходимые решения правительства и можно будет начинать работать.
- Мы планируем инвестировать в приобретение около 11 тыс. единиц техники не менее 124 млрд руб. при условии софинансирования мероприятий программы за счет бюджетных и внебюджетных средств на уровне 50:50. Замечу, что в рамках мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» также предусмотрены инвестиции в газомоторную технику в размере 20 млрд руб. Это даст ощутимый импульс к развитию ГМТ-транспорта в регионах.
- Вы ориентируетесь исключительно на автобусы, грузовики и спецтехнику или также нацелены на поддержку легкового транспорта (к примеру, газобаллонных автомобилей «АвтоВАЗа»)?
- Наша компания ориентирована на корпоративный сегмент транспорта и не работает в розничном сегменте автолизинга, к которому и принадлежат легковые автомобили. На этом рынке целесообразны другие меры поддержки: субсидирование, сниженная ставка, утилизационный грант.
- Мы заложили в программу развитие ГМТ в следующих сегментах: автобусы, самосвалы, седельные тягачи, погрузчики, автокраны, мусоровозы, водный транспорт. Последний – это серьезный вызов для нас. Мы планируем участвовать в запуске первых сухогрузов «река-море» на ГМТ, развивать рынок бункеровки.
- Как вы оцениваете перспективы газификации речного и морского судоходства? Планирует ли компания принимать в ней участие?
- Очевидно, что сжиженный природный газ (СПГ) имеет значительный потенциал в качестве судового топлива. Планируется, что в долгосрочной перспективе как раз СПГ будет играть ключевую роль на бункерном рынке, так как этот вид топлива отвечает требованиям MARPOL как по содержанию серы, так и по концентрации соединений азота. Учтем, что с 2020 г. в семь раз будет снижен допустимый уровень содержания серы в

судовом топливе – до 0,5%. Также расширятся зоны, где судам запрещено использовать высокосернистое топливо, в котором содержание серы превышает 0,1%.

Переход на природный газ позволит снизить себестоимость перевозок внутренним водным транспортом и переключить часть грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной. К сожалению, в настоящее время судов, использующих сжиженный природный газ, в речном флоте России нет. Но в рамках программы некоммерческого лизинга наша компания планирует поставку СПГ-бункеровщиков и сухогрузов на СПГ.

Мы совместно с Совкомфлотом, «Роснефтью» и «Роснефтефлотом» реализуем проект по созданию пяти единиц танкеров типа «Афрамакс», работающих на СПГ, на судостроительном комплексе «Звезда». Суда соответствуют самым высоким экологическим стандартам, а также новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы, азота и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей. Плановый срок ввода в эксплуатацию – 2021 г.

– Как вы оцениваете перспективность СПГ на наземном транспорте?

– Все-таки мы ориентированы на то, чтобы оказывать помощь российским автопроизводителям. А в настоящее время в нашей стране отсутствует серийное производство автотранспортных средств, работающих на СПГ. Наибольшим потенциалом спроса в этой области обладают тяжелые грузовые автомобили, тягачи, междугородные и туристические автобусы, осуществляющие грузовые и пассажирские перевозки на дальние расстояния в межрегиональном и международном сообщении. Российским автопроизводителям только предстоит провести ряд опытно-конструкторских работ, наладить массовый выпуск подобной техники, а также создать сервисную инфраструктуру для ее обслуживания.

Учитывая планы по строительству КриоАЗС, мы можем выступить поставщиком оборудования в рамках проекта по созданию заправочного комплекса. Средства будем вкладывать при условии, что появится потребность в лизинге. СПГ, на мой взгляд, в среднесрочной перспективе является более перспективным видом топлива, чем компримированный природный газ, за счет меньшей металлоемкости оборудования и более эффективного использования объемов для хранения топлива.

<https://www.vestifinance.ru/articles/118671>

LENTA.RU; 2019.05.13; ОТВЕТСТВЕННАЯ ЗА МЕГАПРОЕКТ ГОСКОМПАНИЯ ПОКАЗАЛА ХУДШИЙ РЕЗУЛЬТАТ В ИСТОРИИ

Результаты работы «Автодора» в 2018 году оказались худшими за 10 лет существования. Госкомпания, которая отвечает за строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), при этом фактически целиком выбрала предназначенную ей субсидию. Об этом сообщила Счетная палата, передает РИА Новости.

В ведомстве пояснили, что за прошлый год госкомпания не смогла выполнить 11 из 12 целевых показателей и индикаторов - они связаны с проведением дорожных работ. Так, «Автодор» не завершил работы по строительству и реконструкции 317,7 километра дорог, а показатель результативности использования субсидии оказался ниже 50 процентов.

Несмотря на низкую результативность, госкомпания использовала выделенную ей субсидию в 74,8 миллиарда рублей на 99,8 процента. По данным Счетной палаты, это связано с выплатой авансов подрядчикам в конце года. В ведомстве также отметили, что «Автодор» не выполняет показатели по вводу платных участков дорог и сборам от их эксплуатации, неэффективно решает вопрос привлечения средств инвесторов к строительству дорог. В госкомпании заявили, что новое руководство уже приступило к исправлению недочетов.

«Автодор» появился в 2009 году, госкомпания занимается строительством и ремонтом автотрасс. Ранее в ней сменился глава - в феврале 2019 года госкомпанию возглавил **Вячеслав Петушенко**, ранее занимавший в ней пост первого заместителя председателя правления. Возглавлявший «Автодор» с 2012 года Сергей Кельбах был освобожден от должности по собственной просьбе. Источники называли причиной этого проект ЦКАД. Проект Центральной кольцевой автодороги готовился еще в начале 2000-х. Эта магистраль по плану должна разгрузить Москву от транзитного грузового транспорта.

Работы планировали завершить в 2014-2018 годах, однако сроки переносили из-за низкого качества проектирования и неэффективной работы заказчика. В 2017 году стоимость проекта оценивалась в 313 миллиардов рублей, но окончательная цена неизвестна. Теперь открытие ЦКАД запланировано на осень 2021 года.

<https://lenta.ru/news/2019/05/13/avtodor/>

На ту же тему:

<http://truckandroad.ru/roads/goskompanija-avtodor-pokazala-hudshie-rezultaty-raboty-za-10-let.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6423473>

<https://1prime.ru/business/20190513/829967896.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАШЕВ; 2019.05.13; ЗНАКИ ПРЕТКНОВЕНИЯ; В МВД СЧИТАЮТ, ЧТО УКАЗАТЕЛИ МЕНЬШЕГО РАЗМЕРА МОГУТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ АВАРИЙ

Дорожные знаки уменьшенных размеров могут привести к росту количества аварий, считают в МВД России. Такую позицию ведомства озвучила пресс-служба, отвечая на запрос ТАСС. Напомним, что согласно распространенной ранее информации, с 1 мая начал действовать новый ГОСТ под названием «Экспериментальные технические средства организации дорожного движения». В нем предусматривается возможность устанавливать на улицах знаки уменьшенных размеров, а также знаки, в поле которых совмещаются указания как самого знака, так и возможной дополнительной таблички к нему. Все это должно избавить города от загромождения знаками улиц.

Но пока неизвестно, как это повлияет на безопасность дорожного движения. В МВД считают, что отрицательно.

"Учитывая, что данный предварительный национальный стандарт не включен в перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории РФ, полагаем, что его применение на добровольной основе может повлечь риски возникновения дорожно-транспортных происшествий», - ответили ТАСС в министерстве.

По данным МВД, отдельные нормы данного предварительного национального стандарта противоречат другим в области организации и безопасности дорожного движения, ПДД, а также Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

При этом, заметим, в ответе указан не новый ГОСТ, а предварительный стандарт. В МВД это объяснили тем, что сейчас информация о каком-либо стандарте, который должен был вступить в силу с 1 мая этого года и позволял устанавливать дорожные знаки уменьшенного размера, на официальном сайте Росстандарта отсутствует. Есть только ссылка на действующий статус предварительного национального стандарта.

Действительно, на сайте Росстандарта ни соответствующего ГОСТа, ни приказа, его утвердившего, нет. Однако в прессслужбе этого федерального агентства «Российской газете» подтвердили, что этот ГОСТ вступил в силу с 1 мая согласно приказу Росстандарта N144-ст от 19 апреля 2019 г.

В свою очередь в Госавтоинспекции подчеркнули, что установка знаков меньшего размера требует определенных условий. Так, в европейских странах к их применению установлены строгие требования. И ставят их только на участках дорог, где скорость ограничена 30 км/ч.

Напомним, что столичное ГИБДД выиграло суд по факту установки знаков «Уступи дорогу» и «Пешеходный переход» уменьшенных размеров на некоторых улицах. По данным ГИБДД, представленным в суде, до установки новых знаков на этих участках аварий не было, а после случилось семь наездов на пешеходов за год. Причем два из них были смертельными.

Также, как стало известно «РГ», Госавтоинспекция намерена опротестовать этот спорный ГОСТ. Ведь он не согласован с заинтересованными ведомствами.

Напомним также, что в Правилах дорожного движения указан ГОСТ, которому должны соответствовать дорожные знаки. И он обязателен для всех. Правила утверждаются

постановлением правительства. То есть это документ, имеющий большую юридическую значимость, чем ГОСТ.

Поэтому, если где-то установлены знаки, не соответствующие ГОСТу, который указан в Правилах, то автомобилист, которого оштрафовали за нарушение требований такого знака, может оспорить постановление в суде.

<https://rg.ru/2019/05/13/mvd-ukazateli-menshego-razmera-mogut-privesti-k-rostu-avarij.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.05.13; ВОДИТЕЛЕЙ РЕЖЕ ЛИШАЮТ ПРАВ; ПИТЬ ЗА РУЛЕМ СТАЛИ МЕНЬШЕ

Количество лишенных прав водителей за управление в нетрезвом виде значительно сократилось. Также уменьшилось количество уголовных дел в отношении водителей, которые попались в нетрезвом виде повторно. Об этом свидетельствует статистика Судебного департамента при Верховном суде.

Так, по данным этой статистики, в прошлом году к ответственности за управление в нетрезвом виде было привлечено 275 776 человек. Из них лишение прав в качестве дополнительного наказания было назначено 212 021 водителю. Еще для 1539 человек лишение прав стало основным наказанием. Дело в том, что по этой статье основное наказание - штраф. Но не всех можно штрафовать. Например, штраф нельзя наложить на военнослужащего. Поэтому в такой ситуации лишение прав становится основным видом наказания. Для сравнения: в 2017 году привлечено к ответственности было 317 484 человека. А лишено прав почти 248 тысяч. За отказ от медосвидетельствования в прошлом году перед судом предстали 177,5 тысячи человек. Лишились прав 142 тысячи водителей. Годом ранее за это судили 204 202 человека. Лишили прав 163 тысячи.

При этом за повторное управление в нетрезвом виде были привлечены 66 287 человек. Но реальные сроки получили лишь 7 тысяч человек. Столько же получили условные сроки. Более 48 тысячам водителей присуждены обязательные работы.

Речь не идет о чрезмерной гуманности суда. В 2017 году к ответственности были привлечены 72 тысячи человек. Но реальные сроки получил лишь 5421 водитель. Условные сроки получили почти 7 тысяч человек. А обязательные работы - почти 55,5 тысячи.

Выходит, несмотря на то что количество попавших на скамью подсудимых оказалось меньше, наказывать за повторное управление в нетрезвом виде стали жестче. Сокращение количества привлеченных к ответственности показывает, что ужесточение мер дает положительный результат. Но, с другой стороны, дороги у нас все чаще контролируют камеры. Может, стали реже выявлять нетрезвых водителей?

<https://rg.ru/2019/05/13/sokratilos-chislo-voditelej-lishennyh-prav-za-ezdu-v-netrezvom-vide.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.05.13; ДОБАВЯТ ГАЗА; АВТОБУСЫ ЛЕНОБЛАСТИ ПЕРЕХОДЯТ НА ЭКОЛОГИЧНОЕ ТОПЛИВО

Санкт-Петербург и Кировск свяжут экологичные автобусы, работающие на природном газе.

Маршрут N 565 Кировск - Санкт-Петербург, который соединяет Северную столицу и один из густонаселенных районов Ленинградской области, всегда оживлен: многие пассажиры ежедневно пользуются им при проезде на работу и обратно - ведь Кировск расположен всего в 35 километрах от Санкт-Петербурга. Компания «Питеравто», что обслуживает этот маршрут, по договоренности с руководством Ленинградской области переводит его на экологичное топливо - природный газ. Как нам стало известно, отныне все машины этого маршрута будут работать только на газе.

<https://rg.ru/2019/05/13/reg-szfo/avtobusy-lenoblasti-perehodiya-na-ekologichnoe-toplivo.html>

ИЗВЕСТИЯ; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.05.14; НЕСКОЛЬЗКИЙ ТИП: МОТОЦИКЛИСТЫ ПРОСЯТ СДЕЛАТЬ РАЗМЕТКУ МЕНЕЕ ОПАСНОЙ; ИЗ-ЗА НЕЕ ПРОИСХОДИТ КАЖДОЕ ЧЕТВЕРТОЕ НЕКОНТАКТНОЕ ДТП С БАЙКЕРАМИ

Мотоциклисты просят ГИБДД и власти столицы сделать дорожную разметку менее скользкой. С инициативой выступили активисты движения «МотоМосква». Прерывистые линии, пешеходные «зебры» и «вафли» на перекрестках выполняются из гладкого пластика. При наезде на него в мокрую погоду ведущим колесом мотоцикл мгновенно теряет управление. По оценкам экспертов, так происходит 25% всех неконтактных ДТП.

Упал, очнулся, гипс

В Москве активно применяются дорожные инновации, в их числе нанесение «вафельной» разметки. Сплошные диагональные линии, сеткой покрывающие перекресток, с недавних пор сообщают водителям, что останавливаться в этом месте нельзя. Однако мотоциклистам и проехать бывает сложно: скользкий пластик может доставить неприятности даже опытному райдеру. А вкупе с пешеходными «зебрами» и прерывистой линией город превращается для них в «полосу препятствий», рассказал «Известиям» руководитель объединения «МотоМосква» и соавтор инициативы Андрей Иванов.

— Разметку сегодня делают из пластика с гладким профилем, его высота в отдельных местах достигает 10 мм. При намокании — в дождь, туман или после проезда поливальной машины — разметка становится скользкой, как лед. Одно неосторожное движение — и уже упал, — пояснил Андрей Иванов.

По словам байкера, при езде на мотоцикле даже кратковременной потери сцепления ведущего колеса достаточно, чтобы уйти в занос. Если опытный мотоциклист может из него каким-то образом выйти, то для большинства любителей двухколесного транспорта ситуации заканчиваются падением и травмами. К тому же повышается риск ДТП.

— У нас есть приложение для взаимопомощи на дорогах, и примерно четверть всех сообщений там — формата «поскользнулся на разметке, занесло, упал». Мы проводили испытания — даже у автомобиля тормозной путь непрогнозируемо меняется на мокрой разметке, что уж говорить о мотоцикле? — подчеркнул Андрей Иванов.

В пресс-центре ГУ МВД по Москве сообщили, что ответ на инициативу сообщество байкеров «получит в предписанные сроки». По данным столичного управления ГИБДД, в Москве числится более 95 тыс. мотоциклов. При этом за прошлый год сотрудники дорожной полиции зарегистрировали 810 ДТП с их участием. Какой процент аварий произошел из-за скользкой разметки, в ведомстве уточнить не смогли.

В пресс-службе департамента ЖКХ Москвы, который занимается нанесением дорожной разметки, не смогли оперативно ответить на запрос «Известий».

Держись крепче

Статистикой падений мотоциклистов на пешеходных переходах и перекрестках обеспокоены в Гильдии автошкол России. Глава организации Сергей Лобарев тоже считает, что стоит использовать другие материалы или пересмотреть методику нанесения дорожной разметки.

— Покрытие, которым теперь выполняют линии разметки и «зебру» пешеходных переходов, безусловно, более заметно и дольше не стирается, чем традиционное. Но для водителей двухколесных транспортных средств оно травмоопасно. За рубежом, насколько мне известно, применяют другие материалы, которые при намокании не делаются такими скользкими, — подчеркнул эксперт.

В некоторых мотошколах курсантов дополнительно учат правильной технике проезда пешеходных переходов. Общие рекомендации примерно следующие: стоит переезжать разметку перпендикулярно, не проходить ее «под тягой» (то есть выжимая газ) и не начинать тормозить на ней. Но это не дает стопроцентной гарантии безопасности, а кроме того, выполнять рекомендации в точности не всегда позволяет дорожная ситуация.

Сделать разметку менее скользкой также возможно, если наносить «шершавый» пластик, сказал эксперт по дорожному строительству Александр Малов.

— В пластиковую разметку можно добавлять щебеночный отсев, гранитную крошку, стеклянные шарики или другие фракции твердых материалов. Это делает поверхность

шероховатой, что должно дать достаточный коэффициент сцепления. Однако я с такой технологией в своей практике не сталкивался. Прежняя разметка краской в отличие от пластика сохраняет неровности асфальта, поэтому не так скользит, — пояснил собеседник «Известий».

По словам Александра Малова, для увеличения безопасности можно было бы наносить разметку не целыми отрезками, а небольшими квадратами. Это помогло бы, во-первых, улучшить сцепление шин с дорогой, а во-вторых, дало бы эффект виброшумовой полосы. При наезде на нее водитель получает дополнительный сигнал, что транспортное средство меняет траекторию.

<https://iz.ru/874056/vitalii-volovatov/neskolzkii-tip-motociklisty-prosiat-sdelat-razmetku-menee-opasnoi>

ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2019.05.13; ДОСТРИГЛИСЬ: К ЧАСТНИКАМ С ДОРОЖНЫМИ КАМЕРАМИ ПРИДУТ ПРОКУРОРЫ; КОММЕРЧЕСКИЕ ФИРМЫ ГРЕШАТ ОФОРМЛЕНИЕМ ОШИБОЧНЫХ ШТРАФОВ

Генпрокуратура России проверит законность установки частных комплексов фотофиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД). В случае выявления нарушений частникам придется покинуть засады в кустах и распрощаться с бизнесом на штрафах. Большое количество ошибочных штрафов приходит водителям из-за неправильно установленных камер, отмечают правозащитники. О том, как работает бизнес частных «гаишников», - в материале «Известий».

Улыбнитесь, вас снимают

Майские праздники начались, сотни тысяч автомобилистов устремились на природу и уже получают первые «письма счастья» со штрафами за превышение скорости. На обочинах дорог в укрытиях, словно подснежники, снова объявились гражданские автомобили неких коммерческих фирм, которые заключили с региональными и муниципальными властями концессионные контракты на фиксацию нарушений скоростного режима. Однако работа подобных коммерсантов заинтересовала правительство. В конце апреля вице-премьер **Максим Акимов** поручил Генпрокуратуре проверить законность установки частных камер фиксации нарушений ПДД. Правительство намерено кардинально пересмотреть поход к этой работе и отстранить от нее частный бизнес.

Когда регионы привлекают к фотофиксации нарушений ПДД частные организации, цель в тендерах оговаривается вполне благая - снижение аварийности. Вот только методика установки подобных камер говорит о том, что частники руководствуются отнюдь не соображениями безопасности дорожного движения. Камеры ставятся не там, где может произойти ДТП (нерегулируемый перекресток, зебра и т.д.), а там, где водители чаще нарушают скоростной режим: на пустынных перегонах, перед табличкой выезда из населенного пункта, около якобы забытых дорожниками временных дорожных знаков. Да и адекватность показаний аппаратуры этих частников вызывает много вопросов, отмечают в Федерации автовладельцев России (ФАР).

Правозащитники ФАР проводят регулярные инспекции на трассах, где установлены частные камеры. Так, во время весеннего рейда в городе Иваново один из фоторадарных комплексов «КРИС-П» был установлен на бетонных блоках (вместо треноги), другой - просто на земле. В инструкции по эксплуатации аппарата «КРИС-П» оговорена необходимость регулируемого штатива, высота установки камеры должна быть не менее 0,5-2 м от дорожного полотна, а само оборудование должно быть отрегулировано по уровню в горизонтальной плоскости. Более того, прибор могут эксплуатировать только сотрудники ДПС, а в Иваново его караулили двое гражданских лиц на частных автомобилях.

Кирпичики подложили

В погоне за собственной выгодой псевдоинспекторы идут на еще большие ухищрения, что в результате ведет к ошибкам в работе комплексов и необоснованным штрафам для автовладельцев, отмечает вице-президент ФАР Дмитрий Клевцов.

- В Татарстане у нас во время рейда было такое, что эти коммерсанты установили комплекс фотофиксации в салоне собственного автомобиля под лобовое стекло. Еще были

случаи, когда камера стояла на бампере машины, ставили камеры на какие-то кирпичики, ящики. Все это - грубое нарушение требований эксплуатации этих приборов и самого ГОСТа для аппаратуры фотофиксации, - объясняет Клевцов.

Четыре года назад в Краснодарском крае разгорелся крупный скандал: сотни автомобилистов получили необоснованные штрафы за якобы имевшее место превышение скорости. Несколько граждан обратились в суды с требованием отменить постановления, но только после того, как прокуратура встала на их сторону, решение было принято в их пользу. По всей стране автомобилисты сталкиваются с подобными ошибками частных камер.

По требованию ГОСТа (57145-2016), камеры должны быть установлены в 3 м от проезжей части, не должны быть перекрыты столбами, деревьями или какими-либо предметами. Перед самими камерами должны быть установлены информационные предупреждающие о видеофотофиксации таблички 8.23 с соответствующими дорожными знаками. На дорогах с двумя и более полосами в одном направлении знаки должны быть на обеих сторонах дорог. Несоблюдение всех этих требований ГОСТа позволит отменить решение о наложении штрафа.

- Если вы уже понимаете, что попали на штраф, то не будет лишним остановиться и зафиксировать на видеокамеру смартфона, как установлен комплекс и какие знаки перед ним есть или их нет. В случае разбирательства это видео поможет отстоять вашу позицию, оспорить штраф, - рекомендует автомобильный эксперт Сергей Ифанов.

Штраф заверните

По словам депутата Госдумы Вячеслава Лысакова, в некоторых регионах ситуация доходит до того, что фиксацией нарушений ПДД занимаются продавцы овощей: комплексы фотофиксации стоят рядом с их передвижными лотками на обочинах дорог. Камеры эксплуатируют неквалифицированные люди, которые к такой работе вообще не должны быть допущены, считает депутат.

- К сожалению, дело дошло до абсолютного маразма и гротеска, когда, например, в Московской области мы видим физлиц, не имеющих никакого отношения к государственной власти, которые стоят на частных машинах, а рядом тренога с камерой. По окончании дня они сдают флеш-карту с зафиксированными нарушениями. Но с информацией на этом носителе можно делать что угодно: кого-то оштрафовать, даже если не было реального превышения скорости, а кого-то - нет, потому что свой человек. В Белоруссии, например, измерительные приборы закупаются с фискальной памятью, то есть уже ничего изменить не получится, ошибки практически исключены, - говорит Лысаков.

Практика привлечения негосударственных организаций к фиксации правонарушений началась в 2016 году в Подмосковье. Очень быстро этот пример переняли другие регионы, и потенциальные доходы от камер сейчас уже учитываются в формировании бюджета субъектов Федерации. Однако к реальной задаче по снижению аварийности такая деятельность не ведет, убежден Ифанов.

- Задача у камер фотовидеофиксации - это профилактика нарушений ПДД, а не наполнение бюджета региона и отдельных лиц, причастных к этой деятельности. Камеры должны появляться на аварийных участках, статистику которых ведет ГИБДД, поэтому и должны этой работой заниматься правоохранительные органы, а не сомнительные конторы, которые только и делают, что сидят в засадах на скоростных участках магистралей, - заключил Ифанов.

<https://iz.ru/876235/timur-khasanov/dostriglis-k-chastnikam-s-dorozhnyimi-kamerami-pridut-prokurory>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ МЕДВЕДЕВ; 2019.05.13; ЧИСТЫЙ И ВЫГОДНЫЙ; ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ БУДЕТ ДЕШЕВЛЕ ОБЫЧНОГО АВТО

По оценкам экспертов, 2022 год будет переломным для электромобилей. Они начнут интенсивно вытеснять автомобили с двигателями внутреннего сгорания.

Откуда такой оптимизм? Десять лет назад, говорят энтузиасты этой машины, мало кто мог бы предсказать стремительный рост индустрии электромобилей. В 2010 году их было всего около 12 тысяч, а сегодня уже пять миллионов. Пессимисты возражают, что это лишь несколько процентов от общего числа продаж автомобилей. А главное, что электромобили активно поддерживаются правительствами многих стран, которые выделяют на них субсидии, предоставляют различные преференции. Как только такое поощрение закончится, электромобиль останется экзотикой. Ведь он намного дороже обычного авто.

Но ситуация быстро меняется. Если еще в 2017 году полагали, что электромобили станут дешевле автомобилей с ДВС не раньше 2026 года, то в прошлом году оценка сместилась к 2024 году, а в этом - к 2022 году. Причина в цене самого дорогого элемента электромобиля - литий-ионного аккумулятора. Если несколько лет назад их стоимость доходила до половины стоимости машины, то сегодня она упала до 33 процентов, а к 2025 году снизится до 20 процентов. Кроме того, эксперты уверены, что совершенствование аккумуляторов приведет к увеличению дальности пробега электромобилей. Так что уже в самом ближайшем будущем этот экологический транспорт должен, наконец, обеспечить чистый воздух в мегаполисах планеты. Во всяком случае, оптимисты в этом уверены.

Кстати

В Амстердаме введут полный запрет на автомобили на дизеле и бензине. Ограничения будут вводиться постепенно, первые начнут действовать уже на следующий год.

<https://rg.ru/2019/05/13/smozhet-li-elektromobil-stat-deshevle-i-populiarnee-obychnogo-avto.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.05.13; БИЛЕТЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ В ПОЕЗДА НАЧАЛИ ВЫДАВАТЬ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Оформить билет на поезд дальнего следования для детей в возрасте до одного месяца теперь можно по медицинскому свидетельству о рождении. Сегодня вступают в силу изменения в правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте.

Их вводит Постановление Правительства РФ от 30 апреля 2019 года №545.

Теперь не обязательно иметь при себе оформленное свидетельство о рождении ребенка. Его с успехом заменит медицинское свидетельство о рождении, которые выдают не ЗАГСы, а медучреждения - родильные дома или индивидуальные предприниматели, предоставляющие медицинские услуги.

В билете на поезд, оформленном по такой справке, должны быть указаны фамилия ребенка или одного из родителей, а также серия и номер документа. Это же медицинское свидетельство о рождении теперь допускается предъявлять и при посадке на поезд.

Такие перемены понадобились, поскольку в последнее время участились случаи, когда родителям отказывали «в оформлении проездного билета на поезд дальнего следования детям в возрасте до одного месяца до получения на них свидетельства о рождении», говорится на сайте кабмина.

Кстати, бесплатно провозить в поезде дальнего следования взрослый пассажир может одного ребенка в возрасте до пяти лет, если он не занимает отдельное место.

<https://rg.ru/2019/05/14/bilety-dlia-detej-v-poezda-nachali-vydavat-po-novym-pravilam.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СХОД 23 ВАГОНОВ В КУЗБАССЕ В МАРТЕ ПРОИЗОШЕЛ ИЗ-ЗА ПЛОХОГО СОСТОЯНИЯ ПУТИ - ПРОКУРАТУРА

Новокузнецкая транспортная прокуратура установила причины схода 23 вагонов грузового поезда на участке Красулино - Путевой пост 51 км (Кемеровская обл.) 2 марта.

"Основной причиной крушения послужило неудовлетворительное состояние пути, сопутствующими - ненадлежащее исполнение обязанностей машинистом электровоза, ранее проследовавшим по перегону, и дежурной по станции Красулино», - сообщила Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

По результатам проверки железнодорожникам предписано устранить нарушения. Кроме того, 6 виновных должностных лиц ОАО «Российские железные дороги» привлечены к административной ответственности по ч.6 ст.11.1 КоАП РФ (нарушение правил

безопасности движения и эксплуатации ж/д транспорта на путях общего пользования), каждому из них назначен штраф в 1 тыс. руб.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СРЕДСТВА ОТ «ЗЕЛЕННЫХ» БОНДОВ РЖД МОГУТ ПОЙТИ НА РЕФИНАНСИРОВАНИЕ ЗАЙМОВ НА «ЛАСТОЧКИ» - КОМПАНИЯ

Средства от размещения «зеленых» бондов могут пойти на рефинансирование займов на покупку поездов «Ласточка», говорится в презентации к выпуску «зеленых» бондов ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), которые компания планирует разместить в ближайшее время ("Интерфакс" ознакомился с документом).

Проект рефинансирования закупки поездов «Ласточка» за счет поступлений от выпуска «зеленых бондов» РЖД приводят в презентации в качестве примера.

Основная цель проекта - обслуживание растущего пассажиропотока на текущих и новых маршрутах и его переключение с авто и автобусного на ж/д транспорт. Поезда «Ласточка» попадают в категорию экологически чистых перевозок, что соответствует принципам «зеленых» бондов (Green Bond Principles).

РЖД, начиная с 2015 года, приобрели порядка 169 высокоскоростных поездов «Ласточка» для перевозки пассажиров в пригородном сообщении и дальнем следовании. Всего, согласно презентации, в 2015-2018 гг. инвестиции РЖД в закупку поездов «Ласточка» составили 56,8 млрд рублей. Планируется, что в 2019 году их размере будет равен 15,6 млрд руб., в 2020-21 гг. - 16,2 и 16,8 млрд руб., соответственно.

РЖД готовит выпуск «зеленых» облигаций, он будет номинирован в евро, сообщил «Интерфаксу» источник в банковских кругах. Компания планирует разместить облигации со сроком обращения от 7 до 10 лет. Встречи с инвесторами в рамках подготовки сделки пройдут с 13 мая в Амстердаме, Лондоне, Франкфурте и Мюнхене. Организаторами сделки назначены JP Morgan, UniCredit и «ВТБ Капитал».

Планы выпуска «зеленых» облигаций генеральный директор монополии Олег Белозеров обозначал еще в начале 2018 г. «Мы знаем, что есть «зеленые» облигации за рубежом. У нас пока такого механизма нет. Считаю, что в ближайшее время он начнет развиваться, ставки (при таком инструменте - ИФ) ниже под специальные требования. Думаем, что такой механизм у нас тоже мог бы быть разработан», - говорил он.

В проспекте облигаций, с которым ознакомился «Интерфакс», отмечалось, что поступления от выпуска «Российские железные дороги» планируют использовать для «финансирования или рефинансирования» «приемлемых «зеленых» проектов», в числе которых - приобретение электропоездов или электричек.

Выделение средств будет сертифицировано внешним рецензентом с ежегодным отчетом об их использовании (им назначена Sustainalytics). Также компания отмечает, что следует рекомендациям Исполнительного комитета принципов «зеленых» облигаций (Executive Committee of the Green Bond Principles) от 2018 г. при поддержке Международной ассоциации рынков капитала (International Capital Markets Association) и инициативы по климатическим облигациям (Climate Bonds Initiative).

В конце апреля первый замглавы РЖД Вадим Михайлов также обозначал планы по выпуску компанией в ближайшие 3-4 месяца пилотных рублевых «зеленых» облигаций для финансирования «экологически чистых инвестиционных проектов». «Это является очень хорошим и правильным трендом, потому что железнодорожный транспорт является самым экологически чистым в мире. Это приветствуется и коллегами за рубежом, и уже нашими инвесторами», - говорил он тогда.

Скоростные электропоезда «Ласточка» в России производит совместное предприятие Siemens и группы «Синара» - ООО «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область).

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; «РЖД ЛОГИСТИКА» СДЕЛАЛА РЕГУЛЯРНЫМИ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КНР И ФИНЛЯДИЕЙ

"Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) - перевело в регулярный режим отправки на маршруте Китай-Финляндия, сообщила компания.

"Контейнерные поезда следуют из городского округа Хэфэй провинции Аньхой в Европу с периодичностью раз в две недели через территорию Казахстана и России. Маршрут проходит через погранпереходы Достык-Алашанькоу, Карталы, Вайниккала-Бусловская до конечной станции Вуосаари в Финляндии», - говорится в пресс-релизе.

"В дальнейшем планируется выход на еженедельные отправки. Срок доставки в среднем составляет 14 дней», - добавляет «РЖД Логистика». Сервис является «круговым», предусматривая возможность обратной загрузки в Финляндии.

Формирование составов происходит на основе заявок от различных грузоотправителей с возможностью отправки от одного контейнера для каждого клиента. Номенклатура перевозимых грузов включает товары народного потребления, мебель, технику и оборудование. Поезд был запущен совместно с АО «Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс» (также подконтрольно РЖД), Nurminen Logistics и Hefei International Land Port Development.

"Развитие международного транзита требует поиска новых маршрутов и расширения уже существующих железнодорожных сервисов. Работая над решением этой задачи, мы помним и о необходимости преодоления дисбаланса товарных потоков на направлении Китай-Европа и стремимся обеспечивать обратную загрузку поездов», - заявила директор по продажам РЖДЛ Ольга Степанова, слова которой приводятся в сообщении.

"Финляндия - альтернативная точка входа в Европу, востребованная как у китайских, так и у европейских грузоотправителей, поэтому рассчитываем на рост объемов перевозок на маршруте в обоих направлениях. Кроме этого, его развитие продиктовано в целом спросом на подобные перевозки в странах Скандинавии. Для клиентов выход на регулярную основу и наличие стабильного расписания отправок станут важными преимуществами», - добавила она.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2019.05.13; ГРУЗОВИКАМ ОТКРОЮТ ШЛЮЗЫ; СУДОХОДСТВО ПО КАНАЛУ ИМЕНИ МОСКВЫ ПОЛНОСТЬЮ ВОЗОБНОВИТСЯ С 1 ИЮНЯ

Завершаются восстановительные работы после январской аварии на дамбе канала имени Москвы, которая вызвала подтопление Тушинского тоннеля. Навигация на этом участке канала откроется 1 июня. Такой прогноз сообщил «РГ» генеральный директор канала имени Москвы Герман Еляньюшкин.

Работы по восстановлению дамбы идут в круглосуточном режиме, и как говорят специалисты, теплая и сухая погода благоприятствует им. На месте работают порядка 10 единиц техники и несколько десятков специалистов.

- Все работы идут согласно планам, помешать смогут только дожди. Бетонную подготовку уже завершили, сейчас выстилаем суглинистый замок, а его раскатывать при осадках нельзя, - поясняет «РГ» Герман Вячеславович. - Работа идет в три смены, поэтому все успеем. И с 1 июня откроем навигацию в районе Тушинского моста.

Напомню, днем 10 января движение транспорта в Тушинском тоннеле под каналом имени Москвы на Волоколамском шоссе закрыли из-за подмыва грунта. В результате утечки воды на внешней стороне насыпи канала возле шлюза N8 образовалась дыра площадью 50 квадратных метров и глубиной более 5 метров. Межведомственная комиссия Ространснадзора два месяца занималась расследованием ЧП. В результате специалисты пришли к выводу, что причиной аварии стали недочеты при проектировании Тушинского тоннеля, а также низкое качество строительно-монтажных работ и материалов при его возведении.

Закрытие канала на участке с 7 по 9-й шлюзы повлияло на навигацию только грузовых судов, пассажирское же судоходство заработало в полном объеме еще с 24 апреля. Как пояснили «РГ» в пресс-службе предприятия, водная магистраль с Волоколамским акведуком используется в основном грузовым флотом, который идет транзитом через Москву. Здесь транспортируется около 2 млн тонн грузов в год. При этом на закрытый участок канала приходится только 2,6 процента от общего объема пропуска судов. Например, в прошлом году через центр города по каналу прошли почти три тысячи судов, а по всему московскому бассейну более 112 тыс. судов. Для перевозки пассажиров этот

путь фактически не используется. Ведь Москва - не Санкт-Петербург, мосты здесь не разводятся, и большие круизные лайнеры не могут пройти в центре столицы из-за низких мостовых пролетов. Прогулочный флот игнорирует шлюзы с 7 по 9-й, проход через которые отнимает более 3,5 часа. Впрочем, пустые пассажирские суда по этому маршруту перегоняют их владельцы, например, из центра Москвы в Химкинское водохранилище и обратно.

Кстати

Авария на дамбе «Канала имени Москвы», произошедшая в январе 2019 года, не первая. Аналогичное ЧП случилось при строительстве второй очереди Тушинского туннеля в период с 1969 по 1972 годы. Тогда на последнем этапе работ бетонная балка проткнула тело дамбы и разрушила ее. Тогда восстановительные работы заняли более трех лет.

<https://rg.ru/2019/05/13/reg-cfo/sudohodstvo-po-kanalu-imeni-moskvy-polnosti-u-vozobnovitsia-s-1-i-iunia.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ ИЗ ГРУЗИИ В ЛЕТНИЙ СЕЗОН ВЫРАСТЕТ НА 9%, ПОЛЕТЫ В РФ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ПО 13 НАПРАВЛЕНИЯМ

Из международных аэропортов Грузии в летний сезон 2019 года еженедельно в среднем будет осуществляться 590 регулярных рейсов, что на 9% больше, чем летом прошлого года, сообщает Агентство гражданской авиации республики.

Согласно утвержденному ведомством графику полетов, в летний сезон, вплоть до последней субботы октября, авиарейсы будут выполнять две грузинские авиакомпании Georgian Airways и MyWay Airlines, а также 39 иностранных авиаперевозчиков, в том числе шесть российских: «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и входящая в его группу «Победа», S7 Airlines, «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), Smartavia (новый бренд «Нордавиа») и Red Wings.

Регулярные пассажирские авиарейсы из Тбилисского международного аэропорта будут осуществляться в 37 стран по 52 направлениям, из которых 13 приходится на РФ, в частности, в Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Пермь, Воронеж, Ростов-на-Дону, Казань, Самару, Уфу, Краснодар, Сочи и Жуковский.

В Москву будут выполняться также полеты из международных аэропортов Кутаиси, откуда будут осуществляться рейсы по 28 направлениям, а также из Батуми, откуда лайнеры будут летать по 14 направлениям, в том числе в Санкт-Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Пермь, Ростов-на-Дону и Казань.

По информации ведомства, из Тбилисского аэропорта в летний сезон 2019 будут осуществляться также регулярные грузовые рейсы по направлениям: Баку, Люксембург и Стамбул, которые будут выполнять компании Silk Way Airlines, Cargolux и Turkish Cargo.

В 2018 году аэропорты Грузии обслужили 5 млн 33,3 тыс. пассажиров, что на 23,6% больше, чем в предыдущем году. За январь-апрель 2019 года пассажиропоток грузинских аэропортов составил 1 млн 450,8 тыс. человек, увеличившись на 20% к уровню аналогичного периода прошлого года.

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.05.14; ИЗ-ПОД UTAIR ВЫБИВАЮТ ЗЕМЛЮ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ВЫЙТИ ИЗ UTG И АЭРОПОРТА СУРГУТА

Utair может продать свои доли в хендлинговой UTG и аэропорту Сургута. По информации «Ъ», на этом настаивают кредиторы, которым перевозчик не платит с конца прошлого года. Интерес к UTG уже проявили структуры совладельца Внуково Виталия Ванцева. Аналитики оценивают долю Utair в UTG в 750–850 млн руб., в аэропорту — в 800–850 млн руб. Но, отмечают эксперты, продажа активов может быть оспорена в случае банкротства авиакомпании.

По данным источников «Ъ», Utair может продать долю в хендлинговой компании UTG и в аэропорту Сургута. Собеседники «Ъ» на рынке авиаперевозок отмечают, что в Utair «не в восторге» от этой идеи, но на сделках настаивают кредиторы: вырученные средства пойдут на погашение части долга перед банками. Utair в декабре 2018 года допустила

дефолт по синдицированному кредиту на 15,4 млрд руб. и по отдельному кредиту Сбербанка на 17,4 млрд руб. Следующая дата выплаты процентов — 20 июня. За оба актива компания может выручить около 3 млрд руб., считают собеседники “Ъ” в отрасли. В Сбербанке от комментариев отказались, в других банках-кредиторах не ответили “Ъ”.

В Utair не исключили продажу непрофильных активов. «Вопрос возможной реализации активов, владение которыми не является стратегическим приоритетом компании, находится в постоянном фокусе внимания набсовета и менеджмента Utair»,— сказали в авиакомпании, не уточнив конкретные активы и суммы.

UTG выполняет наземное и линейное обслуживание самолетов в аэропортах Внуково, Домодедово, Пулково. В 2017 году компания получила 578,5 млн руб. прибыли при выручке 4,75 млрд руб. По данным Kartoteka.ru, Utair владеет 50% ЗАО «Ю-Ти-Джи». Остальные 50% принадлежат АО «Глонасс Менеджмент Компани» (собственники — Дмитрий Тизин, Дмитрий Груненок и Михаил Морозов).

Источники “Ъ” на рынке считают наиболее вероятными претендентами на покупку UTG структуры Виталия Ванцева, совладельца аэропорта Внуково, где, в частности, работает UTG. По данным “Ъ”, переговоры в начальной стадии: структуры господина Ванцева направили в Utair оферту о приобретении 50% UTG. В аэропорту Внуково не ответили на вопросы “Ъ”.

В ОАО «Аэропорт Сургут» у Utair доля в 56% — до этого уровня она ее увеличила в феврале 2018 года, приобретя 48% оператора за 718,6 млн руб. (по данным «Ведомостей», у «Сургутнефтегаза»). В 2017 году аэропорт получил 63,6 млн руб. прибыли при выручке 3,6 млрд руб. В 2018 году аэропорт обслужил 1,76 млн пассажиров, что на 2% больше показателя 2017 года. За первый квартал пассажиропоток вырос еще на 3,8%, до 372,8 тыс. пассажиров. 20% аэропорта принадлежит холдингу «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга). Претендентами на долю Utair могут быть «Аэропорты регионов» и «Новопорт» Романа Троценко, считает собеседник “Ъ”.

Почему Utair улетела в убыток

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий считает, что продажа доли в UTG может быть осуществлена за два-три месяца. По его словам, рентабельность хендлинговых компаний значительно выше, чем у авиаперевозчиков. «Средняя рентабельность авиаперевозчика в России составляет 2–3%, хендлинговой компании — 10–20%»,— говорит он.

Управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский отмечает, что главный актив UTG — лицензии на работу в аэропортах и контракты. «Компания стоит тем дороже, чем больше у нее долгосрочных контрактов и лицензий. Второй по важности фактор — финансовые показатели»,— говорит эксперт. По его оценке, стоимость 50% UTG не превышает 750–850 млн руб., доля в ОАО «Аэропорт Сургут» может стоить 800–850 млн руб.

Партнер «Сотби» Антон Красников полагает, что существует риск последующего оспаривания сделок. «Законодательного запрета на предложение должнику совершить сделку нет. Решение о совершении сделки принимает он сам. Но при принятии решения руководству перевозчика следует учитывать риск неблагоприятных последствий в виде поданного кредиторами заявления о банкротстве. Фактически кредиторы только указывают способ получения средств для расчетов по обязательствам»,— говорит юрист. Сделки могут быть оспорены в рамках дела о банкротстве как совершенные с целью причинения имущественного ущерба кредиторам. Вероятность успешного оспаривания будет зависеть от рыночности цены и личности покупателя, поясняет юрист, например, продажа на организованных торгах может существенно снизить этот риск.

<https://www.kommersant.ru/doc/3967613>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЗАВОД ЗАКУПИТ 16 ДВИГАТЕЛЕЙ ВК-2500 НА 1 МЛРД РУБ.

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» холдинга «Вертолеты России» (входит в «Ростех») приобретет 16 двигателей ВК-2500-03 для оснащения вертолетов на общую сумму 1 млрд 47,7 млн рублей, следует из материалов сайта госзакупок.

Закупка проведена у единственного поставщика, который в документации не раскрывается.

Вместе с тем, как ранее сообщалось, такие двигатели выпускает АО «ОДК-Климов», и они устанавливаются на вертолеты Ми-171А2, что позволяет, в частности, увеличить грузоподъемность.

Согласно условиям закупки, 8 двигателей изготовитель должен поставить авиазаводу в сентябре, еще 8 - в октябре 2019 года.

Гарантийный ресурс каждого двигателя составит 1 тыс. часов наработки/1 тыс. циклов, или 48 месяцев с даты изготовления, но не более 42 месяцев с даты начала эксплуатации, в зависимости от того, какое из этих условий наступит раньше. Ресурс до первого капитального ремонта - 2 тыс. часов наработки/2 тыс. циклов, или 10 лет с момента изготовления.

ТАСС; 2019.05.13; МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ КРЫМА МОГУТ ЗАПУСТИТЬ СРАЗУ ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ЗАЯВОК - АКСЕНОВ

Международные рейсы из аэропорта Симферополя могут запустить в кратчайшие сроки после получения соответствующих заявок. Об этом заявил глава Крыма Сергей Аксенов в опубликованном в понедельник интервью газете «Известия».

"Инфраструктура аэропорта готова к обслуживанию международных рейсов. Но занимаются организацией таких рейсов авиакомпании. На данный момент наш аэропорт не получал заявок от авиакомпаний на осуществление международных рейсов из Крыма. Как только поступят подобные заявки, международные рейсы могут быть открыты в кратчайшие сроки», - сказал он.

Строительство нового аэровокзального комплекса аэропорта Симферополь началось в 2016 году. Он включает современный терминал для обслуживания 6,5 млн пассажиров в год. Аэровокзал стоимостью 32 млрд рублей построили за 22 месяца, первый рейс он принял 16 апреля 2018 года. За год работы терминал обслужил 5,1 млн пассажиров.

В этом году рейсы в аэропорт будут совершать 15 авиакомпаний по 56 направлениям. Сейчас из Симферополя можно вылететь в Москву, Сочи, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Екатеринбург и другие города России.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ТРЕТИЙ МС-21 ПРИЛЕТЕЛ В РАМЕНСКОЕ ДЛЯ СЕРТИФИКАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ

Третий по счету опытный самолет МС-21 прилетел в Раменское для прохождения сертификационных испытаний, сообщило в понедельник ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC).

Как отмечается, лайнер совершил перелет с аэродрома «Ульяновск-Восточный» на аэродром ЛИИ им. М.М.Громова в Подмоскowie. В Ульяновске на предприятии «Спектр-Авиа» самолет был окрашен «с использованием серийных технологий».

"Новый самолет присоединится к двум машинам, выполняющим с аэродрома «Раменское» полеты по программе сертификационных испытаний», - говорится в сообщении ОАК.

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 13.05.2019 15:00 КАТАСТРОФА SSJ 100: СЛЕДСТВИЕ

В: Двое пострадавших в катастрофе «Суперджета» в Шереметьево находятся в тяжелом состоянии, сообщили в Минздраве, еще семеро в состоянии средней тяжести, один легко раненный сегодня будет выписан. Судмедэксперты идентифицировали 40 тел погибших в катастрофе, заявили в СК, осталось официально подтвердить личность одного человека, гражданина США, это будет сделано в ближайшее время. По делу допрошены пострадавшие, сотрудники аэропорта Шереметьево и компании Аэрофлот, изъяты документы. Специалисты МАК изучают данные бортовых самописцев лайнера. 5 мая «Сухой Суперджет», направлявшийся из Москвы в Мурманск, сообщил о проблемах на борту и запросил возвращения в аэропорт. В результате жесткой посадки самолет загорелся, погиб 41 человек. С вечера воскресенья были отменены или задержаны четыре рейса лайнеров «Сухой Суперджет». На рейсах Краснодар Челябинск и Новосибирск

Ростов-на-Дону авиакомпании Азимут пришлось заменять самолеты из-за технических проблем на борту. Еще два рейса «Суперджетов» из Шереметьево и из Бухареста отменил Аэрофлот. Источник Интерфакса сообщает: первый самолет вылетел из Москвы в Самару, но вернулся обратно из-за неполадок в воздушной системе салона. Всего же за неделю, прошедшую после катастрофы в Шереметьево были отменены более 50 рейсов на самолетах «Сухой Суперджет 100». Вопросы о возможном прекращении эксплуатации этой модели самолета надо направлять в Минтранс, заявил пресс-секретарь президента Дмитрий Песков, отвечая на вопрос журналистов. В любом случае, коммерческие перспективы лайнера ухудшаются, сообщили РБК в общественном совете **Ространснадзора**.

ОЛЕГ СМИРНОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА РОСТРАНСНАДЗОРА: Репутационные потери, которые несет наше отечественное самолетостроение в лице «Суперджет 100», потери колоссальные репутационные, и так без особого энтузиазма покупают этот самолет и наши авиакомпании, и зарубежные, а сейчас будет разворот еще в более пессимистичную сторону. Самолетостроителям необходимо как можно быстрее решать проблему и упущения, которые они допустили с первых дней производства этого самолета, не организовав систему послепродажного обслуживания.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; «АЭРОФЛОТ» В ПОНЕДЕЛЬНИК ОТМЕНИЛ ДВА РЕЙСА НА SSJ-100

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) в понедельник, 13 мая, отменил два рейса с использованием самолета Sukhoi Superjet 100, свидетельствует онлайн-табло на сайте базового для авиакомпании аэропорта «Шереметьево».

Отменен рейс из Бухареста в Москву SU2039, а также вылет из Самары SU1207.

Ранее сообщалось, что минувшей ночью SSJ-100 «Аэрофлота» после вылета из «Шереметьево» в Самару вернулся в базовый аэропорт.

На борту этого самолета сработал датчик о неисправности системы наддува, и командир принял решение вернуться, объяснял источник «Интерфакса» в службах аэропорта. Самолет удалось благополучно посадить, никто не пострадал. По данным сайта Flightradar24, речь шла о рейсе SU1206, что объясняет отмену SU1207.

Вечером 5 мая следовавший из Москвы в Мурманск SSJ-100 «Аэрофлота» вернулся в «Шереметьево», где совершил аварийную посадку и загорелся. Жертвами авиакатастрофы стали 41 человек из находившихся на борту 78 человек.

Как сообщалось, 8 мая «Аэрофлот» отменил пять парных рейсов на «суперджетах» из «Шереметьево» и обратно, 9 мая - 12 рейсов, 10 мая их число достигло уже 14. По данным газеты «Коммерсантъ», на следующий день, 11 мая, было отменено также 14 рейсов, 12 мая - ни одного.

"Аэрофлот" - крупнейший эксплуатант SSJ-100, до катастрофы в его парке числилось 50 таких самолетов.

Согласно закрытой статистике Росавиации по налету судов у российских авиакомпаний в 2018 году, налет SSJ-100 составил 3,6 часов в сутки, сообщила газета «Ведомости». Для сравнения, самые популярные модели - среднемагистральные Airbus A320 и Boeing 737-800 - летали в среднем по 10 и 11 часов в сутки соответственно. Топ-менеджер одного из эксплуатантов SSJ-100 объяснял изданию, что низкий налет лайнера по-прежнему связан с нехваткой запчастей: при необходимости замены компонентов самолеты надолго останавливаются.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; СКР: ИДЕНТИФИЦИРОВАНЫ 40 ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ SSJ-100

Следствие по делу о гибели людей в катастрофе самолета Superjet-100 в московском аэропорту «Шереметьево» идентифицировало 40 жертв, идентификация погибшего гражданина США вскоре также завершится, сообщила официальный представитель Следственного комитета (СК) Светлана Петренко.

"В рамках уголовного дела завершены молекулярно-генетические экспертизы тел 40 погибших, все они идентифицированы. Работа по идентификации еще одного погибшего - гражданина США, будет завершена в ближайшее время», - сказала С.Петренко в понедельник «Интерфаксу».

Она отметила, что в рамках уголовного дела о нарушении правил безопасности полетов «допрошены пострадавшие в результате авиапроисшествия, персонал аэропорта, сотрудники ПАО «Аэрофлот» и иные лица, которые могут располагать значимой для следствия информацией».

"Следователи со специалистами МАК (Межгосударственный авиационный комитет - ИФ) продолжают изучение данных изъятых бортовых самописцев лайнера. В различных службах аэропорта «Шереметьево», а также ПАО «Аэрофлот» проведены выемки документов, касающихся происшествия», - сказала С.Петренко.

По ее словам, назначены и иные экспертизы, результаты которых в совокупности с другими собранными доказательствами позволят восстановить объективную картину произошедшего и сделать выводы о причастности конкретных лиц к совершению преступления.

Вечером 5 мая следовавший из Москвы в Мурманск SSJ-100 «Аэрофлота» вернулся в «Шереметьево», где совершил аварийную посадку и загорелся. Жертвами авиакатастрофы стали 41 человек из находившихся на борту 78 человек.

В рамках расследования трагедии рассматриваются версии об ошибке пилотирования, отказ техники, погодные условия и другие.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2019.05.13; НЕИЗВЕСТНЫХ ПОЧТИ НЕ ОСТАЛОСЬ; ЗАКОНЧЕНЫ ДНК-ЭКСПЕРТИЗЫ ПО ДЕЛУ О ГИБЕЛИ САМОЛЕТА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

13 мая Следственный комитет РФ официально объявил, что закончил экспертизы ДНК погибших. И они почти все опознаны.

Не завершена лишь работа по идентификации одного погибшего - гражданина США. Но ее закончат в ближайшее время, заверили в СК.

До этого заявления представителя следственного ведомства слухи о сроках экспертиз ходили противоречивые. Так, одни «информированные источники» сообщали, что экспертизы уже завершены, другие, напротив, уверяли, что до конца еще очень долго. По сообщениям из этих источников, генетические экспертизы закончатся не раньше, чем через месяц.

Это уголовное дело начинало расследовать Управление Следственного комитета на транспорте, но когда стало очевидно, что в результате жесткой посадки и последующего пожара погибло очень много пассажиров, дело было поручено вести Главному следственному управлению центрального аппарата СКР.

На каком этапе сейчас находится работа следователей, рассказала корреспонденту «РГ» официальный представитель СКР Светлана Петренко.

По поводу экспертиз представитель ведомства объяснила, что прошли молекулярно-генетические экспертизы тел сорока погибших. Уже допрошены все пострадавшие в результате авиапроисшествия. Подписались под протоколами допросов представители персонала аэропорта, сотрудники компании «Аэрофлот» и «иные лица, которые могут располагать значимой для следствия информацией».

Сейчас следователи вместе со специалистами Международного Авиационного комитета продолжают изучение данных изъятых бортовых самописцев лайнера. Кроме того в самых разных службах аэропорта Шереметьево, а также в самой компании «Аэрофлот», по словам представителя ведомства, проведены выемки документов, касающихся происшествия. В каких подразделениях аэропорта и компании изымались документы и какие конкретно это были бумаги, Светлана Петренко уточнять редакции не стала.

- Назначены и иные экспертизы, результаты которых вместе с собранными доказательствами позволят восстановить объективную картину произошедшего. А главное - сделать выводы о причастности конкретных граждан к совершению преступления, - объяснила представитель Следственного комитета РФ.

<https://rg.ru/2019/05/13/reg-cfo/zakoncheny-dnk-ekspertizy-po-delu-o-gibeli-samoleta-v-sheremetevo.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.13; ГЛАВА КОМИТЕТА СФ БОНДАРЕВ НАЗВАЛ SSJ-100 ПРЕКРАСНЫМ САМОЛЁТОМ, «ЕСЛИ ГОВОРИТЬ О МОДЕЛИ ВООБЩЕ»

Председатель комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, экс-главком ВКС РФ Виктор Бондарев призывает не делать выводов о причинах трагедии с Superjet-100 в «Шереметьево» до завершения расследования, этот самолет он считает хорошим на уровне модели.

"Отмечу - это прекрасный самолёт, если говорить о модели вообще», - цитирует В.Бондарева его пресс-служба.

Он заявил о преждевременности разговора о том, кто виноват в трагедии с Superjet 100 в «Шереметьево» и что послужило для неё причиной. Самое главное, по его словам, - не только и не столько наказать виновных, но предотвратить повторение таких трагедий.

"Прорабатываются разные версии и причины катастрофы. (...) Изучается всё досконально, включая эксплуатационно-техническое состояние самолёта и подготовку экипажа, в том числе умение пилотов управлять машиной в ручном режиме», - сказал сенатор.

По его словам, «до окончания полноценного расследования, которое сейчас проводит специально созданная комиссия, до оглашения результатов работы этой комиссии любые версии будут всего лишь домыслами».

Что касается сегодняшнего инцидента с возвращением Суперджета (рейс Москва-Самара) в аэропорт вылета, то он изучается, сказал В.Бондарев.

"Но всегда - и это подтвердит любой лётчик - лучше перестраховаться, если есть предпосылки для рискованной ситуации. Главное - это не расписание рейсов, а жизнь, здоровье, безопасность людей: пассажиров и экипажа. И на втором месте - сохранность техники», - отметил сенатор.

ИНТЕРФАКС СИБИРЬ; 2019.05.14; РЕЙС АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» ИЗ НОВОСИБИРСКА В РОСТОВ НА SSJ-100 ОТМЕНЕН ИЗ-ЗА НЕПРИБЫТИЯ РЕЗЕРВНОГО БОРТА

Пассажиры рейса А4 220 авиакомпании «Азимут», которые должны были улететь из новосибирского аэропорта Толмачево в Ростов-на-Дону на самолете SSJ-100, остаются в пункте вылета, сообщили агентству «Интерфакс-Сибирь» в Западно-Сибирской транспортной прокуратуре.

"В 6 утра (02:00 мск) авиакомпания приняла решение об отмене рейса из-за неприбытия резервного воздушного судна, сейчас мы разбираемся в ситуации. Скорее всего, пассажиров отправят в пункт назначения другими рейсами», - сообщил собеседник агентства.

Как сообщалось, вылет SSJ-100 из Новосибирска был назначен на 04:45 мск в понедельник, однако из-за неисправности воздушного судна был отложен. На рейс зарегистрировано более 90 пассажиров», - сказали в прокуратуре.

Флот авиакомпании «Азимут» состоит только из машин SSJ-100.

Ранее было зафиксировано несколько аналогичных инцидентов в самолетами этого типа. В частности, пассажирский Superjet 100 после вылета в Самару минувшей ночью вернулся в «Шереметьево» из-за проблем с созданием безопасного давления в кабине пилотов. Самолет удалось благополучно посадить, никто не пострадал.

Затем стало известно, что техническая неисправность самолета SSJ-100 стала причиной задержки авиарейса Краснодар-Челябинск в ночь на понедельник. «Авиарейс Краснодар-Челябинск был выполнен с задержкой более 1,5 часа из-за технической неисправности, выявленной на борту самолета SSJ-100. Компанией был предоставлен резервный борт, который благополучно выполнил полет и уже вернулся», - сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе авиакомпании «Азимут».

5 мая выполнявший рейс SU1492 из Москвы в Мурманск Superjet-100 компании «Аэрофлот» вернулся в аэропорт «Шереметьево», совершил аварийную посадку и загорелся. На борту находились 78 человек, включая пятерых членов экипажа. По

предварительным данным, 41 человек погиб при пожаре на борту самолёта, сообщила представитель Московского межрегионального управления следственного комитета на транспорте Елена Марковская. У пострадавших основные травмы - ожоги дыхательных путей, отравление дымом, ушибы и ожоги тела, заявила глава Минздрава Вероника Скворцова.

По словам источника «Интерфакса», по основной версии на высоте около двух километров экипаж подал сигнал бедствия из-за попадания молнии и отказа радиосвязи и другой электроники, самолет пошел на аварийную посадку с полными баками топлива, от ударов о полосу разрушилась одна из стоек шасси, загорелся двигатель.

Оба «черных ящика» аварийного самолета найдены и переданы специалистам Межгосударственного авиационного комитета (МАК) для расшифровки.

Уголовное дело по статье 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее смерть двух или более лиц) расследует Главное управление по расследованию особо важных дел СК России.

"Следствием рассматриваются различные версии произошедшего, среди которых недостаточная квалификация пилотов, диспетчеров и лиц, проводивших технический осмотр борта; неисправность воздушного судна; неблагоприятные метеоусловия», - сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе СКР.

Ространснадзор начал внеплановые проверки ПАО «Аэрофлот», АО «Международный аэропорт Шереметьево» и ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

Риски аварийного самолета были застрахованы в компаниях «АльфаСтрахование» и СОГАЗ, сообщает «Аэрофлот» на своем сайте.

За несколько лет эксплуатации Superjet-100 в гражданской авиации, с самолетами этого типа произошло две катастрофы и несколько инцидентов, большинство из которых были связаны с повреждением или неисправностью шасси.

В частности, в июле 2013 года во время испытательного полета Superjet свершил посадку с убраным шасси в Кеблавике (Исландия). После ремонта лайнер вернулся на базу в Жуковском в декабре. В июле 2018 года аналогичный самолет после завершения испытательного полёта также приземлился с невыпущенными шасси на аэродроме Раменское. В октябре прошлого года Superjet-100 выкатился за пределы ВПП в Якутске, при этом была разрушена стойка шасси. Никто из пассажиров и членов экипажа в этих происшествиях не пострадал.

Первая катастрофа с самолетом такого типа произошла в Индонезии 9 мая 2012 году, когда лайнер столкнулся с горой при выполнении демонстрационного полета. Погибли все находившиеся на борту 45 человек.