**02 ФЕВРАЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА РОСТОВ-НА-ДОНУ; 2018.02.01; ПЕРЕД ПРИБЫТИЕМ ПУТИНА В РОСТОВ-НА-ДОНУ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ И ГУБЕРНАТОР РО НАГРАДИЛИ СТРОИТЕЛЕЙ АЭРОПОРТА «ПЛАТОВ»

Всего в списке – сорок человек, отличившихся в ходе создания первой с момента распада СССР воздушной гавани в России

В четверг, 1 февраля, буквально перед прибытием Владимира Путина в Ростов-на-Дону, где Президент проведет заседание президиума Госсовета, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и губернатор Ростовской области Василий Голубев наградили сорок человек, отличившихся в процессе строительства аэропорта «Платов».

Среди наград, которых удостоились и руководители различных направлений строительства, и рабочие, и водители, и специалисты, – медали «За безупречный труд и отличие», «За строительство транспортных объектов», «За доблестный труд на благо Донского края», а также благодарственные письма.

«Платов», приступивший к работе с 7 декабря 2017-го, стал первым в современной истории России аэропортом, созданным с нуля. В его строительстве, которое обошлось в 47 млрд рублей и длилось 1126 дней, принимали участие порядка 5 тысяч человек.

<https://www.rostov.kp.ru/online/news/3008420/>

На ту же тему:

<http://dontr.ru/novosti/ministr-transporta-rossii-i-gubernator-dona-nagradili-sozdateley-aeroporta-platov/>

<http://fedpress.ru/news/61/society/1951674>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства морского и речного транспорта*

### ТАСС; 2018.02.01; ЗАММИНИСТРА: БЕЗОПАСНОСТЬЮ МОРЕПЛАВАНИЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ СМП ДОЛЖЕН ЗАНИМАТЬСЯ МИНТРАНС

Вопросы безопасности мореплавания при формировании новой структуры для управления Северным морским путем (СМП) должен курировать **Минтранс** РФ. Такое мнение высказал журналистам зам**министра транспорта** Виктор **Олерский** на церемонии начала строительства международного морского терминала в городе Пионерский под Калининградом.

По его словам, окончательных решений по участию **Минтранса** в реализации проекта Северного морского пути пока не принято. «Никаких решений не принято, это поправки в законодательстве, простым каким-то решением руководителя не передать полномочия из **Минтранса** Росатому. То есть мы в глубоких консультациях и, надеюсь, что найдем приемлемое решение. По крайней мере, мы считаем, что вопросы безопасности мореплавания должны точно остаться за **Министерством транспорта**», – сказал **Олерский**.

Ранее **Олерский** говорил, что **Минтранс** представит альтернативные предложения по выбору структуры для развития СМП.

Отдельная структура для СМП

Ранее газета «Коммерсантъ» писала, что президент РФ Владимир Путин согласился с предложением премьер-министра Дмитрия Медведева передать Росатому функции по администрированию и развитию СМП. Согласно сведениям издания, госкорпорация будет отвечать за судоходство, навигацию, порты и энергетику СМП и может получить часть активов, подведомственных **Минтрансу**, например портовую инфраструктуру Арктики и ледоколы **Росморпорт**а, а также отвечающее за судоходство ФКУ «Администрация СМП». При этом ряд источников «Коммерсанта» говорил, что альтернативная идея арктического федерального агентства также вызвала положительную реакцию президента. Выступая на форуме «Арктика – территория диалога», Путин поручил правительству проработать вопрос о создании отдельной структуры, ответственной за развитие Севморпути.

**Олерский** говорил, что **Минтранс** предлагает объединить администрацию и Гидрографическое предприятие под единой вывеской – «Администрация Севморпути» – и расширить функции нового ведомства в сторону оказания услуг судовладельцам, флоту и иным пользователям СМП.

Помощник президента РФ **Игорь Левитин** считает, что структура, которая будет курировать развитие СМП, должна включать не только организации, подведомственные **Минтрансу**, но и представителей субъектов РФ, а также оперативных служб.

Положение на данный момент

В настоящее время в акватории Севморпути, помимо администрации, работают несколько организаций, в том числе подведомственных **Росморречфлот**у. В частности, Гидрографическое предприятие осуществляет комплекс гидрографических и навигационных работ, **Росморпорт** и Атомфлот оказывают услуги по ледокольной проводке судов, Морспасслужба несет аварийно-спасательную готовность, Управление навигации и океанографии ВМФ издает навигационные карты и пособия, **Росморпорт** с участием ГЦСС (ФГУП «Главный центр специальной связи») передает навигационную и гидрометеорологическую информацию мореплавателям.

Главное направление развития Северного морского пути связано с обеспечением вывоза минерального сырья и напрямую зависит от реализации инвестиционных проектов по добыче минеральных ресурсов (в общей сложности 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, четыре – руд и угля).

<http://tass.ru/ekonomika/4922892>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; МИНТРАНС РФ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ГРУЗООБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ СТРАНЫ В 2018Г НА 5%

Грузооборот морских портов РФ в 2018 году может вырасти на 5% по сравнению с 2017 годом, сообщил зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** журналистам в четверг.

«Я дал бы (прогноз роста грузооборота российских морских портов в текущем году – ИФ) с уверенностью 5%. Но может быть и больше. По итогам 2017 года мы подобрались к 800 млн тонн, рост был почти на 10%. С учетом вводимых объектов и динамики есть позитив по углю, по зерну. Думаю, что тенденция сохранится», – сказал В.**Олерский**.

В 2017 году грузооборот морских портов РФ вырос на 9% по сравнению с 2016 годом, до 786,97 млн тонн. Таким образом, в текущем году перевалка может составить более 826 млн тонн.

При этом, отметил замминистра, в настоящее время в России наблюдается дефицит портовых мощностей для перевалки угля, зерна, минеральных удобрений.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; В ПОРТУ ПИОНЕРСКИЙ НА БАЛТИКЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО КРУИЗНОГО И ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛОВ

В Калининградской области в городе Пионерский дан старт строительству инфраструктуры круизного и грузового терминала, сообщает корреспондент «Интерфакса».

«Сегодня мы начинаем строительство, которого долго ждали. Есть вопросы по грузовому терминалу, но пассажирский здесь просился. В какой-то момент мы поняли, что если этого не сделаем, мы не будем уважать себя», – заявил на церемонии начала строительства заместитель **министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

По его словам, операторы круизных компаний говорят, что для развития и заполнения данного терминала необходимы два условия. Это система tax-free и туристические достопримечательности региона. Система tax-free в стране будет введена в ближайшее время, а объекты для показа в области есть уже сегодня.

В свою очередь генеральный директор ФГУП «**Росморпорт**» Андрей Лаврищев отметил, что «это первый пассажирский терминал где подрядчик является также и инвестором. Для нас это строительство будет самым большим в 2018 и 2019 годах. Но у нас нет сомнения, что в конце октября 2019 года порт будет построен».

Как отмечалось в ходе мероприятия, в рамках проекта строительства терминала между «**Росморпорт**ом» и генеральным подрядчиком ООО «Больверк» заключено инвестиционное соглашение. Компания берет обязательства вложить в проект собственные средства в размере 851 млн рублей.

Губернатор Калининградской области Антон Алиханов заявил в ходе церемонии, что региональные власти хотели бы видеть в порту и яхтенную марину, как это и планировалось ранее.

«Мы уже сегодня обсуждаем, в том числе и с подрядчиком, возможность каким-то образом их потенциал привлечь к вопросу строительства марины», – добавил губернатор.

Как сообщалось, в конце октября 2017 года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об особенностях госфинансирования работ по строительству объектов в порту Пионерский. В соответствии с документом, строительство морской портовой инфраструктуры осуществляется на основе госконтракта и предусматривает заключение инвестиционного соглашения с генеральным подрядчиком работ. Генподрядчик осуществляет строительство здания пассажирского терминала за счет собственных или привлеченных средств.

В ноябре по итогам конкурса с ограниченным участием ФГУП «**Росморпорт**» определило ООО «Больверк» генподрядчиком строительства инфраструктуры в порту Пионерский. Компания предложила построить морской пассажирский терминал за 7,313 млрд рублей при начальной цене контракта в 7,338 млрд рублей.

Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать порядка 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год.

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.02.02; НАРУШИТЕЛИ ПДД ОПЛАТЯТ ДОРОЖНЫЙ РЕМОНТ

Водительские штрафы пойдут в целевые фонды

Правительство внесет в Госдуму поправки к Бюджетному кодексу, которые увеличат на 9% поступления в региональные дорожные фонды за счет штрафов за нарушение ПДД. Сегодня эти деньги, около 60 млрд руб. ежегодно, идут в бюджеты субъектов федерации, но тратятся на цели, не связанные с дорожным строительством. При этом дорожники, по данным “Ъ”, уже попросили у премьера Дмитрия Медведева дополнительные 10 млрд руб., которые планируется перераспределить между 48 регионами, страдающими от нехватки финансирования.

«С 1 января 2019 года штрафы за нарушение ПДД будут направляться в дорожные фонды регионов,– заявил сегодня премьер Дмитрий Медведев.– Это довольно значительные деньги. За счет этих средств дороги будут приводиться в порядок, а значит, на них будет безопаснее водителям и пешеходам».

Речь идет о поправках к Бюджетному кодексу, которые разработаны **Минтрансом** и вносятся правительством в Госдуму по поручению Владимира Путина (президент дал его два года назад по итогам заседания президиума Госсовета по безопасности дорожного движения). По плану законодательство должны были скорректировать еще в декабре 2016 года.

Ранее президент поставил задачу удвоить объемы строительства и реконструкции дорог регионального и местного значения к 2022 году, в связи с этим нужны дополнительные средства.

По подсчетам **Минтранса**, штрафы за нарушение ПДД ежегодно дают бюджетам всех уровней около 60 млрд руб., но средства эти «не окрашены» и тратятся на поликлиники, детские сады, социальные выплаты и т. д.

Поправки к Бюджетному кодексу обяжут регионы направлять средства исключительно в дорожные фонды. Общий их объем, по данным ассоциации территориальных органов управления автодорогами РАДОР, составил в 2017 году 641 млрд руб. Таким образом, изменения в законодательстве пополнят их примерно на 9%. Больше всего средств получит столичный дорожный фонд: по итогам 2017 года бюджет Москвы получил от штрафов примерно 17–18 млрд руб., львиная доля этой суммы обеспечена постановлениями с камер.

Отметим, за последние несколько лет ситуация с финансированием дорожной отрасли в стране улучшилась. По данным **Минтранса**, содержание федеральных дорог сейчас финансируется на 100%, в результате 80% трасс находится в нормативном состоянии. В регионах ситуация хуже, там лишь 40% дорог соответствует нормам. В 2016 году **Минтранс** запустил проект «Безопасные качественные дороги» (БКД), в рамках которого средства распределяются между 36 регионами, где есть города с населением от 500 тыс. человек (за исключением Москвы, Санкт-Петербурга, Крыма и Севастополя, финансируемых по отдельным программам). Объем финансирования БКД в 2017 году составил 65 млрд руб., из них 31,2 млрд – из федерального бюджета. На днях Счетная палата обнародовала данные о серьезных нарушениях: ряд регионов, включая Красноярский и Приморский края, Нижегородскую и Ярославскую области, не выполнили к 1 ноября запланированный в рамках БКД объем ремонта. Дагестан, Чувашия, Удмуртия, Кировская область и другие субъекты не заключили вовремя контракты на выполнение работ. Аудиторы уже направили материалы в Генпрокуратуру, ФСБ, правительство и **Минтранс**.

Эксперты поддержали идею направить «штрафные» деньги в дорожные фонды. «Сейчас штрафы используются региональными властями для затыкания дыр в бюджете,– говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.– Они превратились, по сути, в форму скрытого налога. Регионы даже ставят планы по сбору штрафов. Инициатива полностью искоренить это явление не сможет, но мотивации у местных властей штрафовать за все подряд, устраивая дорожные ловушки, станет меньше». «Вопрос нехватки финансовых ресурсов в регионах стоит очень остро,– добавляет гендиректор РАДОР Игорь Старыгин.– Буквально каждый миллион помогает реализовать мероприятия на местах, эти деньги совсем не лишние».

При этом в РАДОР считают, что финансирование дорожной стройки и ремонта в ряде регионов можно было бы увеличить. В середине января ассоциация направила обращение Дмитрию Медведеву (есть у “Ъ”), в котором просит распространить проект БКД на остальные 48 регионов, распределив между ними дополнительные 10,6 млрд руб. из федерального бюджета. В письме отмечается, что необходимые расходы на содержание и ремонт региональных дорог составляют сейчас 1,7 трлн руб., фактическое финансирование – не более 15%.

[https://www.kommersant.ru/doc/3535975?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3535975?query=минтранс)

### КОММЕРСАНТ; ЯНА ЦИНОЕВА; 2018.02.02; ЭЛЕКТРОБУСЫ НЕ ДОЕЗЖАЮТ ДО РЕГИОНОВ

Новый транспорт по карману только двум столицам

Россия начала поддаваться мировой моде на электротранспорт. И хотя легковые электромобили в нашей стране остаются, по сути, игрушками для состоятельных, правительство уже объявило о субсидиях для электробусов, а Москва – о намерении купить 300 таких машин, потратив более 30 млрд руб. Но остальные регионы опасаются дороговизны электробусов и инфраструктуры для них, предпочитая покупать обычные и полуавтономные троллейбусы или газомоторные автобусы, которые до недавнего времени поддерживались государством. “Ъ” разбирался, может ли электробус стать долгосрочным трендом развития транспорта в РФ.

В конце 2017 года власти Москвы в лице ГУП «Мосгортранс» официально сделали ставку на развитие электрического общественного транспорта: объявлен конкурс на поставку 300 электробусов (с сервисным обслуживанием в течение 15 лет) и систем зарядки для них. По словам заместителя мэра по транспорту Максима Ликсутова, всего пройдет три аукциона по 100 машин (со стартовой ценой 10,5 млрд руб. каждый). Производители также обязаны поставить 98 ультрабыстрых зарядных станций. И это только начало: планируется ежегодно приобретать по 300 машин в год, а с 2021 года Москва начнет закупать только электробусы. От традиционных троллейбусов столица уже отказывается: в центре города они сняты с маршрутов.

В Минпромторге поддержали идею Москвы и продолжат субсидирование производителей электротранспорта (в 2018 году на это выделено 1,5 млрд руб., в 2017 году – 900 млн руб.). Как говорят в министерстве, развитие сегмента предусмотрено в проекте стратегии автопрома до 2025 года (до сих пор не принята). Создан «национальный консорциум» по электротранспорту, в него входят КамАЗ, «Соллерс» и ФГУП НАМИ.

В **Минтрансе** добавляют, что разработали проект стратегии развития автомобильного и городского электротранспорта до 2030 года, он обсуждался с профильными ассоциациями и в целом одобрен отраслевым координационным советом еще в конце 2016 года. Но, уточняют в министерстве, регионы «сами определяют направления развития различных видов пассажирского транспорта». В Туле, например, уже часть троллейбусов обладает длительным автономным ходом, они в день проезжают более 100 км в режиме электробуса. Есть электробусы в Новосибирске, заинтересованность в них выражают и другие регионы, отмечают в **Минтрансе**.

Как вырезать ступень эволюции

Российские производители коммерческого транспорта в целом рады крупному московскому тендеру и планируют в нем участвовать. Но они признают и проблемы – от несовершенств техзадания тендера до глобальной дороговизны импортных компонентов. Так, в группе ГАЗ считают, что Москва внедряет наиболее современные технологии, что является «стимулом для развития российского автобусостроения». Компания подала заявку на тендер, ведет переговоры с другими регионами (в ноябре 2017 года поставлен один электробус в Тюмень). Там называют электротранспорт перспективным в пассажирских перевозках в крупных городах, но в грузоперевозках, где нет стандартных маршрутов, развитие зарядной инфраструктуры с учетом больших расстояний будет еще долго затруднено. Среди ключевых проблем в ГАЗе говорят о дорогих, в основном импортных электрокомпонентах. Группа планирует развивать компонентную базу «как своими силами, так и со специализированными компаниями», но там подчеркивают, что в локализации необходима господдержка. Кроме группы ГАЗ электроавтобусы готовы выпускать КамАЗ и Volgabus, троллейбусы, в том числе с увеличенным автономным ходом,– «Тролза» и белорусский «Белкоммунмаш».

Другой собеседник “Ъ” в отрасли согласен, что московский тендер – это хороший проект, но пока электротранспорт не может стать повсеместным: такие машины втрое дороже, например, газомоторной техники. Кроме того, необходимо с нуля создавать инфраструктуру зарядок, тогда как газовые заправки уже есть в большинстве регионов. При этом, добавляет собеседник “Ъ”, газовые двигатели выпускаются в России, а батареи (почти половина стоимости электробуса) импортируются, что «уводит налоговый эффект и занятость за рубеж». Электробусы неприменимы для междугородных перевозок, продолжает источник “Ъ”, а жизненный ресурс батареи – всего пять-семь лет.

Другой источник “Ъ” считает, что можно сохранить троллейбусную инфраструктуру и использовать электробусы с динамической зарядкой. По его мнению, Москва пошла по самому сложному пути, на старте программы проигнорировав ночной вид зарядки, а электробусы дневной подзарядки теряют преимущества перед другим транспортом с точки зрения гибкости – уже нельзя перестроить маршрут. Ключевой проблемой собеседник “Ъ” считает отсутствие накопленного в стране последовательного опыта и компетенций, как в Норвегии или Китае. «В финале город должен ездить на независимом электробусе, но идти к этой цели надо постепенно, а в России решили это пропустить, вырезать целую ступень эволюции»,– полагает он.

Идею динамической подзарядки пока поддержали только в Петербурге, где планируют развивать троллейбусную сеть, а электробусы с динамической подзарядкой называют новой возможностью для развития сети маршрутов. Такие машины сочетают достоинства классического троллейбуса с возможностью преодолевать значительные расстояния на автономном ходу. В 2017 году город уже потратил более 2 млрд руб. на шесть троллейбусов и 85 электробусов с динамической зарядкой. Всего по госконтракту в 2017–2018 годах должны прийти 115 электробусов с динамической зарядкой, в 2018 году на троллейбусы Петербург предусмотрел более 82,3 млн руб.

К московскому тендеру в отрасли есть и технические вопросы: в задании определены не характеристики электробусов, а конкретные детали, ряд которых выпускает только один-единственный производитель в стране. Кроме того, по словам источников “Ъ”, в условиях прописано два типа зарядных станций, хотя по европейским стандартам у электробусов один унифицированный тип. «А вдруг захочется поменять маршруты? – описывает риски собеседник “Ъ”.– Или, например, начать работать с другими производителями? Инфраструктура – это то, что город должен сделать сначала, и потом уже идти внутрь транспортной системы».

Слишком дорогое удовольствие

За пределами двух столиц и троллейбусы с автономным ходом, и классические электробусы – пока экзотика. Например, в конце 2017 года врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников заявлял о готовности поддержать российского производителя батарей «Лиотех»: «Пилотную единицу электробуса мы готовы приобрести». Регион готов рассмотреть субсидии областному центру на электробусы после финансово-экономического обоснования покупки и создания инфраструктуры. Но на днях в дептрансе Новосибирска “Ъ” уточнили, что в 2018 году покупка электробусов не предусмотрена. Глава Челябинска Евгений Тефтелев отметил, что сегодня электробус – «экологически чистое, но очень дорогое удовольствие, пока более приемлемый вариант – трамвай и троллейбус».

По оценкам источника “Ъ” в отрасли на основе данных региональных закупок, автобус с дизельным двигателем стоит около 8 млн руб., газомоторный – порядка 9,5 млн руб. Обычные троллейбусы обходятся в 14–15 млн руб., а с увеличенным автономным ходом – в 17,5–19,5 млн руб.

Регионы чаще просто не готовы поддерживать новую моду и намерены обновлять парк в основном троллейбусами. Глава управления дорожного хозяйства и транспорта Ульяновска Игорь Бычков сказал “Ъ”, что город хочет развивать троллейбусы, а электробусы закупать не планирует и даже не изучал такую перспективу во многом из-за цены. При этом по соглашению с правительством Москвы Ульяновск получает бесплатно 15 относительно новых – «в хорошем состоянии» – троллейбусов, два года назад было куплено три троллейбуса с функцией автономного хода. В Махачкале также планируют наращивать число троллейбусов. В мэрии города говорят, что местный парк не может удовлетворить потребность в объеме и качестве перевозок, в этом году планируется купить четыре троллейбуса за счет горбюджета (Москва также передает Махачкале 15 троллейбусов).

В Иркутске планируют приобрести пять троллейбусов. В программу обновления транспорта Воронежа на 2014–2020 годы включена закупка 929 обычных автобусов. В Краснодаре говорят, что необходимость в обновлении парка есть, но сроки не установлены. «Если возможность появится, закупки будут сделаны»,– пояснил глава дептранса Краснодара Артем Доронин. Сейчас в городе работают троллейбусы, а в 2015 году директор КТТУ Алексей Князев заявлял, что электробусы могут появиться в Краснодаре не ранее чем через пять-семь лет.

Впрочем, в некоторых регионах и троллейбусная сеть не выдерживает конкуренции. По решению властей Ставрополя в 2017 году началась «оптимизация» троллейбусных маршрутов: из семи осталось пять, хотя планировалось сохранить только два. В ставропольском парке 64 троллейбуса не моложе восьми лет, об обновлении решений нет. Предприятие считается убыточным, в 2017 году за ним числился долг перед энергетиками в 20 млн руб.

Ряд регионов продолжают обновлять парки газомоторной техникой (до 2017 года она получала субсидии из бюджета). Ее покупали, например, в Перми, а прежде чем приобретать электробусы, нужно продумать строительство инфраструктуры, сообщили “Ъ” в администрации города. Глава **минтранса** Крыма Игорь Захаров рассказал “Ъ”, что сегодня предприятия закупают газомоторную технику, новые троллейбусы получил «Крымтроллейбус»: «С экономической точки зрения электробус, наверное, эффективнее, но для Крыма это пока технология не сегодняшнего дня, их только предстоит протестировать на горных дорогах». Тверь не планирует в 2018 году закупать электробусы, для них нужна дорогая инфраструктура, и стоят они дороже, чем троллейбусы с удлиненным ходом и газовые автобусы.

В ряде случаев города готовы на штучные закупки. Ростов-на-Дону в 2018 году планирует купить один электробус. Его эксплуатация дешевле, чем обычного автобуса, это выгоднее строительства сети для троллейбусов или прокладки трамвайных рельсов, считает глава дептранса города Сергей Саенко. Казань планирует заключить договор на один электробус с КамАЗом, Ярославль вел в 2017 году переговоры с «Россетями» о концессии по внедрению электробусов. Екатеринбург и Ижевск планируют участвовать в ФЦП для получения субсидий затрат на покупку разных видов электротранспорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3535932>

### КОММЕРСАНТ; ЯНА ЦИНОЕВА; 2018.02.02; «ПОКА ЭЛЕКТРОБУСНАЯ ТЕМА ПОД СИЛУ ТОЛЬКО БОЛЬШИМ ГОСКОМПАНИЯМ»

Андрей Панферов, директор по развитию бизнеса Volgabus

Об истоках спроса на электробусы в России, основных интересантах и проблемах этого сегмента “Ъ” рассказал директор по развитию бизнеса Volgabus Андрей Панферов.

– Каков сейчас спрос на электробусы в России?

– Практически спрос – это заказ города Москвы на 900 штук в течение нескольких лет. В этом году будут закуплены первые 300 штук, конкурс появился на площадке госзакупок в конце 2017 года. Говорить о спросе в более широком смысле, наверное, преждевременно. Предпосылки, возможно, и есть, но они неочевидны. Для появления понятного спроса должна быть понятна движущая сила. Например, программа: к 2025 году в стране должны быть на 30%, 50%, N% сокращен объем выбросов парниковых газов в городах. Это стимулировало бы появление программ по энергосбережению и системной программы по достижению этой цели.

– Как устроен тендер Москвы, есть ли к нему вопросы?

– Это уникальный конкурс на рынке наземного общественного транспорта: транспорт плюс инфраструктура с сервисными контрактами жизненного цикла в 15 лет. До сих пор подобное можно было увидеть в других видах транспорта, например трамваях или метро. Три лота, три маршрута, суммарно 300 электробусов и 96 зарядных станций, одинаковые требования к подвижному составу. Выбрана стратегия массового внедрения дневной быстрой зарядки.

Это первый масштабный опыт, и, естественно, возникает достаточно технических вопросов как по характеристикам электробусов, так и по зарядной инфраструктуре. Диспут на площадке госторгов идет активный, это видно в открытом доступе. Выбранный сценарий массового внедрения, с одной стороны, несет достаточно большие риски при запуске программы, особенно в части инфраструктуры, с другой стороны, это хороший вызов и стимул для всех производителей. Я не припомню аналогичный по масштабу проект в европейских странах, там обычно все идет более плавно. Проверить можно только временем, и это конец года. В нашем портфолио есть готовое решение электробуса с длительной ночной зарядкой, активно ведутся разработки машин с быстрой и динамической зарядкой.

– Заинтересованы ли другие регионы в электробусах?

– Были запросы из Санкт-Петербурга и Липецка. Пока речь не идет о массовых закупках. Например, Ростов-на-Дону проводит конкурс на одну покупку электробуса с быстрой зарядкой, Тюмень купила электробус ЛиАЗ. Можно, кстати, сказать и о троллейбусах с увеличенным автономным ходом, их тоже относят к классу электробусов: контракт Петербурга 2017 года – 125 штук. Но все-таки это тестовая эксплуатация машин, продолжением по логике должна стать тестовая проверка полностью электробусного маршрута, а затем выводы о возможности массового использования. Да, экономику никто не отменял, и без инвестиций в снижение начальной стоимости электробусов и создание инфраструктуры проект не взлетит.

– От частных игроков есть заказы?

– Нет, да мы особо и не ждем. При прочих равных пока электробусная тема под силу только большим госкомпаниям.

– Допустим, вы по тендеру должны поставить 30 электробусов, а дальше что? Будете списывать инвестиции в производственные мощности, в НИОКР?

– Затраты на создание должны быть, конечно, учтены в экономике проектов. Если поверхностно, то, сколько мы поставили в конкретном контракте, не особо важно, принципиально – на какую серию мы рассчитываем на более длинном плече. Есть два разных подхода к проектированию. Дело в том, что производители не всегда разрабатывают машину с нуля. Что-то берут от дизельных, какие-то вещи инсталлируются в виде готовых решений от компаний–поставщиков узлов и агрегатов. Другой вопрос, что близкий к отличному электробус можно спроектировать, только если вокруг базиса в виде электропривода и накопителей строятся кузов и каркас. В жизни всегда приходится идти на компромиссы, так что истина где-то посередине. Мы делаем просто хорошие электробусы.

– Что мешает электробусам стать бизнесом?

– Там, где есть сформированный спрос, это бизнес. В Китае более 200 тыс. электробусов, в европейских странах более 1,3 тыс., и сегмент быстро развивается. Конечно, операционные затраты на электробус, сервис и электроэнергию в разы меньше, чем у дизельной машины, и, по нашим оценкам, лежат в пределе 10 руб./км против 34 руб./км. Но стоимость электробуса выше в зависимости от технологии зарядки в 2,5–4 раза. Плюс инфраструктурные затраты. Очевидный вывод – нужно снижать для потребителя стоимость первичных вложений. В мировой практике стараются предусмотреть для этих целей фондирование со стороны государства, муниципалитетов. Если резюмировать, есть спрос – есть бизнес. Нет значит нет.

– У вас есть планы по экспорту электробусов?

– Да, конечно, есть. Ближний Восток, Восточная Европа, Прибалтика. Везде идет активная проработка возможностей организации сбыта и сервиса.

<https://www.kommersant.ru/doc/3533864>

### КОММЕРСАНТ; ЭДУАРД ЧЕРКИН; 2018.02.02; ЦЕНА ВОПРОСА

В мировом автопроме все заметнее тенденция, угрожающая столетнему господству автомобилей с двигателем внутреннего сгорания и открывающая дорогу распространению автомобилей с электродвигателем: экологическое регулирование, развитие технологий и инфраструктуры, быстрое снижение совокупной стоимости владения электромобилями.

В США уже действуют стандарты CAFE, устанавливающие цели по уровню разрешенных выбросов углекислого газа и максимально допустимый расход топлива на галлон. Не за горами введение жестких стандартов в Китае и странах ЕС. Основные автомобильные рынки объявили о долгосрочных национальных планах по сокращению выбросов в перспективе после 2025 года и планируют добиваться улучшений разными методами.

Так, в Китае сделана ставка на электробусы, которым отводится важная роль в решении проблем с выбросами в городах. В ряде европейских городов появятся зоны низких (или нулевых) выбросов, есть планы по полному запрету дизельного транспорта. В США в конце 2017 года утвержден план по переходу на грузовики с нулевыми выбросами в Калифорнии к 2035 году: поставлена цель сократить выхлопы углекислого газа у автомобилей на природном газе на 40% к 2030 году, а при использовании бензина – на 50%.

Давайте разберемся, когда и в какой степени тенденция электрификации затронет сегмент коммерческих автомобилей. Экономическая эффективность играет основную роль для перехода коммерческого транспорта на электропривод, поскольку затраты на топливо почти отсутствуют. В то же время для владельцев парков на первом плане будет совокупная стоимость владения. Цены на аккумуляторные батареи, которые сегодня определяют разницу в стоимости владения между автомобилями с электродвигателями и с двигателями внутреннего сгорания, быстро снижаются. По расчетам Roland Berger, стоимость батарей для коммерческого транспорта за 15 лет снизится примерно в три раза, с $360 за 1 кВт•ч в 2015 году до $125 к 2030-му.

Крайне важную роль играет стоимость эксплуатации электротранспорта: расходы на электрическую трансмиссию и преимущества по операционным затратам во многом зависят от конкретных условий эксплуатации и маршрутов использования транспорта. Мы полагаем, что применение электрического коммерческого транспорта станет экономически целесообразным в ближайшие десять лет. Переход на полностью электрические коммерческие автомобили станет экономически рентабельным к 2025 году для использования на расстоянии до 500 км.

Стоит ожидать, что первыми на электропривод перейдут фургоны и развозные грузовики, используемые для доставки по городу, а также тяжелая грузовая техника на коротких рейсах. Специфика таких маршрутов, в частности необходимость возврата на отправную точку, хорошо соответствует циклам зарядки. Иначе обстоят дела в сегменте дальнемагистральных перевозок. Из-за установки дополнительной батареи существенно снизится полезная нагрузка автомобиля, что осложнит полный переход на электропривод. Не бывает так, чтобы новая технология быстро завоевала доверие в сегменте коммерческой техники. На рынке США дизтопливу потребовалось около 40 лет, чтобы вытеснить бензин в крупнотоннажном сегменте.

Шансы электродвигателя на успех зависят от того, насколько ценными для операторов и потребителей будут преимущества и насколько хорошо развернута инфраструктура. Государственное регулирование может ускорить переход на электромобили, подтолкнув развитие новых технологий в отрасли.

<https://www.kommersant.ru/doc/3533863>

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2018.02.02; К КИНГИСЕППСКОМУ ВОКЗАЛУ ПРИЗЫВАЮТ ИНВЕСТОРОВ

Для экспертов необходимость его строительства неочевидна

Администрация Ленинградской области надеется привлечь инвесторов к строительству автовокзала в Кингисеппе, переговоры ведутся с ООО «Автотранспортное предприятие «Барс 2»« и «Питеравто». По планам областных властей, новый автовокзал стоимостью 250 млн рублей будет осуществлять не только пригородные и междугородние, но и международные маршруты. Инвестор строительства станет куратором транспортного сообщения в Кингисеппском и Сланцевском районах. Но перед тем как начать строить объект, властям нужно разобраться с нелегальными перевозчиками. При этом эксперты рынка сомневаются в необходимости создания автовокзала в Кингисеппе.

Как сообщил «Ъ» источник, знакомый с ситуацией, в строительство здания автовокзала инвестор должен будет вложить 250 млн рублей. За эту сумму ему нужно построить объект, после чего он может стать его оператором. По словам заместителя начальника управления Ленобласти по транспорту Михаила Присяжнюка, компании будет передано кураторство транспортного сообщения в Кингисеппском и в Сланцевском районах. Правительство Ленобласти, в свою очередь, пообещало взять на себя «все организационные вопросы».

Как говорят чиновники, переговоры ведутся с двумя компаниями. Первая – ООО «Автотранспортное предприятие «Барс 2»«, занимающееся пассажирскими перевозками в Петербурге и Ленобласти. По данным «СПАРК-Интерфакс», 67% акций предприятия принадлежит Игорю Новожилову, 33% – Ульяне Герасимовой.

«Направление из Кингисеппа – проблемное, и о серьезной коммерческой выгоде для перевозчиков говорить не стоит. Это в первую очередь социальный проект. Но мы в нем заинтересованы, и на собрании с учредителями будет поднят вопрос о нашем участии»,– поделился планами генеральный директор АТП «Барс-2» Андрей Заботин.

В число потенциальных инвесторов вошел и транспортный холдинг «Питеравто» Леонида Бондаренко. Он является крупнейшим негосударственным перевозчиком в СЗФО и занимает более 25% рынка пассажирских перевозок Петербурга. «Основная проблема Кингисеппа – нелегальные перевозчики. Если с ними разберутся – мы будем готовы принять участие в проекте. Этому должны поспособствовать областные власти»,– сказал директор по организации перевозок «Питеравто» Роман Юренев.

По данным региональных чиновников, рынок пассажирских автобусных перевозок в Ленобласти составляет около 8 млрд рублей, 2 млрд рублей из которых приходится на нелегальные.

Для решения этого вопроса областные власти просят разрешить международным рейсам осуществлять остановки в Кингисеппе и Сланцах. «Управление уже обратилось в **Минтранс** РФ с такой просьбой, так как именно федеральный орган власти является заказчиком этих маршрутов»,– пояснил Присяжнюк. По расчетам чиновников, отправляющиеся из стран Прибалтики в Петербург автобусы международного сообщения будут заезжать в эти города, тем самым вытеснив нелегалов.

Кроме того, займется этой проблемой и межведомственная транспортная комиссия при губернаторе Ленобласти, под руководством которой в районе будут проведены рейдовые проверки.

Определиться с инвестором нового автовокзала в Кингисеппе чиновники обещают до 1 марта. К этому сроку Управление по транспорту проведет предварительный аудит АО «Кингисеппский автобусный парк», которое сегодня занимается обслуживанием маршрутов между Санкт-Петербургом, Кингисеппом и Сланцами, а также пригородными направлениями.

«Мы никогда не стремились быть оператором автовокзала. Это девелопмент, организация вокзального обсуживания, безопасности – нам это не нужно. Мы перевозчики, ждем инвестора и готовы платить за то, что нас будут отправлять с перронов. Да, сейчас мы являемся оператором, но что еще нам остается? Все сейчас в подвешенном состояннии»,– сказал заместитель генерального директора АО «Кингисеппский автобусный парк» Кирилл Цветков.

Сегодня отдельного здания автовокзала в Кингисеппе нет. Летом 2017 года здесь закрылась автостанция, арендатором которой выступает ныне обанкротившееся ОАО «МРТК». Земельный участок выставлен на торги на сайте Avito. Цена, за которую хочет продать собственник,– 47 млн рублей. По мнению Игоря Новожилова, это очень дорого и покупать за такие деньги старую станцию бессмысленно.

Пока в Кингисеппе не появилась новая автостанция, автобусы отправляются от железнодорожного вокзала. Само вокзальное здание по прямому назначению мало используется – оттуда отправляются только два поезда дальнего следования. Объединение двух вокзалов вызвало недовольство у местных граждан. Они пожаловались губернатору Ленобласти Александру Дрозденко на нерегулярное транспортное сообщение и старые автобусы.

Эксперт МОО «Город и транспорт» Владимир Валдин считает, что новое здание автовокзала Кингисеппу не нужно. «В основном из Кингисеппа отправляются пригородные автобусы, межрегиональных там немного. К тому же для промежуточных остановок на межрегиональных маршрутах есть большие послабления.

Кроме того, серьезного оборота пассажирских перевозок здесь нет, а временный автовокзал оборудован достаточно хорошо и сможет существовать неопределенно долго. Возможно, здание автовокзала будет интересно операторам как коммерческий центр, но я сомневаюсь, что они наберут достаточное количество арендаторов»,– предположил Владимир Валдин.

[https://www.kommersant.ru/doc/3535892?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3535892?query=минтранс)

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДЛИЛО ПОНИЖАЮЩИЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ УЩЕРБА ОТ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВИКОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление правительства РФ, которым до 31 января 2019 года включительно продлевается действие понижающих коэффициентов для расчета вреда, причиняемого тяжеловесными грузовиками федеральным автодорогам.

Соответствующий документ был внесен **Минтрансом** России. Постановление от 30 января 2018 года №89 опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации и вступает в силу с 1 февраля.

Ранее постановление правительства от 28 июня 2016 г. №590 устанавливало, что указанные коэффициенты действовали до 31 января 2018 года включительно.

Речь идет о расчете вреда, причиняемого грузовым автотранспортом при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства при движении по федеральным автодорогам.

Упомянутое постановление вводило следующие коэффициенты:

– при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства от 0% до 5% – 0,016;

– при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства свыше 5% до 10% – 0,2;

– при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства свыше 10% до 50% – 0,6.

«Установлено, что до 31 января 2019 года включительно при превышении допустимых осевых нагрузок на ось или допустимой массы транспортного средства к размеру вреда, причиняемого транспортными средствами, которые перевозят тяжеловесные грузы, при движении таких транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения, применяются ранее действовавшие понижающие коэффициенты», – говорится в материалах к документу.

Кроме того, уточнены диапазоны превышения допустимых осевых нагрузок на ось или допустимой массы транспортного средства в целях исключения правовой неопределённости, возникающей при оформлении специальных разрешений на движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

«Принятые решения позволят снизить финансовую нагрузку на бизнес в период актуализации методики расчета размера вреда», – отмечают разработчики документа.

Как заявили «Интерфаксу» в **Минтрансе** РФ, «данная мера направлена на снижение нагрузки на бизнес и разработана в рамках поручения **Минтрансу** России, Минэкономразвития России с участием представителей транспортной отрасли проработать вопросы снижения расходов, связанных с получением специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и опасных грузов».

### РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2018.02.01; МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В ПОДМОСКОВНОЙ ДУБНЕ ЗАВЕРШАТ В 2019 ГОДУ

Строительство моста через реку Волга в подмосковной Дубне завершат в 2019 году, говорится в сообщении **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

«Финансирование объекта осуществляется в полном объеме. Подрядчик соблюдает требования по качеству и срокам строительства. Завершение строительства запланировано на первый квартал 2019 года», – отметил глава подмосковного **Минтранса** Игорь Тресков, его слова приводятся в релизе. Как указывается в нем, в данный момент заканчивается сооружение опор моста. Из 17 опор полностью готовы 16, идет сооружение тела центральной русловой опоры. Эти работы планируется завершить в марте текущего года.

Тресков добавил, что идет сборка и монтаж пролетного строения. На пяти пролетах моста смонтированы более 6 тысяч металлоконструкций, что составляет около 40% от общего объема. Из них береговые металлоконструкции поставлены в полном объеме, мостовые – более чем на 50%. Окончание этих работ намечено на октябрь. На объекте производится строительство подпорной стенки и переустройство коммуникаций, возводится земляное полотно на правом и левом берегах Волги.

Общая протяженность сооружения с четырьмя полосами движения (по две в каждую сторону) и расчетной скоростью 80 километров в час составит почти два километра, в том числе 1,16 километра – длина моста. Перспективная пропускная способность объекта – свыше 24 тысяч автомобилей в сутки. Проектом предусмотрено устройство кольцевого пересечения проспекта Боголюбова и улицы Вернова с тремя полосами движения. Предполагается устройство четырех съездов, строительство тротуаров, пешеходных переходов, установка автопавильонов.

Мост через реку Волга относится к уникальным искусственным сооружениям – расстояние между русловыми опорами составляет 168 метров, что позволит сохранить полноценное судоходное движение по Волге. Объект соединит две части Дубны, разделенных рекой, и обеспечит беспрепятственный доступ в свободную экономическую зону «Дубна», ликвидирует разобщенность территорий и значительно улучшит транспортную ситуацию в городе, заключается в пресс-релизе.

Ранее сообщалось, что строительство мостового перехода через Волгу ведется по поручению президента РФ. Строительство моста выполняется в рамках госпрограммы Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса». Заказчиком строительства выступает ГКУ Московской области «Дирекция дорожного строительства», подрядчиком – ПАО «Мостотрест».

<https://realty.ria.ru/news_infrastructure/20180201/1513747710.html>

### ИНТЕРФАКС-АВН; 2018.02.01; ОКОЛО 1,5 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В СИСТЕМЕ «ЭРА-ГЛОНАСС»

Почти 1,5 млн машин в России зарегистрированы в системе экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС», сообщил руководитель контакт-центра Государственной автоматизированной информационной системы (ГАИС) «ЭРА-ГЛОНАСС» Роман Рулев.

«В системе зарегистрировано уже около 1,5 млн автомобилей. На сегодняшний день мы приняли и обработали более 665 тысяч экстренных вызовов, 7 тысяч 668 из них потребовали привлечения экстренных оперативных служб. Благодаря высокой скорости доставки информации об авариях в экстренные службы всем пострадавшим была оказана своевременная помощь. Среднее время передачи информации в Систему-112 составляет менее 20 секунд», – сказал Р.Рулев, слова которого приводит пресс-служба АО «ГЛОНАСС».

Р.Рулев напомнил, что «ЭРА-ГЛОНАСС» была запущена в промышленную эксплуатацию в 2015 году и, это первая государственная система экстренного реагирования, которая безвозмездно предоставляет услуги помощи и спасения при дорожных происшествиях, она «до сих пор не имеет аналогов в мире».

С 1 января 2017 года терминалами «ЭРА-ГЛОНАСС» должны оснащаться все новые модели автомобилей, впервые проходящие процедуру одобрения типа на территории Таможенного союза.

Система начала действовать в России с 1 января 2015 года. Ее основная цель – максимально быстро сообщить данные об аварии сотрудникам экстренных служб. При попадании автомобиля в аварию терминал, установленный в автомобиле, автоматически определяет местоположение транспорта. Затем устройство по каналам мобильной связи передает в систему «ЭРА-ГЛОНАСС» информацию о точных координатах, времени происшествия и тяжести ДТП, а также VIN-номер автомобиля в «систему-112» или дежурную часть МВД.

### РБК САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; МАРИЯ БУРАВЦЕВА; 2018.02.01; ЛЕНОБЛАСТЬ ПРОСИТ У МОСКВЫ ДЕНЕГ НА НОВУЮ РАЗВЯЗКУ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ

Развязка с КАД в Мурино может открыться на год раньше. Об этом чиновники сообщили жителям Мурино на Совете новостроек. Согласно условиям госконтракта, компания «Возрождение» должна сдать объект в августе 2020 года. Но строительство можно завершить раньше – в феврале 2019 года, если на это будут выделены федеральные деньги, сообщил пресс-секретарь областной администрации Константин Андрианов.

По его словам, глава региона Александр Дрозденко распорядился подготовить документы в **Министерство транспорта** для получения федеральных денег. Речь идет о половине суммы, необходимой для строительства развязки, уточнил Андрианов.

Стоимость развязки – 774 млн руб., сейчас ее строительство полностью финансируется из областного бюджета. Осенью прошлого года в районе строительства будущей развязки было запущено движение по сквозному проезду под КАД, создание которого обошлось областному бюджету в 110 млн руб.

Источник РБК Петербург в областном правительстве летом говорил, что строительство развязки начнется только после того, как **Минтранс**, который ранее согласился участвовать в проекте, сообщит размер своей доли. Предполагалось, что она будет установлена в ходе формирования федерального бюджета на 2018 год в сентябре-октябре. После этого правительство Ленобласти должно было определить свою часть финансирования развязки и включить ее в адресную инвестиционную программу региона на 2018 год. Но в итоге **Минтранс** средства не выделил, и строительство началось полностью за областной счет.

Развязка – часть проекта строительства транспортно-пересадочного узла (ТПУ) «Девяткино». Она должна появиться в районе пересечения КАД с железной дорогой у станции метро «Девяткино». Общая протяженность съездов развязки составит 1438 метров.

Район Западного Мурино активно застраивается с конца 2000-х годов. По данным администрации Ленобласти здесь уже построено 23 жилых комплекса (около 100 жилых домов) на 4 млн кв. м с населением примерно 80 тыс. человек. На первом заседании Общественного Совета новостроек на представителей областной администрации обрушилась лавина жалоб жителей на транспортную блокаду новых районов, писал в декабре РБК.

<https://www.rbc.ru/spb_sz/01/02/2018/5a72de639a7947ff109d9854>

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2018.02.02; УГОЛЬ НЕ ПОЕХАЛ

Его погрузка на железных дорогах падает впервые за полтора года

Из-за погоды, спровоцировавшей пробку на железных дорогах Кузбасса, погрузка угля ОАО РЖД впервые с октября 2016 года показала отрицательную динамику. В январе она упала на 1,1%, до 31 млн тонн. При этом на 25 января относительно плана монополии, предусматривающего рост суточной погрузки на 4,5% к факту 2017 года, было недогружено 1,15 млн тонн угля. Из них более 1 млн тонн – на Западно-Сибирской железной дороге, где, как писал “Ъ”, образовался огромный затор из порожних вагонов. Участники рынка рассчитывают, что при хорошей погоде его ликвидируют к середине февраля.

ОАО РЖД опубликовало данные за январь: несмотря на стабильный рост погрузки (на 3,4%, до 103,5 млн тонн), такого же скачка, как в январе 2017 года (6,7%), в этом году не наблюдается. Лидерами роста стали зерно (рост на 36,6%), строительные грузы (13,3%) и черные металлы (10,5%). Но уголь, погрузка которого стабильно росла в 2017 году при благоприятной экспортной конъюнктуре (среднемесячный рост – 9,1%), показал спад, его погрузка упала на 1,1%, до 31 млн тонн.

При суточном плане в 1,06 млн тонн, рассказывает “Ъ” источник, знакомый с ситуацией, 1–25 января угольщики фактически отгрузили 1,01 млн тонн. Сильное отклонение от плана началось 17 января, 22 января план был выполнен лишь на 75%. На 25 января было недогружено 1,155 млн тонн, из которых 1,08 млн тонн – на Западно-Сибирской железной дороге (ЗСЖД), 225 тыс. тонн – на Красноярской, 80 тыс. тонн и 74 тыс. тонн – на Забайкальской и Северо-Кавказской железной дороге. В ОАО РЖД сообщили, что «полностью обеспечивают вывоз всего предъявляемого к перевозке угля», но из-за низких температур в середине января в Кузбассе грузоотправители вынужденно сократили погрузку угля на станциях ЗСЖД.

Как сообщал “Ъ” 26 января, из-за совокупности факторов, включающих погоду в портах и Кузбассе, инфраструктурные ограничения, политику операторов и ОАО РЖД, на подъездах к Кузбассу сформировалась огромная пробка из 30 тыс. порожних вагонов. Монополия даже вводила конвенцию (запрет на подачу вагонов) в направлении ЗСЖД 23–25 января, хотя ранее, рассказывает “Ъ” источник среди операторов, конвенции в этом направлении вводились максимум на несколько часов. Сейчас ОАО РЖД занимается ликвидацией пробки: ситуация, поясняют в монополии, находится под особым контролем. «Позитивную динамику отгрузки демонстрируют «СУЭК Кузбасс», «Кузбассразрезуголь», «Распадская», «Промугольсервис», «Угольная компания «Южный Кузбасс»« и другие»,– говорят в монополии. Пока проблема не решена, но если погода будет благоприятна, скоро затор ликвидируют, считает собеседник “Ъ” среди операторов. Другой источник прогнозирует, что случится это к середине февраля.

Собеседники “Ъ” в угольной отрасли и операторы сетуют и на погоду, и на инфраструктурные ограничения. Источник “Ъ” среди угольщиков говорит, что в январе были самые худшие климатические условия за последние годы: температура на уровне –45°С и ниже пять-шесть дней подряд, многие компании «не решались эксплуатировать технику, опасаясь поломок». Об этом же говорит собеседник “Ъ” среди операторов:

«Есть два фактора снижения погрузки угля, и они взаимосвязаны – из-за аномально низких температур смерзался и сам груз, и оборудование для погрузки-выгрузки».

Еще один собеседник “Ъ” в угольной отрасли отмечает, что традиционные экспортные направления – порты Дальнего Востока – были ограничены, но не из-за проблем собственно с портами. «Проблема в дальних подходах к портам: пропускная способность Транссиба и БАМа достигла предела, выше которого подняться невозможно без дополнительных усилий»,– уверен он. Источник “Ъ” добавляет, что операторы традиционно в январе переключились на угольщиков, которые зимой, в отличие от многих других грузоотправителей, работают стабильно. Потом они так и не дождались груза, продолжает он, но так стремились к получению прибыли, что бросили вагоны, которые стояли по 15–20 дней, и теряли за это время 30–40 тыс. руб. на полувагоне.

<https://www.kommersant.ru/doc/3536013>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; РОСТ «ДАЛЬНИХ» ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ НОВОГО ГОДА НЕСКОЛЬКО ЗАМЕДЛИЛСЯ

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в январе 2018 года увеличились на 6,9% по сравнению с тем же периодом 2017 г., до 8,2 млн человек, сообщили ОАО «Российские железные дороги».

После Нового года рост несколько замедлился. В декабре он составлял 8,5%, до этого в ноябре – 2,7%. В октябре был локальный всплеск до 5%, в сентябре РЖД зафиксировали символические +0,5%. До этого же два месяца подряд фиксировался «минус», несмотря на летний пик перевозок (в июле было отправлено на 0,2% меньше пассажиров, чем в том же месяце годом ранее, в августе – на 2,2%).

В то же время, с начала 2017 г. дальние перевозки пассажиров только росли. В частности, в мае и июне они увеличились «месяц к месяцу» на 0,6% (после всплеска до +2,9% в апреле в преддверии майских праздников). В марте же, напротив, наблюдался «провал» этого показателя до +0,3%, тогда как в феврале был отмечен его рост – также при более длинном праздничном периоде – в 3,4% (даже несмотря на более короткий месяц по сравнению с февралем високосного 2016 г.).

Пассажирооборот в дальнем следовании в январе вырос на 3,9%, до 6,6 млрд пассажиро-километров.

Пригородные перевозки увеличились на 3,4%, до 72,2 млн человек, пассажирооборот – на 0,8%, до 2,2 млрд пассажиро-километров. Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает запуск год назад пассажирских перевозок по Московскому центральному кольцу.

Всего в январе было отправлено 80,4 млн пассажиров, что на 3,8% больше, чем в том же месяце 2017 г., пассажирооборот увеличился на 3,1%, до 8,8 млрд пассажиро-километров.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Perevozki-passazhirov-na-seti-RZHD-virosli-v-yanvare-pochti-na-4-2018-02-01/>

<http://tass.ru/ekonomika/4921015>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; Ж/Д ПОГРУЗКА В РФ В ЯНВАРЕ ВЫРОСЛА НА 3,5%, ОТПРАВКА УГЛЯ СНИЗИЛАСЬ, В «ПЛЮСЕ» ЗЕРНО

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в январе 2018 года выросла на 3,5% по сравнению с тем же месяцем 2017 г., до 103,5 млн тонн, сообщила компания.

В среднесуточном выражении показатель превысил 3,339 млн тонн, уточнил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью РЖД. Изначально РЖД закладывали в план работы погрузку на уровне 3,325 млн тонн (с ростом на 3%, до 103,075 млн тонн в целом за месяц). Цифру «+3%» в середине месяца подтверждал и генеральный директор РЖД Олег Белозеров, отмечая при этом, что при «амбициозных целях» (высокой базе расчетов: в январе 2017 г. погрузка выросла на 6,7% по сравнению с тем же месяцем 2016 г., до 100,046 млн тонн) «результаты еще лучше».

Погрузка каменного угля – основного драйвера роста общего показателя в последние месяцы – снизилась на 1,1%, до 31 млн тонн, кокса – на 3,8%, до 0,903 млн тонн, нефти и нефтепродуктов – на 2,5%, до 20,7 млн тонн. На 17,8% сократилась отправка лома черных металлов – до 0,659 млн тонн, тогда как их самих – выросла на 10,5%, до 6,6 млн тонн, железной и марганцевой руды – на 4,3%, до 9,2 млн тонн.

Выросла в январе погрузка строительных (на 13,3%, до 8,8 млн тонн) и лесных грузов (на 5,8%, до 3,4 млн тонн), цемента (на 6,2%, до 1,2 млн тонн), промышленного сырья и формовочных материалов (на 5,6%, до 2,8 млн тонн), химических и минеральных удобрений (на 6,3%, до 5,2 млн тонн), химикатов и соды (на 2,7%, до 2,4 млн тонн) и зерна (на 36,6%, до 2,2 млн тонн). Отправка цветной руды и серного сырья осталась на уровне января 2017 г. – 1,6 млн тонн.

Грузооборот в январе увеличился на 5,6%, до 214,8 млрд тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов – на 4,4%, до 273,8 млрд тонно-километров).

В декабре, по приводившимся монополией данным, среднесуточный показатель составил 3,556 млн тонн (с ростом на 4,8%). План работы «Российских железных дорог» на февраль предусматривает среднесуточную погрузку в размере 3,531 млн тонн, сообщал источник «Интерфакса». Это соответствует 98,868 млн тонн в целом за месяц. В феврале 2017 г. погрузка составила 96,024 млн тонн. Исходя из этого, по прогнозам РЖД, в феврале 2018 г. она может вырасти примерно на 3%.

По итогам всего 2017 г. погрузка увеличилась на 3,2%, до 1,261 млрд тонн, хотя при формировании финансового плана перевозчик закладывал динамику, близкую к нулевой (с учетом дополнительного дня в високосном 2016 г.). При этом О.Белозеров выражал осторожную уверенность, что может быть увеличение в районе 1% (чуть позднее официальный прогноз был повышен до «+0,6%»).

Однако летом стало известно, что монополия пересматривает его, допуская увеличение погрузки на 2,6% – «исходя из складывающейся экономической конъюнктуры». Более того, в сентябре глава РЖД заявил, что компания допускает, что рост погрузки в 2017 г. будет еще большим. Осенью О.Белозеров сообщил о том, что увеличение может составить 3%, и, возможно, даже превысит и эту планку. В 2018 г. «Российские железные дороги» ожидают увеличения погрузки в пределах 1,8-3%.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4920726>

<https://rns.online/transport/Pogruzka-na-seti-RZHD-v-yanvare-virosla-na-35-2018-02-01/>

### ТАСС; 2018.02.01; ПОГРУЗКА ПГК НА СЕТИ СВЖД В 2017 ГОДУ УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 3%, ДО 9,8 МЛН ТОНН

Екатеринбургский филиал Первой грузовой компании (ПГК) в 2017 году увеличил объем погрузки по отношению к аналогичному показателю 2016 года на 3%, до 9,8 млн тонн, говорится в сообщении компании.

Грузооборот в отчетный период вырос на 3% и достиг 14,5 млрд т-км. Доля ПГК на полигоне Свердловской железной дороге (СВЖД) сохранилась на уровне 10%.

«В 2017 году мы сумели меньшим парком грузовых вагонов обеспечить отправку всех предъявляемых к перевозке грузов. В результате погрузка в цистернах и крытых вагонах выросла на 10%, цементовозах – на 36%, на платформах – на 27%. На полувагоны пришелся 71% от общего объема погрузки филиала. Наиболее существенно увеличилась погрузка продукции Новолипецкого металлургического комбината, ЛУКОЙЛа и Невьянского цементника», – отметил директор Екатеринбургского филиала Виталий Кущенко.

Объем погрузки нефти и нефтепродуктов в отчетный период вырос на 13%, до 1,35 млн тонн, строительных грузов – на 14%, до 1 млн тонн, цемента – на 13%, до 656 тыс. тонн. Объем перевозок черных металлов увеличился на 2%, до 2,98 млн тонн, металлолома – на 9%, до 928 тыс. тонн, руды цветной и серного сырья – на 21%, до 529 тыс. тонн.

Перевозки во внутреннем сообщении увеличились на 3%, до 8,4 млн тонн, экспортные перевозки выросли на 14%, до 1,4 млн тонн.

Грузы следовали со станций СВЖД в адрес грузополучателей РФ на Октябрьскую, Юго-Восточную, Московскую и Южно-Уральскую железные дороги, а также в страны СНГ, Европу и Африку.

<http://tass.ru/transport/4922658>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.02; ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В РАЙОНЕ БУДУЩЕГО АМУРСКОГО ГПЗ

Завершено возведение железнодорожного моста через реку Большая Пера в Амурской области, который необходим для доставки грузов в период строительства Амурского газоперерабатывающего завода (ГПЗ).

«Мост является одним из ключевых объектов масштабной железнодорожной инфраструктуры Амурского ГПЗ, предназначенной для доставки грузов в период строительства и эксплуатации завода. Протяженность моста составляет 252 метра. Он состоит из восьми опор и семи пролетных строений», – говорится в сообщении объединенного пресс-центра Амурского интегрированного проекта ГПЗ.

Строительство моста было начато в мае 2017 года.

Объектами железнодорожной инфраструктуры Амурского ГПЗ также станут две железнодорожные станции – Заводская-2 (рядом с действующей станцией Усть-Пера) и Заводская (рядом с площадкой Амурского ГПЗ), перегон между станциями протяженностью 12 км и путепровод через участок региональной автодороги.

Сооружение остальных элементов железнодорожной инфраструктуры планируется завершить в сентябре текущего года.

Амурский ГПЗ строится в районе города Свободный для выделения ценных фракций перед поставкой газа в Китай по газопроводу «Сила Сибири». ГПЗ станет самым крупным в России и одним из крупнейших в мире предприятий по переработке природного газа. Его проектная мощность составит до 42 млрд куб. м в год. Амурский ГПЗ также станет мировым лидером по производству гелия – до 60 млн куб. м в год.

*Морской транспорт*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.02.01; СУД ПОДДЕРЖАЛ ФАС В КОНТЕЙНЕРНОМ ДЕЛЕ

Терминал UCL в Санкт-Петербурге признан виновным в завышении цен

Арбитражный суд Москвы, согласившись с решением ФАС, признал «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП) виновным в установлении и поддержании в 2015 году монопольно высокой цены на свои услуги. Вместе с тем он поддержал КТСП в его несогласии с изложенным в предписании ФАС порядком определения стоимости услуг терминала. UCL Holding Владимира Лисина, владеющий терминалом, намерен оспорить решение суда, а юристы не исключают, что мировое соглашение между сторонами, отвергнутое ранее ФАС, может все же быть заключено на более поздних стадиях судебного разбирательства.

Арбитражный суд Москвы 1 февраля вынес решение по иску ЗАО КТСП (входит в UCL Holding Владимира Лисина) к ФАС о признании решений и действий ведомства незаконными. Суд, сообщают в ФАС, частично поддержал ее решения в отношении стивидора, «а также оставил в силе основные требования предписания антимонопольного органа». Так, суд признал законным требование предписания ФАС об установлении цен на стивидорные услуги в рублях и публикации в интернете информации о ценах и тарифах по перевалке контейнеров.

Но в UCL подчеркивают, что на судебном заседании была оглашена только резолютивная часть решения. «Частично удовлетворяя иск КТСП, суд признал необоснованными требования ФАС в отношении изложенного в ее предписании порядка определения стоимости услуг терминала, предполагающего снижение действующих тарифов». Несмотря на эти выводы, КТСП признан виновным в установлении и поддержании в 2015 году монопольно высокой цены на свои услуги. «Общество не согласно с решением суда и будет оспаривать его в установленном порядке»,– говорят в UCL.

ФАС начала преследование КТСП и еще восьми стивидоров в июне 2016 года. Тогда ведомство заподозрило в завышении цен на перевалку контейнеров, зерна, нефти и минудобрений Новороссийский морской торговый порт и Приморский торговый порт, подконтрольные «Транснефти» и группе «Сумма» Зиявудина Магомедова, Первый контейнерный терминал, «Петролеспорт» и Восточную стивидорную компанию, входящие в Global Ports, Туапсинский морской торговый порт (как и КТСП, входит в UCL Holding Владимира Лисина), а также подконтрольные структурам Андрея Мельниченко Мурманский морской торговый порт (39% у СУЭК, 37% у «Еврохима») и «Агросферу» (55% у «Еврохима»). Часть стивидоров, в том числе входящий в UCL Туапсинский порт, были оправданы. Но в июне ФАС признала КТСП виновным в злоупотреблении доминирующим положением на рынке перевалки контейнерных грузов в Санкт-Петербурге, а в начале января отказалась от предложенного UCL мирового соглашения, заявив, что его условия «неприемлемы» и «оскорбительны».

Ввиду невозможности ознакомления с мотивировочной частью судебного решения сложно сделать выводы о причинах, по которым доводы UCL были отклонены судом, говорит партнер юридической компании «Нафко-Консультанты» Ирина Мостовая. «Можно предположить, что UCL не согласится с таким решением и оспорит его в вышестоящих инстанциях,– полагает она.– Если же решение будет оставлено в силе и претензии ФАС будут признаны обоснованными, в таком случае UCL будет обязан уплатить штрафы, наложенные на него решением ФАС». Суды ранее уже рассматривали аналогичные споры с крупнейшими операторами контейнерных терминалов, отмечает госпожа Мостовая, и в рамках этих судебных разбирательств были заключены мировые соглашения. Таким образом, определенная судебная практика по аналогичным вопросам уже сложилась, поэтому можно предположить, что и в рамках данного судебного разбирательства стороны также могут прийти к мировому соглашению, например, в суде апелляционной инстанции, добавляет она.

<https://www.kommersant.ru/doc/3536001>

### PORTNEWS.RU; АЛЕКСАНДР АЛИКИН; 2018.02.01; ДОЛГИЙ ЗАПЛЫВ

Реконструкция портов Крыма в рамках федеральной целевой программы откладывается как минимум на два года. Причина – в разногласиях между «Крымскими морскими портами» и подрядчиками, которые вели проектные изыскания.

Где деньги, порт?

Севастополь Инкерман

Работы по развитию крымских портов, предусмотренные ФЦП «Социально-экономическое развитие республики Крым и города Севастополя» в 2015–2017 годах, оказались не выполнены. Как сообщил ИАА «ПортНьюс» заместитель гендиректора ГУП «Крымские морские порты» (КМП) по инвестициям и реализации федеральной целевой программы Руслан Лисовой, в последние три года велись проектно-изыскательские работы, необходимые для реконструкции портов. Однако впоследствии выяснилось, что эти работы, как считают в КМП, были выполнены частично и некачественно, в результате чего их надо делать заново.

«Работы были выполнены с серьезными нарушениями. Подрядчики не исследовали грунт, по сути провели изыскания не в полном объеме. К примеру, в документах указано, что в конкретном месте лежит песчаный грунт, а в действительности там оказался более жесткий грунт. Весь объем проектно-изыскательских работ, выполненных в 2015–2017 годах, теперь нужно переделывать», – рассказал Руслан Лисовой.

Сейчас в арбитражном суде рассматриваются четыре иска «Крымских морских портов» к двум компаниям, которые вели эти работы. Три заявления – к симферопольской компании ООО «Производственный комплекс «Полигон» на общую сумму 343,9 млн руб., один – к петербургской фирме ООО «Плато инжиниринг» на сумму 97,4 млн руб. «Полигон» вел изыскания в портах Керчи, Евпатории и Ялты, а «Плато инжиниринг» – в Феодосии.

Обе фирмы имеют корни в петербургском бизнесе. По данным системы Kartoteka.ru, «Плато инжиниринг» в настоящий момент принадлежит «Инвестиционной группе «Индига», основным собственником которой (99%) является Виталий Южилин. Что касается компании «Полигон», в 2015 году, когда с ней заключали контракты на работу в Крыму, она была дочерней фирмой «Плато инжиниринг».

Виталий Южилин является основным собственником «Плато инжиниринг» лишь с декабря 2017 года, а в момент заключения контракта с ней, в феврале 2016 года, владельцем фирмы была президент «Управляющей компании «Морской фасад» Марина Тарасова. Эта компания управляет одноименным пассажирским портом в Петербурге.

Как сообщил ИАА «Портньюс» гендиректор ООО «ПК «Полигон» Георгий Посвежинный, причина недовольства «Крымских морских портов» качеством выполненных работ, в действительности, не может быть связана с их качеством, так как все проектно-изыскательские работы, выполненные возглавляемой им компанией, были приняты заказчиком и получили положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России». Достоверность определения сметной стоимости также подтверждена положительными заключениями государственной экспертизы. По его словам, «Крымские морские порты» рассчитались с ООО «ПК «Полигон» частично и до сих пор должны около 50 млн руб. за выполненные работы.

Порт Керчь»Есть ощущение, что эти судебные споры за полгода не разрешатся, и если Крымские морские порты будут дожидаться решений арбитражного суда, то сроки выполнения ФЦП, в части объектов портовой инфраструктуры, будут сорваны, – отметил Посвежинный. – Странно, что, выражая претензии к подрядчику, ГУП «КМП» не учитывает экспертные выводы, сказал глава фирмы».

В компании «Плато инжиниринг» прокомментировали, что наличие заключения Главгосэкспертизы «позволяет заказчику – ГУП РК «КМП» – обеспечить начало работ по строительству и реконструкции объектов в пределах лимитов финансирования, предусмотренных ФЦП». Несмотря на это, в конце 2017 года КМП в одностороннем порядке отказались от исполнения контрактов, говорится в заявлении.

При этом в рамках судебных споров, инициированных «Крымскими морскими портами», подрядчики требуют взыскать с КМП деньги за выполненные, но не оплаченные работы.

Согласно порталу госзакупок, с этими фирмами у КМП было заключено в общей сложности четыре контракта на общую сумму 357,7 млн руб. Сумма исков превышает стоимость контрактов, поскольку КМП хочет взыскать с подрядчиков сумму неосновательного обогащения и пени за пользование деньгами.

Компании делали проектную и рабочую документацию для реконструкции пассажирских и грузовых причалов, оградительных молов, других гидротехнических сооружений и для укрепления берегов.

Начало реконструкции во всех портах было запланировано на 2017 год, однако теперь из-за судебных споров руководство КМП решило перенести их на 2019 год, сообщил Руслан Лисовой.

Теперь, чтобы реконструкция стала возможной хотя бы в 2019 году, КМП необходимо заново провести проектные изыскания. Однако предприятие не может просто объявить новые конкурсы и нанять новых подрядчиков. Во-первых, деньги ФЦП, предусмотренные на эти цели, частично уже израсходованы на оплату услуг предыдущих исполнителей. А во-вторых, предприятию необходимо сначала выиграть суды с этими исполнителями, чтобы доказать свою правоту и взыскать деньги.

Для решения этой проблемы в КМП готовят новую концепцию реконструкции портов, которая предполагает использование собственных средств предприятия для оплаты проектно-изыскательских работ. Сотрудники КМП пока не готовы поделиться деталями концепции, поскольку этот документ еще не прошел согласование в **Минтрансе** РФ и Минэкономразвитии РФ, которое курирует ФЦП.

«Если концепцию примут, то независимо от исхода судебных споров мы сможем заняться другими объектами, и проектирование сделаем уже за свой счет», – сказал Руслан Лисовой.

<http://portnews.ru/comments/2452/>

### PORTNEWS.RU; 2018.02.01; МИНТРАНС РФ ПРИСТУПИЛ К РАЗРАБОТКЕ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЙ ПЕРЕДАЧЕ СУДАМИ СВЕДЕНИЙ О СУДНЕ, ГРУЗЕ И ЭКИПАЖЕ

**Министерство транспорта** России уведомило о начале разработки законопроекта о еженедельной передаче судами сведений о судне, грузе и экипаже. По данным Федерального портала для размещения проектов нормативно-правовых актов, публичное обсуждение инициативы продлится до 14 февраля 2018 года, а ожидаемый срок принятия закона – апрель 2019 года.

Указывается, что проект акта разработан в целях создания механизма контроля состояния российских судов после их выхода из морских портов Российской Федерации путем передачи судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, после их выхода из морского порта Российской Федерации до захода в морской порт Российской Федерации еженедельно, а также при каждом заходе в иностранный порт сведений о судне, грузе и экипаже в информационную систему, обеспечивающую централизованный учет государственного портового контроля, предусмотренный пунктом 4 статьи 79 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

<http://portnews.ru/news/252919/>

*Внутренний водный транспорт*

### ТАСС; 2018.02.01; ПРИЧАЛ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ЛАЙНЕРОВ У КРЕПОСТИ ОРЕШЕК ПОД ПЕТЕРБУРГОМ ПОСТРОЯТ В 2018 ГОДУ

Власти Ленинградской области планируют до конца 2018 года построить и открыть причал для приема крупных пассажирских судов на Ореховом острове в истоке Невы, где располагается крепость Орешек.

«Современный причал появится у стен крепости Орешек, расположенной в истоке реки Невы на Ореховом острове. Объем частных средств на первоначальном этапе реконструкции объекта составит порядка 60 млн рублей. Предполагается, что причал введут в эксплуатацию до конца 2018 года», – сообщили в четверг в пресс-службе управления по транспорту Ленинградской области.

До крепости Орешек, которая пользуется большой популярностью у туристов, можно добраться только водным транспортом. Но инфраструктура острова позволяет принимать только маломерные суда. Строительство крупных причальных сооружений на территории небольшого острова невозможно, поэтому был выбран вариант причала палового типа [на сваях, вбитых в дно реки]. Подобный проект был реализован в 2017 году в Старой Ладоге.

«Причалы палового типа минимально используют береговую черту, что важно в местах расположения объектов культурно-исторического наследия», – отметили в областном управлении по транспорту. Новый причал на Ореховом острове позволит принимать суда вместимостью до 300 человек. Это позволит сделать его новой точкой маршрута в речных круизах, следующих из Санкт-Петербурга в Москву, отметили в управлении.

В пресс-службе сообщили, что на реализацию проекта получено принципиальное согласие территориального органа управления речным транспортом «Администрации Волго-Балт» и руководства крепости-музея, который входит в комплекс Музея истории Санкт-Петербурга.

Многовековой военный памятник

Крепость Орешек построена в 1323 году на острове у истока Невы из Ладожского озера. В древние времена она защищала путь в Ладожское озеро и земли Великого Новгорода от шведов. Во время Великой Отечественной войны защитники крепости обороняли Дорогу жизни. Крепость серьезно пострадала в войну, многие памятники Орешка превратились в руины.

В наши дни на Ореховом острове можно увидеть фрагмент первой каменной крепости XIV века, открытый археологами в 1968 году, частично сохранившиеся и восстановленные каменные стены и башни XVI века, остатки земляных бастионов XVIII века и тюремные здания второй половины XIX – начала ХХ века, когда за Орешком закрепилась мрачная слава «русской Бастилии» – в двух из них открыты исторические экспозиции.

Об истории обороны Орешка в 1941-1943 гг. рассказывает мемориальный комплекс, в который включено разрушенное в годы войны и законсервированное здание Иоанновского собора.

<http://tass.ru/v-strane/4922104>

*Воздушный транспорт*

### ТАСС; 2018.02.01; ПУТИН ОСМОТРЕЛ НОВЫЙ РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПЛАТОВ

Президент РФ Владимир Путин осмотрел в четверг новый аэропорт Платов в Ростове-на-Дону. Сойдя с трапа борта №1 он пересел в перронный автобус. Вместе с Путиным на обычном пассажирском транспорте ехали журналисты и сопровождающие лица.

Гендиректор «Аэропортов регионов» Евгений Чудновский рассказал главе государства об инфраструктуре нового аэропорта. «В рамках генплана по строительству удалось реализовать лучшие наработки, и на следующие 30-40 лет мы имеем реальную локацию для работы», – отметил он.

Спецпредставитель по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов** поинтересовался, учтены ли экологические вопросы, на что получил ответ о том, что было посажено более 5 тысяч деревьев.

На макетах Путин осмотрел Платов и проекты аэропортов Саратова, Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя. Саратовский аэропорт планируется сдать в 2019 году, два других – в 2021. Президенту показали проект реконструкции территории старого ростовского аэропорта. По словам губернатора Ростовской области Василия Голубева, цель проекта – создать жилой кластер, но основа концепции в том, «чтобы был не жилой, а живой». Глава региона пояснил, что это означает наличие не только жилых пространств, но и инфраструктурных объектов, связанных с работой, учебой. «Есть все возможности сделать удобно и красиво», – сказал Путин.

Из международного терминала президент прошел к залу аэропорта, принимающему внутренние рейсы. В новом здании были люди, многие из них снимали главу государства на мобильные телефоны.

После осмотра нового аэропорта Путин на вертолете отправится на предприятие «Ростсельмаш», где состоится заседание президиума Госсовета.

Международный аэропорт Платов

Международный аэропорт Платов – новый аэропорт, обслуживающий Ростов-на-Дону. Находится в 29 км к северо– востоку от города, в 4 км севернее станицы Грушевская (Аксайский район Ростовской обл.). Его проект был разработан холдингом «Аэропорты регионов», который входит в российскую группу компаний «Ренова».

Платов стал первой крупной международной воздушной гаванью, созданной с нуля в РФ с 1991 года. Реконструкция старого аэропорта в Ростове-на-Дону была невозможна, т. к. он находится близко к центру города. Его территорию в дальнейшем планируется застроить жильем. От старого аэропорта Платов унаследовал код ИАТА ROV. Код ИКАО нового аэропорта – URRP.

Проект строительства аэропорта был реализован на основе государственно-частного партнерства, в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)» и программы подготовки и проведения в РФ чемпионата мира по футболу 2018 г. В проекте участвовали **Минтранс** России, **Росавиаци**я, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», правительство Ростовской области и «Аэропорты регионов». Общий бюджет проекта составил почти 47 млрд руб

<http://tass.ru/ekonomika/4922988>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; ДВОРКОВИЧ ПРОТИВ ПОГАШЕНИЯ ДОЛГОВ «ВИМ-АВИА» ПЕРЕД СОТРУДНИКАМИ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ АЭРОФЛОТА

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** против погашения долгов «ВИМ-Авиа» перед ее сотрудниками за счет средств «Аэрофлота» (MOEX: AFLT).

«Нет, это прецедент плохой все-таки был бы: гасить зарплаты каким-либо компаниям, у которых возникли проблемы, банкротство, за счет средств других компаний. Это странно. Есть другие варианты, по крайней мере, частичного погашения задолженности», – сказал А.**Дворкович** журналистам в четверг.

По его словам, «ВИМ-Авиа» может возместить 40% долгов по зарплате коллективу за счет возврата НДС.

«Я поручение дал. Есть определенная сумма, которая должна вернуться в компанию за счет налога на добавленную стоимость, – отметил он. – Проблема в том, что в компании сейчас даже нет людей, которые способны нормально подать документы в налоговую службу на возмещение НДС, просто не сформирован нормальный комплект документов. Кроме того, нам нужны были гарантии, что когда средства от НДС поступят, они пошли бы на зарплаты, а не растворились где-то. Вот над этим сейчас работаем».

Перспективы покрытия остальной части задолженности, по словам вице-премьера, «зависит от руководства самой компании, от того будет ли это процесс банкротства или какое-то развитие».

По данным «ВИМ-Авиа», суммарная задолженность компании перед коллективом за 2017 г. составляет 541 млн руб., с учетом января эта сумма вырастет до 630 млн руб. Перевозчик рассчитывает, что долги будут погашены за счет роялти «Аэрофлота», говорилось в его сообщении.

«ВИМ-Авиа», замыкавшая первую десятку крупнейших авиакомпаний РФ, в сентябре 2017 года заявила о прекращении всех чартерных программ. Причиной стали нехватка оборотных средств и долги перед контрагентами (ранее оценивались более чем в 10 млрд рублей). В настоящее время сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа» ограничен, самолеты возвращены лизингодателям, большая часть работников уволилась.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4920974>

<https://ria.ru/economy/20180201/1513756616.html>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.02.02; «АЭРОФЛОТ» ДОРОГО ЗАПЛАТИТ ЗА РОССИЙСКИЙ МС-21

50 лайнеров обойдутся в $5 млрд – выше каталожной цены

1 февраля «Аэрофлот» и лизинговая «дочка» «Ростеха» – «Авиакапитал-сервис» подписали твердый контракт на поставку 50 самолетов МС-21-300 в лизинг на 12 лет, сообщили компании.

МС-21 – новый российский среднемагистральный самолет, этот тип судов самый востребованный в мире. Первые самолеты «дочка» Объединенной авиастроительной компании (ОАК) – «Иркут» обещает поставить в 2020 г. Уже заказано 175 лайнеров. Но для «Аэрофлота» это первый контракт на МС-21, хоть он и будет стартовым эксплуатантом самолета.

Сумма лизинговых платежей и резервов на техническое обслуживание по контракту составит более $5 млрд, сообщили «Аэрофлот» и «Ростех». Поставки начнутся в I квартале 2020 г. и завершатся в 2026 г.

Каталожная цена одного МС-21 – $92,3 млн, рассказывал ранее «Ведомостям» близкий к ОАК человек. Об этом же сообщало со ссылкой на источники Reuters. Представитель «Иркута» от комментариев отказался.

Рыночная стоимость самолета составляет примерно половину от каталожной цены, говорят менеджеры двух лизинговых компаний. То есть для МС-21 это примерно $46 млн.

«Аэрофлот» не покупает самолеты, а берет их в лизинг. Поэтому в сумму контракта заложена доходность лизингодателя плюс самолет каждый год дорожает на несколько процентов, объясняет близкий к одной из сторон сделки человек.

По простому рыночному правилу лизинговая компания окупает самолет по истечении восьми лет эксплуатации, но в каждом контракте существует масса нюансов, продолжает собеседник «Ведомостей». «Авиакапитал-сервис», исходя из цены контракта, окупит МС-21 через 5,5 года. «Контракт учитывает, что «Авиакапитал-сервис» будет финансировать сделку в российских банках», – продолжает собеседник. А это дорогие деньги, хотя в ходе переговоров ставка и была снижена, добавляет он.

Представители «Ростеха» и «Аэрофлота» условия сделки не комментируют.

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев сказал в четверг, что условия контракта по МС-21 выгоднее, чем по российскому региональному самолету SSJ100. Из его слов следует, что в первый год эксплуатации суда будут летать в среднем 5,7 часа в сутки, во второй – 7,9 и в третий – 10,8. «Это соответствует западным стандартам», – сказал Савельев. SSJ100 у «Аэрофлота» в 2016 г. летали всего по три с небольшим часа в сутки. Главная причина – сложности с поставкой запасных частей.

«Отказываясь от новых моделей Airbus и Boeing в пользу МС-21, «Аэрофлот» несет определенные риски», – считает ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов. Но такова его социальная функция как лидера рынка и госкомпании. В мире существуют различные практики: крупнейшие бразильские авиакомпании не первыми покупали самолеты Embraer CRJ, европейские перевозчики, наоборот, внесли большой вклад в раскатку Airbus, Китай вообще ориентируется на внутренний рынок, указывает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/02/02/749747-aeroflot-ms-21>

### ТАСС; 2018.02.02; ТРУТНЕВ НАМЕРЕН ПРИВЛЕЧЬ ПРАВООХРАНИТЕЛЕЙ К ПРОВЕРКЕ СРЫВА ФИНАНСИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ ДФО

Вице-премьер правительства РФ – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев заявил, что намерен привлечь правоохранительные органы к проверке фактов недоведения средств из федерального бюджета до аэропортов ДФО. Об этом он сообщил пятницу во время рабочей поездки в Нерюнгринский район Якутии.

В ноябре прошлого года председатель правительства РФ Дмитрий Медведев поручил выяснить причины недоведения средств до аэропортов Дальнего Востока. В 2013 году по государственным федеральным целевым программам на развитие аэропортового хозяйства было выделено 106,1 млрд рублей, из них более 64 млрд пропали в силу того, что были плохо подготовлены проекты, несвоевременно проведена государственная экспертиза, а зачастую госэкспертиза не принимала эти проекты. В результате деньги перераспределись, аэропорты не были построены или реконструированы. Речь идет о 40 аэропортах на Дальнем Востоке.

«Настаиваю на том, чтобы все были наказаны. И те люди, которые получили бюджетные деньги, и по результатам сдали проекты, которые не прошли государственную экспертизу, они просто эти деньги украли. Поэтому я буду обращаться к правоохранительным органам с просьбой организовать еще раз проверку, обеспечить, чтобы все люди, которые обманули, были наказаны в соответствии законодательства РФ», – заявил Трутнев.

Полпред отметил, что среди регионов, где были выявлены факты недоведения средств до аэропортов, есть и Якутия.

Ранее сообщалось, что в конце прошлого года были проведены служебные проверки, которые привели к увольнению некоторых чиновников **Росавиаци**и.

В 2018 году на развитие сети аэропортов Дальнего Востока в федеральном бюджете предусмотрено почти 2,2 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4924398>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; РОСАВИАЦИЯ НАСТАИВАЕТ НА ВОЗВРАЩЕНИИ ГОСКОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА АВИАТОПЛИВА

**Росавиаци**я настаивает на возвращении государственного регулирования в области авиатопливообеспечения, заявил ведущий консультант управления аэропортовой деятельности ведомства Владимир Вислобоков.

«Через полгода будет знаменательная дата – три года отмены обязательной сертификации (качества авиатоплива – ИФ). Что произошло за эти три года? В принципе, ничего. Как работали, так и работаем. Нормативно-правовая база в настоящее время отсутствует», – заявил В.Вислобоков на конференции «Авиатопливо-2018».

«Позиция **Росавиаци**и по данному вопросу такова, что необходимо вернуть государственное регулирование в области авиатопливообеспечения, чтобы избежать ситуаций, которые могут произойти», – добавил чиновник.

В марте прошлого года газета «Коммерсантъ» сообщала, что за два года после отмены в РФ процедуры обязательной сертификации ТЗК и лабораторий контроля качества авиакеросина **Минтранс** РФ так и не разработал новых нормативных требований. По данным газеты, авиаторам приходится руководствоваться документами «с неопределенным правовым статусом» и самим проводить аудит всех участников процесса заправки, что создает проблемы с качеством топлива и угрожает безопасности полетов. В **Минтрансе** тогда обещали, что проект приказа, устанавливающий новые правила контроля качества авиатоплива, будет направлен на регистрацию в Минюст до конца весны 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; ФАС ПЛАНИРУЕТ ВМЕСТЕ С АВИАКОМПАНИЯМИ РФ РАЗРАБОТАТЬ СПРАВЕДЛИВЫЙ МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России рассчитывает совместно с крупнейшими авиакомпаниями страны разработать справедливый механизм формирования тарифов, сообщил глава ФАС Игорь Артемьев журналистам в четверг в Петербурге.

По его словам, антимонопольная служба уже получила доступ к алгоритмам ценообразования в электронных системах бронирования авиабилетов и в настоящее время выясняет, были ли данные алгоритмы «направлены против законов экономики и потребителей».

«Мы дадим оценку этим алгоритмам, но никого наказывать не будем. Дадим рекомендации, думаю, встретим согласие с тем, что какие-то алгоритмы должны быть изменены. Они должны базироваться на понятных потребителю законах экономики. Например, мы не понимаем, почему в наших самолетах загруженность 70-80%, а цена, достигшая максимума, удерживается до полета. Я не понимаю, почему они предпочитают лететь с пустыми креслами, но удерживать высокую цену», – отметил И.Артемьев.

При этом, добавил глава ФАС, нет необходимости кардинально менять существующие алгоритмы, речь идет лишь о точечных изменениях.

«Сейчас работали наши сотрудники с «Аэрофлотом» (MOEX: AFLT), параллельно заходим в другие компании и смотрим, как там это работает. (. . .) Все крупнейшие компании войдут в рабочую группу, и мы будем с ними разрабатывать справедливый механизм формирования тарифов», – заключил он.

Как сообщалось, в среду в ходе «правительственного часа» в Совете Федерации И.Артемьев сообщил, что антимонопольная служба завершила проверку ценообразования в электронных системах бронирования авиабилетов, установив, что причиной необоснованного роста цен могло стать вмешательство в алгоритмы программного обеспечения самих авиакомпаний.

«Авиакомпании все, от «Аэрофлота» до других, говорят, что это машина в автоматическом режиме устанавливает цены в зависимости от повышенного спроса. Мы точно установили, что никакая это не машина, а делаются эти алгоритмы вручную, и творцом является никакой не робот», – заявил глава ФАС.

Он отметил, что ФАС «будет пытаться вместе с самими компаниями, руководствуясь здравым смыслом, пока в мягком варианте изменить эти алгоритмы и не допускать несанкционированного ручного вмешательства, связанного с ростом цен, не основанных на серьезных доказательствах спроса и других параметров».

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; ПАССАЖИРОПОТОК «ПУЛКОВО» В 2018Г МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 10% – ДО 17,7 МЛН ЧЕЛОВЕК

Петербургский аэропорт «Пулково» в 2018 году может увеличить пассажиропоток на 10% по сравнению с показателем 2017 года, сообщил заместитель генерального директора по взаимодействию с органами государственной власти и связям с общественностью «Воздушных ворот северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом) Денис Павшинский журналистам в четверг.

Ранее сообщалось, что пассажиропоток «Пулково» по итогам 2017 года достиг рекордных 16 млн 125,52 тыс. человек (рост к уровню 2016 года на 21,6%). Таким образом, в текущем году аэропорт может обслужить около 17,7 млн человек.

«Мы видим для себя и закладываем в бюджет, что в 2018 году порядка 10% составит общий прирост пассажиропотока. Сегодня по мониторингу первого месяца наш прогноз пока подтверждается. Но наиболее корректен он станет, когда мы войдем в летнее расписание», – сказал Д.Павшинский.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.

### URA.RU; 2018.02.01; НА ВРЕМЯ ЧМ-2018 НЕБО НАД ЕКАТЕРИНБУРГОМ ЗАКРОЮТ ДЛЯ ПОЛЕТОВ

В планах **федерального агентства воздушного транспорта** РФ (**Росавиаци**я) ограничить полеты над Екатеринбургом в дни игр чемпионата мира по футболу. Ограничения будут действовать круглосуточно. Для Екатеринбурга запрет надолго не затянется из-за ограниченного количества игр – с 15 по 27 июня.

Ранее вышел приказ ведомства «Об установлении зон ограничения полетов» в дни проведения чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года». Этим документом **Росавиаци**я ограничила использование воздушного пространства в районах Москвы, Санкт-Петербурга, Казани и Сочи. Пятым городом может стать Екатеринбург. По данным «URA.RU», сейчас готовится к обнародованию соответствующий документ, включающий в себя два десятка страниц. «Следите за сайтом, ждите обновления списка», – сказал «URA.RU» Сергей Извольский, пресс-секретарь **федерального агентства воздушного транспорта** РФ.

Ограничения, касающиеся четырех городов, по которым решение уже принято, будут действовать с 1 июня по 17 июля 2018 года. Среди ограничительных мер запрет на полеты ниже 8100 метров в радиусе 110 километров от стадионов. Кроме того, в целях борьбы с беспилотными летательными аппаратами спортивные объекты будут снабжены системами для защиты от несанкционированных полетов. Для защиты стадионов разработаны специальные комплексы, которые будут подавлять управляющие сигналы и управляющую автоматику бытовых дронов.

«Ограничивается выполнение полетов гражданскими воздушными судами, в том числе беспилотными, не оборудованными средствами ведения радиосвязи и ответчиками вторичной радиолокации, а также иная деятельность по использованию воздушного пространства, не связанная с полетами воздушных судов», – сказано в приказе. Все сказанное не распространяется на полеты литер «А» и «К» в целях перехвата нарушителей, в целях проведения поисково-спасательных работ, работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях, по обеспечению деятельности органов Минобороны, МВД, ФСБ, ФСО и Росгвардии.

Ранее «URA.RU» сообщало о том, что к ЧМ-2018 Екатеринбург очистят от бродячих собак. Пока неизвестно, возьмут ли городские власти в борьбе с агрессивными хищниками на вооружение опыт греческой Олимпиады-2004 и ЧЕ-2012 на Украине и в Польше (когда специальные службы разбрасывали на улицах отравленное мясо) или продолжат традиционный отлов.

<https://ura.news/news/1052322143>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/obschestvo/rosaviatsija-zakroet-nebo-nad-ekaterinburgom-v-dni-provedenie-chm-2018/>

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2018.02.02; АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР ПРИ СИБНИА ИМ.ЧАПЛЫГИНА В НОВОСИБИРСКЕ РАБОТАЛ С НАРУШЕНИЯМИ – ПРОКУРАТУРА

Новосибирская транспортная прокуратура выявила нарушения в авиационном учебном центре при ФГУП «СибНИА им. С.А.Чаплыгина», сообщает Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

«Установлено, что ряд слушателей обучен авиационным учебным центром в отсутствие сертификата, позволяющего осуществлять деятельность, связанную с обучением авиационного персонала», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в ряде случаев с преподавателями не были заключены трудовые договоры, установлены факты привлечения к преподавательской деятельности лиц с истекшим сроком действия свидетельств о пройденных курсах повышения квалификации.

Также выявлено отсутствие необходимых технических средств и наглядных пособий для проведения практических занятий слушателей.

Новосибирский транспортный прокурор в адрес руководителя СибНИА внес представление об устранении выявленных нарушений закона.

Кроме того, в отношении юридического лица возбуждено производство по делу об административном правонарушении по ч.4 ст.14.1 КоАП РФ (Осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных лицензией), которое в настоящее время находится на рассмотрении в Арбитражном суде Новосибирской области.

Наряду с этим, в Дзержинский районный суд Новосибирска предъявлено исковое заявление о запрете деятельности авиационного учебного центра до устранения выявленных нарушений закона.

ФГУП «Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А.Чаплыгина» (СибНИА) в соответствие с госконтрактом с министерством промышленности и торговли разрабатывает линейку перспективных самолетов для местных и региональных авиалиний.

### RNS; 2018.02.01; «АЭРОФЛОТ» И «ИРКУТ» СОЗДАДУТ СОВМЕСТНЫЙ ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ

Авиакомпания «Аэрофлот» и производитель самолетов МС-21 корпорация «Иркут» создадут совместный центр для подготовки пилотов, сообщил в четверг гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Да мы планируем... мы совместно с инструкторами «Иркута» и нашей школой будем готовить наших пилотов», – сказал Савельев на пресс-конференции в Москве, отвечая на вопрос о планах по созданию совместного тренажерного центра.

Ранее в четверг лизинговая компания «Авиакапитал-Сервис» госкорпорации «Ростех» и «Аэрофлот» заключили контракт на поставку 50 пассажирских самолетов МС-21-300. Воздушные суда будут поставлены авиаперевозчику в лизинг, сумма платежей и резервов на техническое обслуживание составит более $5 млрд.

<https://rns.online/transport/aeroflot-i-Irkut-sozdadut-sovmestnii-tsentr-podgotovki-pilotov-2018-02-01/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.01; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» МОГУТ НЕ ДОСТРОИТЬ К 2019 Г СЕРВИС-ЦЕХА ИЗ-ЗА ЗАПРЕТА НА РАБОТЫ ВО ВРЕМЯ ЧМ-18

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) хотела бы до конца года запустить вторую очередь авиационного технического центра для обслуживания самолетов, но может не успеть завершить объект к этому сроку из-за запрета строительных работ на время Чемпионата мира по футболу, сообщил генеральный директор авиакомпании Сергей Скуратов журналистам в Екатеринбурге в четверг.

«Хотели бы (запустить вторую очередь – ИФ) до конца года. Может не получиться, нам запрещают работать два месяца на период футбола. Эти ограничения будут по всей области», – сказал С.Скуратов.

По его словам, ограничения введут с 25 мая.

Гендиректор «Уральских авиалиний» отметил, что вторая очередь технического центра будет включать в себя несколько цехов, в том числе покрасочный, по ремонту колес, тормозов. «К примеру, колеса ремонтируем только за рубежом. У самолетных колес очень маленький срок службы», – отметил С.Скуратов.

Как сообщалось, авиакомпания в начале 2015 года открыла техцентр международного уровня для обслуживания воздушных судов в аэропорту «Кольцово», инвестиции в проект составили $25 млн.

Сообщалось также, что ряд предприятий Свердловской области получил уведомления о принятии дополнительных мер безопасности на время проведения Чемпионата мира по футболу, предусматривающих остановку вредных и опасных производств, однако останавливать производство большинство из них не готовы.

Чемпионат мира по футболу пройдет в РФ с 14 июня по 15 июля 2018 года. Игры пройдут на 12 стадионах в 11 городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Нижнем Новгороде, Саранске, Калининграде, Волгограде, Екатеринбурге, Самаре, Сочи и Ростове-на-Дону.

По результатам жеребьевки в Екатеринбурге состоятся матчи между Египтом и Уругваем, Францией и Перу, Японией и Сенегалом, Мексикой и Швецией.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов