**05 ДЕКАБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.12.04; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ПРОРАБОТАЮТ ВОПРОС О ВОЗМЕЩЕНИИ АКЦИЗА НА ТОПЛИВО ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ

Заместитель председателя правительства **Максим Акимов** поручил ряду ведомств проработать вопрос об увеличении возмещения акциза на авиатопливо для авиакомпаний.

«Прошу проработать и представить согласованные предложения, при необходимости материалы для совещания в правительстве Российской Федерации», – цитирует ТАСС выдержки из поручения вице-премьера.

Поручение дано Федеральной антимонопольной службе, **Министерству транспорта**, Министерству экономического развития и Министерству энергетики. В качестве крайнего срока выполнения задачи указывается 10 декабря.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта направила письмо **Акимову** с просьбой к правительству увеличить налоговый вычет из акциза на топливо, чтобы минимизировать ущерб от роста цены на авиакерсин. В письме указывалось, что эта мера предложена в дополнение к инициативе **Минтранса** о предоставлении всем авиакомпаниям разовой компенсации в размере 22,5 миллиардов рублей.

<https://www.pnp.ru/economics/v-pravitelstve-prorabotayut-vopros-o-vozmeshhenii-akciza-na-toplivo-aviakompaniyam.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3820341>

<https://tass.ru/ekonomika/5870644?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; ЭКС-ЗАМГЛАВЫ РОСАВТОДОРА НАЗНАЧЕН ГЛАВОЙ ДЕПАРТАМЕНТА ГОСПОЛИТИКИ МИНТРАНСА В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Экс-замглавы **Росавтодор**а Игорь Астахов назначен директором департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России.

Как говорится в сообщении министерства, назначение оформлено приказом **Минтранса** от 4 декабря 2018 года N1654/к.

Накануне сообщалось, что распоряжением правительства РФ от 30 ноября И.Астахов был освобожден от должности заместителя руководителя **Росавтодор**а «в связи с переходом на другую работу».

При этом новым замглавы **Росавтодор**а стал Игорь Костюченко, занимавший ранее должность директора вышеуказанного департамента. Назначение оформлено распоряжением правительства РФ от 26 ноября 2018 года N2589-р и приказом **Минтранса** от 4 декабря 2018 года N1653/к.

В конце сентября новым главой **Росавтодор**а был назначен Андрей Костюк, до этого занимавший должность замглавы **Росавтодор**а. На посту главы ведомства А.Костюк сменил Романа **Старовойт**а, который перешел на пост зам**министра транспорта** РФ, а позднее стал врио главы Курской области.

### КОММЕРСАНТ; 2018.12.05; ЛИЗИНГ ХОЧЕТ БЫТЬ БЮДЖЕТНЫМ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОСЯТ ОГРАНИЧИТЬ РЕФОРМУ ГОСПОДДЕРЖКИ

Как выяснил “Ъ”, лизинговые компании выступили против реформы господдержки промышленности, инициированной вице-премьером Дмитрием Козаком. Они обратились к премьеру РФ, а также в Минфин и Минпромторг с просьбой сохранить льготный лизинг, объясняя, что иначе спрос на автомобили, вагоны и спецтехнику может упасть. Эксперты согласны, что льготный автолизинг – важный инструмент поддержки спроса, но отмечают также, что продажи в последние два года устойчиво растут.

Объединенная лизинговая ассоциация (ОЛА, объединяет большинство компаний сектора) попросила премьера Дмитрия Медведева, а также первого вице-премьера, главу Минфина Антона Силуанова и главу Минпромторга Дениса Мантурова не отменять действующий механизм льготного лизинга в машиностроении (письма есть у “Ъ”). В ОЛА обеспокоены реформой системы господдержки промышленности, инициированной вице-премьером Дмитрием Козаком. В Минфине сказали “Ъ”, что письмо поступило и будет рассмотрено. В Минпромторге “Ъ” не ответили. Пресс-секретарь премьера перенаправил “Ъ” в аппарат господина Козака, представитель чиновника заявил, что решения по перечню отменяемых в рамках реформы постановлений в автопроме будут приняты в ближайшее время по итогам встречи вице-премьера с автоконцернами (по данным “Ъ”, пройдет 7 декабря).

Как сообщал “Ъ” 29 и 30 ноября, Дмитрий Козак посчитал, что система господдержки непрозрачна и неэффективна, поскольку не предполагает обязательств при получении средств и фактически субсидирует чистую прибыль компаний. Почти вся нормативная база по госсубсидиям, включая программу льготного лизинга, будет отменена, господдержка будет направляться компаниям под обязательства нарастить экспорт. Против реформы уже выступали российские автопроизводители (см. “Ъ” от 28 ноября).

В ОЛА считают механизм льготного лизинга эффективным, «поскольку он не вмешивается в рыночные условия производства, стимулирует спрос и развивает одновременно несколько отраслей экономики» (льготу также предлагается отменить для дорожно-строительной, специальной техники и грузовых вагонов). В ассоциации говорят, что автотранспорт – крупнейший сегмент лизинговой отрасли: в январе–сентябре на него пришлось около 31% сделок, из них 20% – льготный лизинг. По подсчетам ОЛА, объем продаж в лизинг в 2018 году превысит 250 млрд руб. В письме отмечается, что с момента введения льготных программ объем продаваемой по этой схеме техники ежегодно растет.

Программа льготного автолизинга действует с мая 2015 года. Субсидируется авансовый платеж в 10% стоимости машины, но не более 500 тыс. руб. В июле 2018 года она была продлена до 2020 года. В 2017 году на льготный лизинг было выделено 13,75 млрд руб., по программе за год продано 20 тыс. машин.

Отмена льготного лизинга, считают в ОЛА, приведет к падению спроса на автотранспорт. Более 70% покупателей техники в лизинг – субъекты МСП, которые не могут единоразово заплатить аванс, подсчитали в ассоциации. Госсубсидии позволяли лизинговой компании сохранить «приемлемый» уровень авансовых платежей за счет будущей субсидии, закрывающей риск по сделке, сообщается в письме.

В «Сбербанк Лизинг» (входит в ОЛА) также говорят, что отмена льготного лизинга негативно отразится на конечных покупателях из-за того, что снижение авансового платежа – существенная помощь лизингополучателям. По оценке компании, в сегменте грузовой техники по льготным программам шло до 40% всех продаж. В ВТБ отказались от комментариев, в Газпромбанке “Ъ” не ответили (лизинговые компании банков – не члены ОЛА).

Автолизинг уже реализовал большую часть отложенного спроса, поэтому объем сегмента в 2019 году без госсубсидий покажет небольшой рост в 5–8%, полагает директор по банковским рейтингам «Эксперт РА» Руслан Коршунов. По его словам, в 2014 году, до программ господдержки, на лизинг пришлось 3,6% продаж легковых автомобилей, после запуска субсидирования в 2015 году – 5,4%. К 2017 году доля лизинга в продажах легковых машин составила 8,8%, за девять месяцев 2018 года – 9%, говорит эксперт. Сокращение госсубсидий негативно скажется на росте всего рынка лизинга, добавляет он.

В 2017 году авторынок начал восстанавливаться после падения с марта 2013 года, и автопродажи, по данным Ассоциации европейского бизнеса, выросли на 11,9%, до 1,6 млн машин, а в январе–октябре 2018 года – на 14,1%, до 1,46 млн штук. Руслан Булатов из Fitch Ratings отмечает, что компании уже меньше зависят от лизинга как инструмента поддержки спроса, но объемы реализации по льготной программе еще велики. Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» отмечает, что на рынке коммерческого транспорта в третьем квартале наметилось сокращение продаж, а отказ от программы льготного лизинга может усугубить падение. По данным «Автостата», в октябре продажи легкого коммерческого транспорта упали на 4,3%, грузовиков – на 3,4%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3820420>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3820443>

### КОММЕРСАНТ; ИЛЬЯ УСОВ; 2018.12.05; «НАША ЗАДАЧА – СОСТАВИТЬ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ВСЕЙ ЛИЗИНГОВОЙ ОТРАСЛИ»

Блицинтервью

Для чего финансовый блок правительства реформирует лизинговую отрасль, какие компании и каким образом будут регулироваться, чем будет заниматься профильная СРО, рассказал заместитель министра финансов Алексей Моисеев.

– Какую цель преследует реформа лизинговой отрасли?

– Глобальная цель реформы – это повышение прозрачности и через него обеспечение более адекватных решений властей как в вопросах финансовой стабильности, так и в вопросах регулирования финансовой отрасли в целом. Если мы не понимаем, что происходит в крупнейшей финансовой отрасли, активы которой составляют 3–5 трлн руб., то это очень странная ситуация. Это, очевидно, грозит финансовыми рисками для всей финансовой системы. Очевидный пример – то, что мы увидели в случае с «Трансаэро». Поэтому финансовые власти должны понимать, что происходит в лизинговой отрасли. А затем уже разрабатывать нормы регулирования, чтобы минимизировать риски. Но эти нормы должны быть разработаны на основе понимания ситуации, поэтому реформа и проводится поэтапно: сейчас с нашей стороны этап аккумулирования знаний.

– Реформа уже сделала несколько витков, и ее параметры постоянно менялись. В середине ноября законопроект о регулировании деятельности лизинговых компаний (ЛК) был внесен правительством в Госдуму. Ожидаются ли еще какие-либо изменения в регулировании лизинговой отрасли?

– Минфин планирует, что нынешняя редакция законопроекта будет серьезно поправлена ко второму чтению. В ситуации, когда государственные ЛК конкурируют с частными, регулировать одни и не регулировать другие – это неправильно с точки зрения конкурентного ландшафта. Поэтому наша позиция такая, что включение в регулирование только государственных компаний ко второму чтению надо будет устранить. Это будут либо поправки правительства, либо поправки депутатов – решение будет позже.

– Однако в законопроекте говорится, что в обязательное регулирование должны попасть и частные ЛК, получающие господдержку…

– Выяснилось, что в этой схеме у ряда частных компаний будет возможность продолжать свою деятельность, не вставая в реестр ЦБ, поскольку они в реальности не получают никакой прямой государственной поддержки. То есть субсидии получают не лизинговые компании, а их клиенты – лизингополучатели, что формально выводит такие частные ЛК из регулирования. То есть основанное на господдержке попадание под регулирование может быть аргументированно оспорено ЛК в суде. Таким образом, может получиться, что под регулирование попадет только государственная часть лизинговой отрасли. Что категорически недопустимо.

– Как будет меняться законопроект?

– Ожидаю, что в первом чтении пройдет нынешняя версия законопроекта, общие черты которой вполне приемлемы, а во втором чтении будут внесены поправки. Их цель сделать так, чтобы было очевидно, что на учет должны стать те компании, клиенты которых будут использовать ускоренную амортизацию. То есть будет установлен квалифицирующий признак для получения права на ускоренную амортизацию для лизингополучателя. Им станет участие лизингодателя в реестре ЦБ. Например, я, лизингополучатель, взял в лизинг какой-то объект и хочу получить ускоренную амортизацию по предмету лизинга. Я ее провожу, но если взял в лизинг объект не у компании, состоящей в реестре Банка России, то буду вынужден возместить недоуплаченный налог. Если же объект был взят в лизинг у компании, состоящей в реестре, то тогда никаких проблем не возникает. Также мы полностью уберем указания на государственные компании.

Таким образом, все ЛК, клиенты которых получают государственную поддержку в виде субсидий либо в виде ускоренной амортизации, должны будут находиться в реестре ЦБ. Им придется вступить в саморегулируемую организацию (СРО), и они должны будут иметь лизинг как исключительный вид деятельности. Все остальные компании могут делать все, что угодно, но тогда их клиенты не получают ни субсидии по процентным ставкам, ни ускоренной амортизации.

– А в чем будет заключаться регулирование лизинговой отрасли?

– Мы с ЦБ начали разбираться с лизинговой отраслью – что в ней происходит и как ее регулировать – по поручению Национального совета по обеспечению финансовой стабильности еще в 2015 году, после общеизвестной истории с «Трансаэро», от которой пострадали «ВЭБ-Лизинг» и некоторые другие игроки рынка. Встретились несколько раз с большим количеством участников и запросили на добровольной основе информацию. Однако в итоге не получили достаточного количества информации, чтобы понять, как можно эту отрасль регулировать.

Сейчас же наша задача в следующем: включить подавляющее большинство отрасли в реестр и два-три года получать от внесенных в реестр ЛК отчетность, чтобы составить представление о всей лизинговой отрасли. Именно поэтому важно, чтобы в реестр вошли не только госкомпании – ГТЛК с «Росагролизингом», но вся или по крайней мере подавляющая часть отрасли, в том числе и такие крупнейшие не ассоциированные с государством компании, как «Европлан» и другие.

В дальнейшем будут вводиться элементы надзора, похожего на банковский. Будут какие-то требования к капиталу ЛК, риску на одного заемщика, требования по сделкам с заинтересованностью. То есть, как мы ожидаем, в итоге будут осуществлены базовые вещи надзора. Но в конечном счете это предмет для дальнейшего обсуждения.

– Сколько компаний, по вашим оценкам, попадут в реестр ЦБ?

– Проблема в том, что мы даже этого не знаем. Лизинговой активностью якобы занимается большое количество компаний – речь идет о десятках тысяч. При этом у подавляющего большинства таких компаний в реальности всего несколько лизинговых сделок. Например, есть самосвал, кто-то его продает – пишется, что он сдан в лизинг, и за счет этого получается ускоренная амортизация. Для нас как ведомства доходов предоставление ускоренной амортизации не тем, кто должен ее получать,– это большая проблема. Многие компании, занимающиеся лизинговой деятельностью, даже в ней не разбираются. А это «финансовый рычаг», поэтому здесь нужны прозрачность и понимание, что происходит.

После введения тех норм, которые мы планируем внести в поправках ко второму чтению, число лизинговых компаний, конечно, сократится. Останутся только те, кто занимается лизингом профессионально.

– Зачем в таком случае нужна СРО в лизинговой отрасли? В некоторых отраслях, где введено саморегулирование, оно не работает или работает плохо…

– Такое мнение, что саморегулирование не заработало, действительно существует. Однако, на мой взгляд, есть ряд отраслей, где СРО показали свою эффективность. Например, хорошо работает Российский союз автостраховщиков, подразделение Всероссийского союза страховщиков. Да, конечно, иногда в их деятельности требуется толчок со стороны Минфина или ЦБ, но в большей степени они действительно организовали реальное саморегулирование своей отрасли.

– Какова будет функция лизинговой СРО?

– На переходный период в лизинговой отрасли СРО будет осуществлять регулирование в отсутствие регулирования. Мы надеемся на то, что крупные ЛК, заинтересованные в честном бизнесе, будут разрабатывать и насаждать стандарты в своих интересах, а значит, в интересах белого бизнеса и всей отрасли.

Как по Марксу, происходит первоначальный период накопления, создаются крупные компании – это уже история, как они прошли этот период первоначального накопления. Но с момента, когда они уже конституировались, у них задача – удержать сформировавшийся рынок и свою долю, то есть следовать закону, чтобы другие дельцы не создавали серых схем и действовали по правилам.

Сейчас у нас есть полдюжины-дюжина крупных ЛК, они заинтересованы в том, чтобы бизнес велся вбелую, чтобы никто не жульничал. Они через СРО и будут устанавливать правила игры и следить за их исполнением. А дальше мы уже посмотрим, какие стандарты они для себя выработают. Если эти стандарты будут эффективны, затем их можно будет реализовать и в виде государственных актов.

– Сейчас происходит взрывной рост операционного лизинга. С чем это связано?

– Часть лизинговых компаний, которые в основном ассоциированы с производителями, работают в области классического финансового лизинга: у них даже в договорах может быть не прописано, как передаваемый в лизинг объект забирать. Эти компании более склонны накладывать финансовые санкции на лизингополучателя. У них нет ни ресурса, ни желания забирать предмет лизинга и работать с ним. Есть другой тип компаний, у которых такой ресурс есть, и есть компетенция в работе с лизинговыми объектами. Они готовы, способны и хотят в случае неплатежей забрать предмет лизинга и передать его другому контрагенту. В первом случае это залог, во втором – операционный лизинг, то есть аренда.

Обе эти модели имеют право на жизнь. Поэтому интересы всех моделей нужно учесть во время разработки поправок в Гражданский кодекс (ГК). Те поправки, которые у нас сейчас есть, отражают скорее интересы тех компаний, которые занимаются финансовым лизингом, но они в меньшей степени учитывают интересы тех, кто занимается преимущественно операционным лизингом. Поэтому поправки в ГК также нужно перерабатывать. В частности, в ГК нужно обязательно четко прописать право лизингодателя забрать предмет, отданный в операционный лизинг.

– В каком статусе находятся эти поправки в ГК?

– Они уже давно разрабатываются, но в какой-то момент оказалось, что они учитывают интересы финансового лизинга и не учитывают – операционного. Поэтому работа над ними пошла по второму кругу. Это хорошо. Это все-таки кодекс, и нужно очень тщательно подойти к его изменению: кодекс должен быть стабильной вещью, нельзя его часто и необоснованно изменять.

– Рассматривается ли вариант, например, с изъятием предмета лизинга по исполнительной надписи нотариуса во внесудебном порядке?

– Сейчас, по сути, такая норма действует в операционном лизинге. Договоры включают пункт, что после нескольких неплатежей предмет изымается. Надо здесь стабилизировать ситуацию и для лизингополучателя – например, ввести конкретное число неплатежей, допустим не меньше трех. Внесудебное изъятие в любом случае должно остаться – это однозначно. Такая норма будет введена в ГК. Поскольку судебное разбирательство долгое, а операционный лизинг – достаточно мобильный бизнес.

– Многие российские лизингодатели просят учесть зарубежную практику, когда для восстановления платежной дисциплины лизинговая компания может без изъятия техники на какое-то время приостановить ее эксплуатацию до погашения задолженности. Предусмотрена ли такая мера реформой?

– Тем компаниям, которые исповедуют финансовый лизинг (зачастую «дочки» производителей западной техники), даже невыгодно приостанавливать эксплуатацию предмета лизинга. Они хотят, чтобы он продолжал работать, потому что это увеличивает их шансы через суд истребовать деньги за невыплату по договору. Те же, которые в большей степени используют операционный лизинг, просто забирают предмет лизинга. С переданным в лизинг объектом они и сами обладают компетенцией в работе и могут быстро найти нового лизингополучателя. Впрочем, наверное, названную вами норму стоит предусмотреть, чтобы не ограничивать максимальную широту для экономической деятельности. Однако все зависит от пожеланий бизнеса. Но пока я не слышал о таких просьбах от компаний.

<https://www.kommersant.ru/doc/3820100>

### ТАСС; 2018.12.05; РОСПОТРЕБНАДЗОР НЕ ЗАФИКСИРОВАЛ ЖАЛОБ НА ЗАВЫШЕНИЕ ЦЕН НА ТАКСИ И КАРШЕРИНГ

Роспотребнадзор с 5 по 19 ноября провел горячую линию по вопросам пользования такси и каршеринга, которой воспользовались 3,3 тыс. человек. Как сообщается на сайте ведомства, жалобы на необоснованное завышение цены за перевозку в Роспотребнадзор не поступали.

«Специалистами Роспотребнадзора было оказано 3,349 тыс. консультаций для жителей всех субъектов РФ. По телефонам горячих линий было обработано 2,773 тыс. сообщений, 385 консультаций было оказано на личном приеме граждан, 191 обращение поступило в письменном виде <...> На горячую линию Роспотребнадзора не поступали жалобы на необоснованное завышение цены за перевозку», - говорится в сообщении.

Наиболее часто (43% обращений) специалисты Роспотребнадзора консультировали граждан по вопросам правил оказания транспортных услуг. Вопросы и жалобы граждан касались отсутствия информации о перевозчике и отсутствия разрешения на осуществление деятельности по перевозке легковым такси. Также потребителей интересовали их права в случае отказа перевозки в связи с дальностью маршрута или из-за подозрения перевозчика, что пассажир находится в нетрезвом состоянии.

Не меньшая доля вопросов населения касались защиты прав потребителей при пользовании такси (41% обращений). Здесь граждане указывали, что некоторые перевозчики требуют дополнительную плату за предоставление детского удерживающего устройства или за багаж, перевозимый на заднем сидении. Еще 10% обращений была посвящена деятельности агрегаторов такси, а именно качеству и безопасности услуг. Поступили жалобы на грязные салоны машин, грубое поведение сотрудников такси, поднимались вопросы о порядке возврата забытых вещей в салоне такси.

Отдельный блок вопросов и жалоб касался защиты прав потребителей при пользовании каршерингом (6% обращений). Потребителей интересовали вопросы некачественного предоставления автомобиля, порядка предоставления необходимых документов, подтверждающих заключение договора на каршеринг, порядка оставления автомобиля каршеринга в парковочной зоне аэропорта, если клиент улетает в другой регион, порядка оплаты штрафов за нарушения ПДД при пользовании автомобилем каршеринга.

В связи с высокой востребованностью гражданами информации о правах при пользовании услугами такси и каршеринга, а также в связи с высоким туристическим потоком на новогодние праздники Роспотребнадзор повторно запустит горячую линию на трех языка (русский, английский и китайский) с 26 декабря 2018 года по 15 января 2019 года.

<https://tass.ru/obschestvo/5871943>

### ТАСС; 2018.12.04; ГОСДУМА ПЕРЕНЕСЛА РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА О ГОСРЕГУЛИРОВАНИИ РАБОТЫ ТАКСИ В РОССИИ

Госдума перенесла рассмотрение в первом чтении законопроекта о государственном регулировании работы такси и деятельности служб заказа легкового такси в РФ. Документ был включен в порядок работы палаты на вторник, однако депутаты не успели обсудить его из-за загруженности повестки.

Согласно проекту, разрешение на работу таксистом на конкретном транспортном средстве будет выдаваться на срок не менее пяти лет. Соответствующий документ должен находиться в салоне легкового такси и «предъявляться по требованию пассажира, должностного лица уполномоченного органа или сотрудника полиции», говорится в тексте.

Инициатива обязывает юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (ИП) использовать в качестве такси только машины, допущенные к участию в дорожном движении, обеспечивать техобслуживание, ремонт и предрейсовый контроль технического состояния такси, а также организовывать проведение обязательных медосмотров водителей. Общий водительский стаж шоферов должен быть не менее трех лет.

В тексте содержится ряд новаций, касающихся деятельности агрегаторов такси. В частности, работа служб заказа легкового такси на территории соответствующего субъекта РФ будет возможна с момента подачи компанией, подразделением иностранной организации или ИП извещения о начале осуществления такой деятельности. При этом иностранные организации будут обязаны работать через обособленное подразделение, зарегистрированное в соответствии с законодательством РФ.

Предусматривается создание региональных реестров служб заказа легкового такси, которые должны размещаться на официальных сайтах уполномоченных органов. Агрегаторам будет необходимо «обеспечивать обработку информации о заказе легкового такси с использованием баз данных, находящихся на территории РФ».

«Мы думаем, что после принятия этого закона сфера таксомоторных перевозок будет оптимизирована», - сказал перед заседанием журналистам первый замглавы думского комитета по государственному строительству и законодательству, автор инициативы Вячеслав Лысаков. По его словам, это поможет и бизнесу, который занимается таксомоторными перевозками, прежде всего индивидуальным предпринимателям, а также пассажирам. «Самое главное, что те IT-технологии, которые сейчас приняты на этом рынке, будут иметь четкое, ясное законодательное регулирование с тем, чтобы в конечном итоге выиграли все - и государство в плане обеспечения безопасности пассажира, в плане доступности и безопасности перевозок, и бизнес мог нормально развиваться, занимаясь таксомоторными перевозками», - заключил политик.

<https://tass.ru/ekonomika/5868883>

### ТАСС; 2018.12.04; НОВЫЕ МОСТЫ ЧЕРЕЗ КЛЯЗЬМУ И ПЕХОРКУ ПОЯВЯТСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2019 ГОДУ

Власти Подмосковья намерены в следующем году открыть новые мосты через реки в Щелковском районе, а также в поселке Красково городского округа Люберцы. Об этом во вторник на заседании регионального правительства сообщил губернатор Московской области Андрей Воробьев.

«У нас большие планы по модернизации инфраструктуры в следующем периоде. Что касается мостов, то уже в следующем году мы планируем открыть мост через Клязьму в Щелково, мы завершим работы где-то в конце года, ноябрь-декабрь. И мост через Пехорку в Красково. Завершение работ у нас - январь 2019 года», - сказал руководитель региона.

Он отметил, что строительство моста через реку начинается сейчас также в подмосковном Воскресенске, так как существующий мост был закрыт из-за аварийности.

«Это вызвало определенные заметные неудобства для жителей Воскресенска. Прошу, Игорь Борисович (Тресков, зампред правительства Московской области - прим. ТАСС) тоже к этому объекту отнестись предельно внимательно. Подрядчик должен оперативно этот мост восстановить, построить», - добавил Воробьев.

Правительство Московской области планирует потратить около 305,3 млрд рублей в 2019-2021 годах на развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса региона. Это следует из проекта бюджета области, прошедшего первое чтение в Мособлдуме.

На развитие транспортной системы Московской области, ускорение товародвижения, повышение качества услуг и безопасности транспорта общего пользования и снижение смертности от ДТП в 2019 году планируется потратить 82 млрд рублей, в 2020 году - 114,7 млрд рублей, в 2021 году - 108,6 млрд рублей.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/5867732>

### ТАСС; 2018.12.04; ДЕНЬГИ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ЯНАО НА 2019 ГОД ВЫДЕЛЕНЫ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

Деньги на строительство и ремонт дорог в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) на 2019 год впервые выделены в полном объеме. Об этом сообщил губернатор региона Дмитрий Артюхов в ежегодном докладе о положении дел в округе.

«Наши трассы должны быть безопасными и качественными, но текущее состояние наших дорог никого не устраивает. <…> Мы с особым вниманием подошли к выделению средств на дорожное строительство и ремонт трасс. Впервые в истории в следующем году деньги на содержание и ремонт улиц заложены в полном объеме. Ссылаться на недофинансирование больше не получится», - сказал он.

Артюхов добавил, что летом 2019 года он планирует совместно вместе с активистами Общероссийского народного фронта (ОНФ) проехать по трассе от Нового Уренгоя до Ноябрьска, чтобы посмотреть, как выполняется ремонт дороги.

«Одна из самых проблемных трасс - это участок от Нового Уренгоя до [поселка городского типа] Коротчаево. Плохое состояние самой дороги накладывается на очень интенсивное движение. В следующем году мы приступим к работам по реконструкции этого участка», - отметил глава региона.

<https://tass.ru/obschestvo/5867610>

### ТАСС; 2018.12.04; АВТОБУС НАРЬЯН-МАР - КРАСНОЕ ЗАПУСТЯТ В 2019 ГОДУ

Первый автобусный маршрут из заполярного поселка Красное до поселка Искателей, который позволит жителям последнего добраться общественным транспортом до Нарьян-Мара, запустят в начале 2019 года, сообщает пресс-служба правительства Ненецкого автономного округа.

Поселок Красное - третий по величине населенный пункт НАО после Нарьян-Мара и поселка Искателей.

«Администрация Заполярного района планирует в течение нескольких месяцев запустить межмуниципальный автобусный маршрут [поселок] Искателей - Красное», - говорится в сообщении.

Как рассказал ТАСС депутат окружного собрания Матвей Чупров, общественный транспорт в Красное не ходит, добраться до Нарьян-Мара из поселка можно только на личном автомобиле. «Фактически это единственная дорога, соединяющая округ с Нарьян-Маром, расстояние - 40 км, у жителей региона появится возможность добираться на общественном транспорте. Дорогу тоже надо ремонтировать - дорога с гравийным покрытием и кое-где уложены плиты. На следующий год запланирована реконструкция участка на въезде в поселок, в 2019 году также будет сделан проект капитального ремонта всей дороги, и после этого начнется реконструкция», - сказал Чупров.

По данным пресс-службы, в окружном бюджете на 2019 году заложено 8 млн рублей на организацию перевозок по маршруту поселок Искателей - Красное. Планируется, что до конца января 2019 года будет проведен электронный аукцион по выбору перевозчика.

<https://tass.ru/obschestvo/5868568>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ К ЛЕТУ 2019Г ПОЛУЧИТЬ КОНТРОЛЬ В «МЕТРОСТРОЕ»

Правительство Санкт-Петербурга, владеющее в настоящий момент 46% акций ОАО «Метрострой» (MOEX: METP), планирует довести свою долю минимум до 51%, сообщила пресс-служба городской администрации.

«Город должен иметь контрольный пакет акций ОАО «Метрострой», чтобы управлять ситуацией и нести консолидированную ответственность», - цитирует пресс-служба временно исполняющего обязанности губернатора Александра Беглова.

«Ежедневно метро перевозит около 2 млн человек, это более 40% пассажирских перевозок. В Петербурге работает 69 станций. Но этого очень мало для нашего мегаполиса, некоторые районы вообще не охвачены метрополитеном», - отметил он.

В свою очередь вице-губернатор Игорь Албин написал на своей странице в Facebook: «Процедура приобретения контрольного пакета акций («Метростроя» - ИФ) займет полгода и завершится к апрелю-маю 2019 года. С настоящего момента правительство начинает рассматривает «Метрострой» как городскую компанию и примет соответствующие меры по санации компании, сохранению ее коллектива и вывода из финансового кризиса».

Как уточнил И.Албин «Интерфаксу», правительство Петербурга намерено направить 1,5 млрд рублей на докапитализацию «Метростроя» в счет увеличение своей доли.

«Принято важное решение по докапитализации ОАО «Метрострой» и увеличения доли города в предприятии. Речь идет об имущественном взносе, на эти цели в 2019 году будет направлено не менее 1,5 млрд рублей. Это позволит произвести оздоровление компании и постановку ее на нормальные экономические рельсы», - сказал он.

В пресс-службе компании «Интерфаксу» пообещали прокомментировать ситуацию позже.

«Метрострой» был основан в 1941 году, специализируется на строительстве метро, энергетических объектов и инженерных систем. Согласно информационно-аналитической системе «СПАРК-Интерфакс», компания на 25% принадлежит ГУП «Петербургский метрополитен», на 21% - комитету имущественных отношений Петербурга, около 14% находятся в собственности Вадима Александрова (бывший генеральный директор компании), около 24% - его сына Николая Александрова (нынешний генеральный директор компании). Остальными акциями владеют граждане России, Германии, Украины и Эстонии.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5868246>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2018.12.04; В НОВОЙ МОСКВЕ ПОЯВЯТСЯ 450 КМ НОВЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ДОРОГ

Развитие современной транспортной инфраструктуры было и будет одной из главных задач правительства Москвы. О том, на каких задачах сосредоточатся власти в ближайшие год-два, рассказал глава департамента развития новых территорий Владимир Жидкин.

До 2023 года, по его словам, в Новой Москве будет построено порядка 450 километров магистральных дорог. Кроме того, необходимо будет повышать транспортную доступность присоединенных к столице территорий, считает Жидкин.

- За шесть с половиной лет в Троицком и Новомосковском округах построено 161 километр дорог, более 100 километров в настоящее время возводится и 170 километров еще находится в стадии проектирования, - рассказал он в интервью газете «Вечерняя Москва». - Это широкие современные магистрали - от четырех до восьми полос движения - дороги с тротуарами, велодорожками, освещением и остановками. Когда появляется дорога, обязательно создается новый маршрут общественного транспорта.

Параллельно, как считают в департаменте, стоит развивать и жилищное строительство на этих территориях.

- За прошедшие годы построено свыше 10,5 миллиона квадратных метров жилья, - уточнил Жидкин. - Конечно, кроме новостроек нужна и коммерческая недвижимость, ее возвели более трех миллионов «квадратов». Еще более двух миллионов квадратных метров - это малоэтажки и коттеджи.

При этом, по словам чиновника, объем вводимой недвижимости в ближайшие пять лет планируется увеличить от двух до трех миллионов квадратных метров в год.

- Ежегодно прибавляться будет по 200- 300 тысяч «квадратов», - убежден Жидкин.

<https://rg.ru/2018/12/04/reg-cfo/v-novoj-moskve-poiaviatsia-450-km-novyh-magistralnyh-dorog.html>

### ТАСС; 2018.12.04; ЭЛЕКТРОБУСЫ ВЫШЛИ НА НОВЫЙ МАРШРУТ В МОСКВЕ

Четыре электробуса вышли на новый маршрут №80 на северо-востоке Москвы. Маршрут проходит от 6-го микрорайона Бибирева до Осташковской улицы, сообщили ТАСС в пресс-службе Мосгортарнса.

«Маршрут № 80 стал вторым по счету, где начали курсировать электробусы. Преимущества транспорта нового поколения теперь смогут оценить еще больше горожан. По мере поставки мы будем увеличивать число электробусов и выпускать их на маршруты и в других районах столицы. Всего по улицам города сегодня курсирует 21 автобус на электрической тяге», - приводит пресс-служба слова главного инженера ГУП «Мосгортранс» Павла Хмелева.

С сентября электробусы работают на маршруте № 73 от ВДНХ до 6-го микрорайона Бибирева. В общей сложности они перевезли 450 тысяч пассажиров.

Экологичный транспорт в столицу поставляют российские производители - «КамАЗ» и ГАЗ. Каждый из них до конца марта 2019 года поставит по 100 электробусов и 31 зарядной станции. По условиям сервисных контрактов, производители обеспечивают полную функциональность подвижного состава и зарядной инфраструктуры в течение 15 лет.

<https://tass.ru/moskva/5868579>

### RNS; 2018.12.04; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О СНИЖЕНИИ ЧИСЛА ДТП

Число ДТП в Ростовской области снизилось с начала года на 13,1% в сравнении с прошлым годом, пишет Rostovgazeta.ru со ссылкой на региональное правительство.

За 2018 год в регионе произошло 3,2 тыс. автоаварий, при этом число смертей в результате ДТП сократилось на 4,7% – до 463 смертей. Ранения в автоавариях с начала года получили 4 тыс. граждан.

Ранее в ноябре Nashgorod.ru сообщал, что число ДТП в Тюмени снизилось на 6%.

<https://rns.online/regions/V-Rostovskoi-oblasti-rasskazali-o-snizhenii-chisla-DTP-2018-12-04/>

### ТАСС; 2018.12.04; ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА ВОЗОБНОВЛЕНО В ЮЖНОЙ ЧАСТИ ОСНОВНОЙ МАГИСТРАЛИ САХАЛИНА

Сахалинское управление ГИБДД открыло почти половину автодороги Смирных - Стародубское (единственная дорога, соединяющая центральную и южную части острова - прим. ТАСС), закрытую во вторник утром из-за гололеда. Об этом сообщили в пресс-службе главного регионального управления МЧС России.

«Восстановили проезд только до города Макарова», - проинформировали ТАСС в управлении автомобильных дорог по Сахалинской области. Расстояние от села Стародубское до города Макарова составляет 159 км.

Длина дороги Смирных - Стародубское составляет 352 км. Она является частью основной сахалинской магистрали Южно-Сахалинск - Оха протяженностью 844 км. Путей объезда нет.

Ранее сообщалось, что для обеспечения безопасности на закрытом участке трассы были задействованы четыре поста ГИБДД. Сведений о количестве скопившихся на магистрали автомобилей нет.

Температура воздуха на юге и в центральной части острова сейчас составляет от 1 до 5 градусов тепла, временами идет мокрый снег, что способствует образованию гололеда.

<https://tass.ru/obschestvo/5867046>

### ТАСС; 2018.12.04; ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ДТП С АВТОБУСОМ В ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Прокуратура **Иванов**ской области начала проверку в связи с ДТП с автобусом в городе Вичуга. Об этом ТАСС сообщила старший помощник прокурора области Валентина Кручинина.

Маршрутный автобус ПАЗ выехал с дороги и врезался в дерево. В автобусе находились 17 человек. Водитель погиб.

«Прокуратура начала проверку по исполнению законодательства о безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров. По предварительной информации, у водителя случился сердечный приступ, именно из-за этого автобус съехал в кювет, в результате чего произошла авария», - сказала Кручинина.

Ранее сообщалось, что водителю автобуса за рулем стало плохо, он умер в больнице.

<https://tass.ru/proisshestviya/5867526>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.12.05; ВАГОНОСТРОИТЕЛЯМ ОБЕЩАЮТ СПАД СПРОСА; ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, В 2018 ГОДУ РЫНОК ДОШЕЛ ДО ПИКА

Резкий рост спроса на вагоны в 2016–2017 годах создал ниши на рынке для небольших вагоностроителей, увеличив конкурентность в отрасли до максимума за четыре года, считают эксперты. Но уже в 2019 году при перенасыщении рынка и снижении спроса на новый парк конкуренция начнет снижаться. В итоге Уралвагонзавод и ОВК, контролирующие около 60% рынка, в ближайшие три–пять лет могут увеличить доли за счет укрупнения рынка. Сами вагоностроители замечают, что мощности заводов, выпускающих наиболее востребованные рынком вагоны, полностью загружены, что дает шанс увеличить свои доли небольшим предприятиям.

В 2019 году, после ожидаемого спада спроса на новые вагоны, крупные вагоностроители – ОВК и Уралвагонзавод (УВЗ, входит в «Ростех») – опять увеличат свою долю рынка, говорится в исследовании Института проблем естественных монополий (есть у “Ъ”). По прогнозам ИПЕМ, в 2018 году будет выпущено 65–67 тыс. вагонов, на 12–15% больше, чем годом ранее. Суммарный объем инвестиций составил не менее 192 млрд руб. с НДС.

В 2017 году аналитики отмечали, что рынок стал более конкурентным под влиянием высоких ставок на предоставление вагонов. Наибольший уровень концентрации в вагоностроении наблюдался во втором квартале 2016 года, когда ставки были на очень низком уровне, с тех пор уровень концентрации сократился практически на 40% (см. “Ъ” от 14 ноября 2017 года). Сейчас, по оценкам ИПЕМ, уровень концентрации в отрасли по итогам трех кварталов продолжил снижаться и достиг минимума за последние четыре года (падение по сравнению с аналогичным периодом 2017 года – 13%). Анализ делался по индексу Херфиндаля-Хиршмана (HHI, сумма квадратов долей рынка компаний, применяется, в частности, ФАС для оценки конкурентности/монополизации).

Такое значение HHI свидетельствует о среднем уровне конкуренции в отрасли, отмечают в ИПЕМ. Абсолютные показатели в расчетах ИПЕМ не раскрывает. Лидерами по росту доли в целом в вагоностроении за три квартала стали «Рузхиммаш» (входит в «РМ-Рейл», плюс 2,9 тыс. вагонов), Завод металлоконструкций (плюс 1,5 тыс. вагонов) и «Алтайвагон» (плюс 1,8 тыс. вагонов). Доля двух главных игроков продолжала сокращаться – у ОВК на 15 процентных пунктов (п. п.), до 26,9%, у УВЗ – на 0,7 п. п., до 39,5%. На рынке производства полувагонов в январе–сентябре концентрация сократилась на 21% (самый низкий показатель более чем за пять лет), в производстве крытых вагонов – на 32%. В последнем сегменте на лидирующие позиции вышел «Алтайвагон» с долей в 49% (рост на 23,7 п. п.). При этом доля лидера рынка в 2015–2017 годах – Армавирского завода тяжелого машиностроения упала на 49,9 п. п., до 16%, доля ОВК выросла до 26% (плюс 17,5 п. п.). По оценкам аналитиков, доминирующий игрок в сегменте отсутствует.

Индекс HHI на рынке производства цистерн вырос на 48%, уровень конкуренции схож с производством крытых вагонов, отмечают в ИПЕМ. Доминирующее положение вернулось к «Рузхиммашу» (56%, рост на 37 п. п.), доля УВЗ упала на 25 п. п., до 5%, а у ОВК после резкого роста в прежние годы доля стабилизировалась на уровне 30–40%.

Заместитель главы ИПЕМ Владимир Савчук напоминает, что рост ставок обеспечил и подъем спроса на вагоны, возобновилось производство на заводах, которые существенно снизили объемы или останавливались. Но в 2019 году ожидается перенасыщение рынка, снижение выпуска до 58–62 тыс. вагонов и возобновление тренда на снижение конкуренции, заключает эксперт.

К аналогичным выводам пришел и центр социального проектирования «Платформа», делавший исследование при поддержке РСПП. Эксперты пришли к выводу, что потенциал экстенсивного роста отрасли, пик которого пришелся на 2016–2017 годы, почти исчерпан, прирост сегмента в ближайшие годы не превысит 15% в год. К 2021 году дефицит парка сменится стадией баланса, труднее всего будет небольшим компаниям, отмечает «Платформа». УВЗ и ОВК контролируют около 60% рынка, относительный паритет они сохранят, а сумма их долей за три–пять лет может вырасти за счет укрупнения рынка, уточняют эксперты.

В Объединении вагоностроителей (ОВС) “Ъ” сообщили, что изменения долей во многих сегментах носят чисто математический характер. Производимые вагоны неоднородны по качеству и характеристикам, поэтому рынок вначале закупает наиболее эффективный парк, а когда мощности по его выпуску исчерпаны – менее эффективные модели, говорят в ОВС. Это и произошло в 2016–2018 годах, когда вышедшие на рынок более эффективные (инновационные) вагоны повышенной грузоподъемности заняли свою нишу, загрузка мощностей достигла 100%. Их выпуск сохраняется на прежнем уровне, но из-за активного роста спроса и ограниченных мощностей растет производство типовых вагонов другими заводами, а доля инновагонов и делающих их заводов сокращается, заключили в ОВС. В ОВК “Ъ” сообщили, что сохраняют годовой план на уровне 19–20 тыс. вагонов, рыночная доля зависит от конъюнктуры в конкретные периоды. Для ОВК важен стабильный выпуск и сохранение лидерства по вагонам нового поколения. Другие производители не ответили “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что при росте спроса конкуренция производителей остается очень жесткой, победителями становятся вагоностроители, которые фокусируются на вагонах с увеличенной грузоподъемностью (в первую очередь ОВК) и имеют мощности по выпуску крупного вагонного литья (УВЗ и «Алтайвагон», а также «РМ-Рейл»), в то время как небольшие заводы не загружены (например, Брянский МЗ). Ключевой проблемой для заводов является рост себестоимости в связи с подорожанием проката, литья, колес и подшипников, считает эксперт, в 2019 году дефицит комплектующих усилится, что позволит крупным ОВК, УВЗ, «Алтайвагону» и «РМ-Рейл» увеличить долю на рынке.

<https://www.kommersant.ru/doc/3820410>

### ТАСС; 2018.12.04; ВОЗВЕДЕНИЕ МОСТА ИЗ ЛАБЫТНАНГИ В САЛЕХАРД ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ ЭТОЙ ЗИМОЙ

начать в конце 2018 года или в начале 2019 года, сообщил во вторник губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов.

«Мы прилагаем максимальные усилия, чтобы уже этой зимой начать строительство моста через Обь, который свяжет столицу нашего округа с большой землей. Мы долго к этому шли и верили в успех», - сказал губернатор в ежегодном докладе о положении дел в регионе.

Артюхов добавил, что строители моста будут работать в основном вахтовым методом. В городке, который возведут для их временного проживания, в пиковый период будут находиться 2,5 тыс. человек. «В первую очередь мы должны сделать так, чтобы это не создало никаких угроз и беспокойства для жителей. Низкий уровень преступности и безопасность являются одними из ключевых преимуществ жизни на Севере», - заметил губернатор.

Сейчас, чтобы добраться из Лабытнанги в Салехард, в летнее время нужно воспользоваться паромом, а в холодное время года - зимником. Строительство моста между городами является одним из ключевых пунктов реализации проекта Северного широтного хода (СШХ) - проектируемой в ЯНАО железнодорожной магистрали протяженностью более 700 километров, которая пройдет по маршруту Обская - Салехард - Надым - Новый Уренгой - Коротчаево и свяжет Северную железную дорогу со Свердловской.

Ранее сообщалось, что в августе 2018 года правительство РФ распорядилось заключить концессионное соглашение с ООО «Северный широтный ход» по строительству железнодорожной линии Обская - Салехард - Надым. В октябре соглашение было заключено между РФ в лице **Федерального агентства железнодорожного транспорта** и ООО «Северный широтный ход». Затраты на создание железнодорожной магистрали оцениваются более чем в 230 млрд рублей. Для РЖД это будет первый проект по схеме концессии.

СШХ станет элементом единой Арктической транспортной системы и инфраструктуры, обеспечивающей освоение природно-ресурсного потенциала российской Арктической зоны. Кроме того, проект позволит разгрузить Свердловскую железную дорогу и Транссибирскую магистраль, перенаправив грузы на Северный широтный ход, позволив тем самым осуществить перевозку новых видов грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/5867345>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; СОЗДАНИЕ Ж/Д ОБХОДА САРАТОВА ПОЗВОЛИТ РЕАЛИЗОВАТЬ ПРОЕКТ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ - РЖД

Ввод западного железнодорожного обхода Саратова, строительство которого «Российские железные дороги» начнут в 2019 году, позволит использовать действующую инфраструктуру для городской электрички, сообщает корпоративное издание РЖД.

«Реализация проекта позволит освоить дополнительный объем перевозки грузов через Саратовский узел в размере 46 млн тонн, в том числе 30 млн тонн - в направлении азово-черноморских портов. Освободившуюся инфраструктуру можно будет использовать под городскую электричку», - цитирует издание начальника Приволжской железной дороги (ПривЖД, филиал «РЖД») Сергея Альмеева.

Завершить строительство 52-километровой двухпутной электрифицированной линии вокруг Саратова через станции Татищево, Курдюм, **Иванов**ский и Буркин планируется в 2024 году.

«Сегодня загрузка станции Саратов-1 превышает 100%, а участковая скорость в Саратовском узле меньше 20 км/ч. Строительство обхода решит эту проблему, так как грузовой транзит пойдет, минуя областной центр», - приводит издание слова замначальника ПривЖД по Саратовскому территориальному управлению Сергея Смертина.

Как сообщалось, РЖД планируют строительство западного обхода саратовского узла с усилением участка Липовский - Курдюм. Инвестпрограммой РЖД предусмотрено выделение на этот проект 57,9 млрд рублей.

Ожидается, что пропускная способность обхода составит 154 пары поездов в сутки. Обход позволит сократить маршруты от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей, увеличить пропускную способность на подходах к саратовскому узлу для дополнительной перевозки 49,2 млн тонн к 2020 году с дальнейшим наращиванием этого объема.

### ТАСС; 2018.12.04; ЕАО НЕОБХОДИМО 4 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПЕРЕХОДЫ ЧЕРЕЗ Ж/Д ПУТИ В СВЯЗИ С ОТКРЫТИЕМ МОСТА В КИТАЙ

Несколько переходов через железнодорожные пути необходимо построить в Еврейской АО в связи с развитием Транссибирской магистрали и увеличением объемов перевозки грузов после ввода трансграничного моста через Амур в Китай. Этот вопрос прорабатывается с Минтраспорта РФ, сообщило во вторник управление по внутренней политике правительства региона.

«Вопрос [о необходимости строительства новых переходов через железнодорожные пути в области] очень важный для экономики, безопасности жителей. Он связан с развитием Транссиба, а также с увеличением загрузки железной дороги после ввода трансграничного моста через Амур. <...> У нас есть проектно-сметная документация на ряд объектов, часть ПСД будем готовить. Объекты дорогие, стоимостью 3-4 млрд рублей, поэтому в рамках текущего бюджета ЕАО самостоятельно их не построить», - приводятся в сообщении слова губернатора области Александра Левинталя.

Отмечается, что возможность строительства таких переходов в области прорабатывается регионом вместе с **Министерством транспорта** РФ, в ведомство в ближайшее время будет направлен пакет необходимых документов. «Понимание в министерстве по этим вопросам есть», подчеркивается в сообщении.

В ЕАО строится мост Нижнеленинское - Тунцзян (провинция Хэйлунцзян, Китай). Это первый железнодорожный мост между Россией и Китаем. Его длина - 2209 метров, 309 из них приходится на российскую сторону. Сдача российской части моста запланирована на лето 2019 года. Китай уже завершил строительство своей части. Через мост в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары.

Согласно официальным данным, стоимость проекта составляет 9 млрд рублей. На 25% объект финансирует Фонд Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через российско- китайский фонд (CIC).

<https://tass.ru/v-strane/5867123>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ОТПРАВИТЕЛЯМ ПРОВЕСТИ «ЗИМНИЙ ЗАВОЗ» СТРОЙГРУЗОВ С ЮЖНОГО УРАЛА

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) предлагает участникам рынка провести «зимний завоз» строительных грузов с Южного Урала, сообщает пресс-служба Южно-Уральской железной дороги (филиал РЖД).

«В зимний период (с ноября по апрель) заканчиваются работы по ремонту пути, поэтому пропускные способности железной дороги увеличиваются, и появляется возможность для их более эффективного использования. Планируется увеличить объем перевозок строительных грузов в зимний период в адрес потребителей Куйбышевской, Горьковской и Приволжской железных дорог», - говорится в сообщении.

В структуре погрузки Южно-Уральской железной дороги строительные грузы занимают около 30%, для перевозок применяются новые технологические решения, направленные на сокращение оборота вагонов.

«В период «высокого сезона» перевозок, когда наблюдался дефицит подвижного состава, сокращение оборота вагона позволило повысить эффективность перевозок. Например, по маршруту Водолазово (Южно-Уральская железная дорога) - Тобольск (Свердловская железная дорога) оборот вагона сокращен с 18 до 6 суток, его доходность повысилась в 3 раза», - отмечает пресс-служба.

В целом в рамках пилотного проекта по вывозу инертного груза оборот подвижного состава сократился на 26%. Было вывезено 750 тыс. тонн щебня, что на 115 тыс. тонн больше при использовании того же парка подвижного состава.

ЮУЖД продолжает работать над проектом, рассматривает возможность сокращения оборота вагонов за счет уменьшения продолжительности операций на узловых и предузловых станциях.

### ТАСС; 2018.12.04; ТВЕРСКОЙ КЛАСТЕР «ВОЛЖСКОЕ МОРЕ» СОЕДИНЯТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ С ЛЕНИНГРАДСКИМ ВОКЗАЛОМ МОСКВЫ

Туристический кластер «Волжское море» в Тверской области будет соединен железнодорожным сообщением с Ленинградским вокзалом Москвы. Об этом рассказал губернатор Тверской области Игорь Руденя на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным.

«Мы планируем <…> создание речного вокзала, который будет соединяться железной дорогой с Ленинградским вокзалом Москвы», - сказал глава региона. По его словам, по архитектуре новый объект будет выдержан в духе сталинского ампира, «для того чтобы сохранить стилистику и московского речного вокзала, и тверского». «Мы хотим, чтобы люди, которые будут путешествовать по водным путям, могли доехать на поезде «Ласточка», который у нас сейчас ходит, из Москвы без остановок до «Волжского моря», до Завидово, ориентировочно это 1 час 40 минут в пути занимает, и, таким образом, могли уже дальше продолжить свое путешествие по воде», - рассказал Руденя, отметив, что сейчас проход на судах через шлюзы из Москвы до «Волжского моря» составляет порядка 9 часов.

Также тверской губернатор пригласил Путина посетить туристический форум, который ежегодно проходит в летние месяцы в городе Конаково.

Проект туристического кластера «Волжское море» охватит территории особой экономической зоны «Завидово» и городов Калязин, Кимры, Конаково, Тверь и Весьегонск, которые будут развивать разные направления туризма. Ранее сообщалось, что стоимость создания кластера составит более 9 млрд рублей, 80% этой суммы - частные инвестиции. Ключевым объектом «Волжского моря» станет уникальный туристический транспортно-пересадочный узел на территории «Завидово», который объединит водный, железнодорожный и автомобильный транспорт.

<https://tass.ru/ekonomika/5869713>

На ту же тему:

<https://iz.ru/820016/egor-sozaev-gurev-anna-ivushkina/proverte-tver-prezident-poruchil-razobratsia-s-dolgami-po-zarplatam>

### ТАСС; 2018.12.04; ОКОЛО 80 СПЕЦМАШИН ГОТОВЯТСЯ УСТРАНЯТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ ЛЕДЯНОГО ДОЖДЯ НА РЕЛЬСАХ В МОСКВЕ

Около 80 единиц спецтехники готовятся устранять последствия обледенения контактной сети на Московской железной дороге, сообщила во вторник пресс-служба МЖД.

«В зимний сезон 2018-2019 годов для борьбы с обледенением контактной сети, в том числе после ледяных дождей, на Московской железной дороге готовятся 78 единиц специальной техники: 25 локомотивов и 53 автомотрисы, которые оборудованы вибропантографами. Это специальные устройства для очистки контактного провода от наледи», - говорится в сообщении.

Отмечается, что также в готовности находится система обогрева контактных проводов.

Пресс-служба МЖД уточняет, что локомотивы с вибропантографами готовы в любой момент выехать в рейс. Техника отправляется по маршруту по заявкам диспетчеров, которые получают сигналы об образовании наледи от специалистов дирекции по энергообеспечению и локомотивных бригад.

Во вторник днем в Московском регионе ожидаются небольшой снег, гололедица и до 5 градусов мороза, ночью снег продолжится.

<https://tass.ru/transport/5868501>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; КУРСКАЯ КОМПАНИЯ ПРИОБРЕЛА ЦИСТЕРНЫ БАНКРОТЯЩЕГОСЯ ДАЛЬНЕФТЕТРАНСА С ДИСКОНТОМ В 43%

ООО «Компания Леон» (Курск) приобрело цистерны, выставленные на торги в рамках процедуры банкротства ООО «Дальнефтетранс» (Хабаровск, входит в состав «Дальневосточной транспортной группы», ДВТГ), говорится в опубликованном на сайте для проведения торгов протоколе.

На торги были выставлены одним лотом 60 железнодорожных цистерн модели 15-5103, 30 цистерн модели 15-150-02 и две цистерны модели 15-1210-01. При начальной цене лота в 88,806 млн рублей признанная победителем компания предложила за них 50,391 млн рублей (на 43% ниже начальной).

Причем конкурсный управляющий «Дальнефтетранса» смог продать цистерны только с третьего раза: ранее он выставлял их за 98,674 млн рублей, затем снизил цену до 88,806 млн рублей. В третий раз он изменил вид торгов на публичное предложение цены, оставив начальную цену прежней - 88,806 млн рублей.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Компания Леон» зарегистрировано в Курске в 2008 году, принадлежит местному предпринимателю Сергею Сотникову. На сайте предприятия указано, что оно снабжает операторов и вагоноремонтные организации запчастями, сдает в аренду ж/д парк (цистерны-вагоны, думпкары, полувагоны), а также покупает отслужившие свой срок и подлежащие исключению из инвентарного парка грузовые вагоны.

Как сообщалось, в 2010 году в «Дальнефтетрансе» введена процедура наблюдения, задолженность перед кредиторами была реструктурирована. Однако к концу 2015 года компания просрочила уплату долга, и в марте 2016 года процедура наблюдения была введена вновь.

Банкротом «Дальнефтетранс» был признан 29 августа 2016 года, в отношении компании было открыто конкурсное производство на полгода. Затем суд неоднократно продлял процедуру. Суд включил в реестр требования кредиторов более чем на 3 млрд рублей.

ООО «Дальнефтетранс» создано в 2000 году. Основной профиль - перевозка нефти и нефтеналивных грузов.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; ФАС РАЗРЕШИЛА СТРУКТУРЕ «СИНАРЫ» КУПИТЬ 75% «РЕМПУТЬМАША», ВЫДАЛА ПРЕДПИСАНИЕ

ФАС разрешила АО «Калужский завод путевых машин и гидроприводов» («Калугапутьмаш» (MOEX: KPMG), входит в группу «Синара») приобрести 75% минус 2 голосующие акции группы «Ремпутьмаш» (на 100% принадлежит РЖД), сообщается на сайте ведомства.

В результате такой покупки доля «Синары» на рынке путевых машин составит более 50%, отмечается в сообщении. Сделка может состояться только при выполнении «Калугапутьмашем» предписания антимонопольной службы, согласно которому покупатель должен обеспечить выполнение всех контрактов «Ремпутьмаша», заключать недискриминационные сделки с предприятиями, не входящими в группу РЖД, сообщать в ФАС об изменении цен более чем на 10% с объяснением причин изменения. Также «Калугапутьмаш» будет обязан в течение восьми месяцев со дня покупки разработать и предоставить в ФАС долгосрочную стратегию экспортных поставок продукции. После покупатель обязан будет каждый год отчитываться о хозяйственной деятельности перед антимонопольной службой.

Предписание будет действовать в течение пяти лет после заключения сделки.

Ранее сообщалось, что «Калугапутьмаш» стал победителем в конкурсе по продаже контрольного пакета группы «Ремпутьмаш» за 3,625 млрд рублей.

Продать долю в машиностроительной группе «Российские железные дороги» планировали еще несколько лет назад. Первоначально монополия предполагала найти покупателя на пакет до 50% минус 2 акции - «через частные размещения и аукционы». В дальнейшем он вырос до 75% минус 2 акции. Сроки продажи несколько раз сдвигались.

«Ремпутьмаш» объединяет 9 заводов по производству запчастей и ремонту путевой техники - в Калуге, Екатеринбурге, Оренбурге, Перми, Ярославле, Москве, а также в Оренбургской, Калининградской областях и в Пермском крае. До начала реформы железнодорожного транспорта в РФ все они были филиалами РЖД.

«Калугапутьмаш» принадлежит группе «Синара» Дмитрия Пумпянского. Завод выпускает путевые машины, промышленные тепловозы, гидравлические передачи для автомотрис, промышленных и маневровых тепловозов, для дизель-поездов.

В 2017 году член совета директоров «Синары» Сергей Папин говорил «Интерфаксу», что группе потенциально интересен «Ремпутьмаш» в рамках развития «путевого направления», собственник готов вкладываться в этот сегмент.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; MERCEDES В 2019 Г. ПЛАНИРУЕТ ОТПРАВИТЬ ИЗ ГЕРМАНИИ В КНР ЧЕРЕЗ РФ ОКОЛО 20 ТЫС. МАШИН - РЖД

ОАО «Российские железные дороги» совместно с подконтрольным французским логистическим оператором GEFCO организовало перевозку 112 машин Mercedes-Benz в автомобилевозах из немецкого Бременхафена в китайский Чунцын, пишет издание РЖД.

Первая отправка была осуществлена в ноябре. «Маршрут, начавшийся на Калининградской (железной - ИФ) дороге (филиал РЖД - ИФ), прошел через Белоруссию, Россию и Казахстан», - приводит газета слова директора по коммерческой деятельности монополии Алексея Шило.

«Сегодня мерседесы в Китай везут большей частью по морскому пути, и это занимает порядка 60 суток. Мы же смогли перевезти эти автомобили через Белоруссию, Россию, Казахстан и Китай всего за 15 суток. На следующий год немецкая компания планирует отправить таким образом около 20 тыс. автомобилей», - сказал он.

Кроме того, из китайского Чэнду на терминал Росва (Калужская обл.) «РЖД Логистика» (структура «Российских железных дорог») доставила 123 автомобиля Volvo XC60 в 40-футовых контейнерах. Время в пути составило 14 суток, и такая технология транспортировки будет использоваться на регулярной основе, сообщил А.Шило.

Транзитные перевозки за 11 месяцев 2018 г., как ожидают РЖД, вырастут на 10% по сравнению с тем же периодом 2017 г., по контейнерам - на 21%.

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.12.05; МИНТРАНС МАНЕВРИРУЕТ В ЛАВНЕ; КОНТРОЛЬ НАД ПОРТОМ НЕ ДАЕТСЯ АНДРЕЮ БОКАРЕВУ

На фоне высоких цен на уголь обостряется борьба за доступ угольщиков к порту Лавна, который должны построить к 2020–2021 годам. По данным “Ъ”, **Минтранс** отозвал директиву, по которой совет директоров ГТЛК должен был одобрить продажу контроля в Лавне структуре совладельца УГМК Андрея Бокарева. Источники “Ъ” связывают это прежде всего с обращением в правительство конкурирующего холдинга СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина, у которого сейчас нет своих портов.

Совет директоров ГТЛК 5 декабря должен рассмотреть, как исполняются его поручения по привлечению стратегического инвестора в ООО «Морской торговый порт Лавна» (МТПЛ), данные еще в октябре 2017 года, следует из повестки заседания совета. В последние несколько месяцев за участие в проекте развернулась неожиданная борьба. Как рассказали источники “Ъ”, знакомые с ситуацией, 29 ноября первый заместитель главы **Минтранса** Иннокентий Алафинов отозвал подписанную им же 27 ноября директиву членам совета директоров ГТЛК, предписывавшую голосовать за продажу 70% в Лавне за $11,4 млн АО «Компания «Бизнесглобус»«, которая действует в интересах совладельца УГМК и «Трансмашхолдинга» Андрея Бокарева. Информация об отзыве директивы **Минтранса** также появилась в неофициальном Telegram-канале портала InfraNews.

Мощность перевалки Лавны должна составить 18 млн тонн угля в год, инвестиции оцениваются в 24 млрд руб.

В октябре 2017 года стратегом для проекта виделся швейцарский трейдер Mercuria, тогда совет директоров ГТЛК одобрил продажу компании 75% в МТПЛ, в начале 2018 года был заключен договор и о загрузке терминала. Но, как рассказывали источники “Ъ”, трейдер не смог договориться с властями РФ по заключительным условиям участия. Тогда, как писал “Ъ” 5 октября, основным инвестором решил стать Андрей Бокарев, который хорошо знал проект.

Но это не понравилось другим претендентам на актив. Mercuria обратился к Евгению **Дитрих**у, указав на эксклюзивные переговоры с ГТЛК и то, что власти РФ, и в том числе ФАС, не дали ответа на ходатайство трейдера. А «СДС-Уголь» (входит в холдинг СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина), который был партнером УГМК по Лавне до 2013 года, обратился к вице-премьеру **Максиму Акимову**, предлагая свое участие в проекте и указывая, что УГМК с получением Лавны будет доминировать по портовым мощностям в Северо-Западном регионе.

Собеседники “Ъ” затрудняются сказать, какое из обращений имело решающее значение. Но в августе Михаил Федяев сопровождал Владимира Путина в Кемерово перед заседанием президентской комиссии по ТЭКу. В **Минтрансе**, аппарате **Максима Акимова**, ГТЛК, УГМК отказались от комментариев. Получить их у Андрея Бокарева, СДС, Mercuria и ФАС не удалось.

Не исключено, что на решение главы **Минтранса** могло повлиять обращение СДС, считает один из источников “Ъ” в отрасли. Компания хочет построить порт Суходол на Дальнем Востоке, также у нее есть контракт на перевалку угля с группой ОТЭКО Мишеля Литвака в Тамани, «цена которого значительно выше рынка», говорит собеседник “Ъ”. В условиях программы по выходу угольщиков РФ из портов Прибалтики у «Кузбассразрезугля» хватает портовых мощностей, а у СДС их нет, отмечает источник, добавляя, что холдинг «выглядит более пострадавшей стороной и логично было дать им какой-то приоритет». При этом, несмотря на рост доли российского угля в Европе, потребление этого энергоресурса сокращается и будет падать, говорит собеседник “Ъ”. По его словам, в Северо-Западном регионе уголь грузят в порту Усть-Луга (в 2017 году – около 30 млн тонн), в регионе заявлено портовых проектов еще на 30–45 млн тонн угля, напоминает источники “Ъ”, подчеркивая, что там решен вопрос с железнодорожной инфраструктурой, в отличие от Мурманска.

Олег Петропавловский из БКС отмечает, что повышенный интерес бизнеса к Лавне проявился на фоне высоких цен на уголь (на экспорте из РФ в Китай энергетический стоит $100 за тонну, концентрат коксующегося – $150 за тонну) и пожеланий властей по расширению транспортной инфраструктуры. Но строительство порта займет около трех лет, к тому времени угольные цены должны снизиться, а основным рынком сбыта для Лавны, исходя из логистики, все же видится Европа, которая нацелена на снижение угольной генерации, говорит аналитик. В отчете СУЭК отмечалось, что в 2017 году импорт энергоугля на атлантический рынок вырос на 4%, до 244 млн тонн, но этот рынок «исчерпал свой потенциал для роста».

<https://www.kommersant.ru/doc/3820400>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЕРЕДАЧЕ РОСАТОМУ ПОЛНОМОЧИЙ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОПЕРАТОРА СЕВМОРПУТИ ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ

- Госдума на заседании во вторник приняла во втором чтении правительственный законопроект о передаче ГК «Росатом» полномочий в сфере развития и функционирования Северного морского пути (СМП) и прилегающих территорий.

Документ был внесен в Госдуму правительством в начале июля.

Законопроектом предлагается сосредоточить компетенции в сфере судоходства, безопасности мореплавания, развития портовой и энергетической инфраструктуры в акватории СМП и на прилегающих территориях, а также в области обеспечения необходимых при этом сервисов в рамках одного инфраструктурного оператора в лице «Росатома».

На «Росатом» предлагается возложить функции по оказанию госуслуг в области морской деятельности и по управлению госимуществом в районе Севморпути. В частности, предусматривается наделение «Росатома» полномочиями главного распорядителя бюджетных средств и заказчика госпрограмм в области развития СМП, инфраструктуры морпортов СМП, а также обеспечения навигации и круглогодичной проводки по СМП. Предусматриваются также функции по организации плавания в акватории СМП.

Законопроектом закрепляется «принцип двух ключей», согласно которому предусматривается утверждение **Минтрансом** России по согласованию с «Росатомом» отдельных актов в сфере функционирования СМП. Речь идет об обязательных постановлениях в морпортах акватории СМП, правилах ледокольной проводки, ледовой лоцманской проводки и проводки судов, положениях о гидрометеорологическом обеспечении плавания судов; перечне морпортов СМП; перечне портовых сборов, взимаемых в каждом морском порту СМП, а также о решениях, касающихся открытия морского порта СМП.

На правительство предлагается возложить полномочия по утверждению порядка навигационно-гидрографического обеспечения в акватории СМП, морпортах СМП и на подходах к ним, которое будет осуществляться совместно **Росморречфлот**ом и «Росатомом». Кроме того, предусматриваются полномочия правительства по утверждению правил плавания в акватории СМП.

### ТАСС; 2018.12.04; ЯКУТИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 4 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОЙ КАЗНЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВЕРФИ

Якутия получит 4,2 млрд рублей из федерального бюджета на строительство судоверфи для модернизации речного флота «Ленского объединенного речного пароходства», сообщил во вторник председатель правительства Якутии Владимир Солодов.

Проект, который рассчитан на 2019-2021 годы, позволит обновить устаревший флот ОАО «Ленское объединенное речное пароходство», обеспечивающего завоз грузов в арктические районы Якутии. По данным компании, средний возраст ее судов составляет 35 лет.

«Положительно решен вопрос по созданию Жатайской судоверфи. Со следующего года мы переходим к активной стадии реализации проекта. Финансирование за счет федерального бюджета подтверждено в объеме 4,2 млрд рублей. И мы уже занимаемся созданием соответствующего акционерного общества», - сказал Солодов на совместном заседании экспертного совета **Федерального агентства морского и речного транспорта**, правительств Республики Саха (Якутия), Иркутской области и Чукотского автономного округа.

«Ленское объединенное речное пароходство» (в собственности правительства Якутии) выполняет пассажирские и грузовые перевозки на внутренних речных и морских путях. На балансе пароходства находятся более 350 грузовых, буксирных, пассажирских и вспомогательных судов общей грузоподъемностью 450 тыс. тонн. Жатайский судоремонтно-судостроительный завод был построен в 1943 году.

<https://tass.ru/ekonomika/5867865>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ; 2018.12.04; ВЕРФИ НА ИМПОРТ; РЕМОНТ РЫБОПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НАХОДИТСЯ НА ГРАНИ ИСЧЕЗНОВЕНИЯ

В Мурманской области скоро забудут, что когда-то занимались ремонтом рыболовецких судов. При этом бизнес активно развивается в сопредельной Норвегии, где большую часть портфеля заказов судоремонтных предприятий формируют клиенты из России. Эксперты считают эту ситуацию одним из последствий ориентированности отечественных рыбопромышленников на экспорт рыбы за рубеж.

Грузы есть, а верфей нет

«РГ» уже сообщала о том, что квалифицированные судоремонтники Заполярья предпочитают работать не на отечественных верфях, а за рубежом, где больше возможностей заработать. С тех пор тенденция не изменилась. Более того, норвежский бизнес намерен расширить свои позиции в данной сфере, вплоть до постройки собственных верфей в Мурманской области.

- Примерно 75 процентов наших заказов приходится на российские суда, - заявил в одном из своих интервью норвежским СМИ Грегер Маннсверк, директор одного из судоремонтных предприятий Норвегии, которого не смущает общий спад в торговле и экономических отношениях между двумя странами.

- Мы ведем анализ возможностей для развития бизнеса как в России, так и в других местах. Сегодня мы считаем, что в районе Мурманска есть потребность в гражданском судоремонтном предприятии, - сообщил специалист.

По словам же рыбопромышленников, норвежское предприятие хорошо известно мурманским и архангельским владельцам рыбопромысловых судов, и оно имеет широкую сеть партнеров на Северо-Западе России.

Возникла парадоксальная ситуация: в российской части Арктики Мурманск является крупнейшим портом, через который проходят многие миллионы тонн грузов ежегодно. Однако, несмотря на это, в Заполярье нет ни одного крупного гражданского судоремонтного предприятия. Здесь есть три завода, которые расположены в Мурманске, Полярном и Снежногорске, но они существуют главным образом за счет ремонта военных кораблей Северного флота и обслуживающих их судов. Гражданских заказов на их долю приходится мало. Есть судоремонтный завод и в поселке Росляково, входящем в состав Мурманска, но это предприятие тоже ориентировано на военные заказы, а в будущем на его основе предполагается создать береговую базу обеспечения шельфовых проектов госкорпорации «Роснефть».

Этот завод стал красноречивой иллюстрацией того состояния, в котором находится сегодня судоремонтная отрасль региона: 30 сентября в результате аварии там затонул плавучий док ПД-50 - крупнейший в европейской части России, который имеет грузоподъемность 80 000 тонн и площадь стапель-палубы 23 тысячи квадратных метров, что делало его единственным в регионе исполнителем докового ремонта крупнотоннажных кораблей, стратегических атомных подводных лодок и транспортных судов водоизмещением свыше 25 000 тонн. Показательно и то, что док затонул в тот момент, когда из него выводили тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов».

Клиентура есть

- Около двух лет назад норвежцы купили у Мурманской судоверфи док и отправили его в Тромсе, я принимал в этом участие, - сообщил мурманский предприниматель Юрий Тимохин, владеющий небольшим судоремонтным предприятием на западном берегу Кольского залива. - В Тромсе, кстати, судоремонтом фактически руководят русские, хотя хозяин компании - норвежец. Ведь клиентская база - русские суда с русскими экипажами, как и в Киркенесе. Там работают сварщики из Мурманска и Архангельска. Это продолжается уже в течение десятилетий. При нынешней системе управления рыбной отраслью здесь нет ничего удивительного. Если большая часть рыбы уходит на экспорт, то вполне логично, что российским судам выгоднее обслуживаться там же, куда они везут свой улов. Как говорят норвежцы, одна крона стоимости живой рыбы приносит 3,41 кроны смежным отраслям - судоремонту, производству промвооружения и так далее. Если рыба уходит, то теряется вся нисходящая цепочка.

По его словам, норвежцы активно борются за российскую клиентскую базу и успешно выигрывают эту борьбу, поскольку сегодня ремонтировать судно в Мурманске гораздо дольше и дороже, чем у скандинавских конкурентов.

- Норвежцы расширяют свою деятельность в России не только за счет собственно судоремонтных работ, - добавляет эксперт. - Они прибрели российскую проектную организацию, которая готовит всю необходимую документацию. Очень грамотное, на мой взгляд, вложение средств.

Многие из тех мурманских судовладельцев, которые по-прежнему проводят докование своих судов в России, предпочитают делать это не в родном порту, а в Архангельске. Как бы то ни было, спрос на услуги мурманских судоремонтников остается. По мнению Юрия Тимохина, потенциальная клиентская база - это минимум 25-30 судов, главным образом прибрежного промысла. При этом существует потенциальная возможность не только судоремонта, но и строительства новых судов. Весь вопрос - в квотах на вылов рыбы, от которых зависит финансовое состояние предприятий. Будет рыба- будет и судоремонт, если приложить усилия для его поддержки. Например, еще в начале двухтысячных годов в Мурманской области на заводе в Снежногорске было построено несколько корпусов судов под обещание региональных властей помочь заказчикам с квотами. Однако выполнить это обещание не удалось. Сейчас суда понемногу достраиваются, но движется этот процесс медленно и трудно из-за нехватки средств. Сегодня вопрос нехватки квот для небольших предприятий стоит как никогда остро, особенно в преддверии реформы, связанной с обсуждаемым введением аукционов, на которых предполагается продавать часть квот.

Мечта о кредите

- По мнению экономистов, к 2030 году российская доля рынка судоремонта и судостроения вырастет с 0,3 до трех процентов, но это небольшой рост, - сетует специалист РАНХиГС Эдуард Соловьев. - И мы видим, что в нашей стране предпочитают покупать зарубежные судна. То же самое касается и ремонта: судовладельцы заказывают ремонт в зарубежных компаниях. А ведь создание одного рабочего места в судостроении влечет за собой появление четырех-пяти рабочих мест в смежных отраслях.

Аналитик отмечает, что сегодня износ оборудования российских верфей составляет около 70 процентов. Существует проблема с современными технологиями и квалифицированными кадрами - удельная трудоемкость производства в российском судостроении в три-пять раз выше, чем за рубежом. Условия финансирования строительства и ремонта судов по сравнению с зарубежными верфями менее благоприятны - очень высоки уровени процента по кредиту и необходимых собственных инвестиций, нет дотаций. При этом 60-70 процентов цены судна идет на закупку импортного оборудования, поставка которого, помимо НДС, облагается еще и таможенной пошлиной. .

Прямая речь

Виктор Семенов, профессор Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета:

- Для развития отрасли судостроения и судоремонта крайне необходимы адекватные финансовые инструменты. Это кредиты под шесть-восемь процентов годовых на 10 и более лет в размере 80 процентов от цены судна и под его залог. Пока они остаются для нас несбыточной мечтой.

Юрий Куранов, ведущий научный сотрудник отдела экономики морской деятельности в Арктике ИЭП КНЦ РАН:

- Я не согласен, что в Мурманске отрасль судоремонта перестала существовать. Здесь действует около двух десятков судоремонтных предприятий на базе бывшей Мурманской судоверфи, они ремонтируют малые суда. Более крупные траулеры, ведущие океанический лов, ремонтируются за границей. Проблема оттока квалифицированных кадров на зарубежные верфи остается. Но я не думаю, что это напрямую связано с экспортом рыбы. Очень многие везут рыбу в мурманский порт, переоформляют, и затем уже отсюда она уходит на экспорт. Рыбаки все равно бы ремонтировали свои суда за границей, где судоремонтные предприятия лучше оснащены технически. Причем большая часть запчастей идет из-за рубежа, и за границей проще решить вопрос их таможенного оформления.

Кстати

Несомненным мировым лидером по объемам судостроения на сегодняшний день является Китай, на долю которого приходится около 38 процентов от общих заказов мирового рынка, а в строительстве малых и средних танкеров - около 70 процентов от объема всего производства. Ближайший конкурент Китая - Южная Корея, здесь выполняется порядка 33 процентов мировых заказов. Далее идут Япония и США. На сегодняшний день реальные перспективы на равноправную конкуренцию в сегментах массовых судов у РФ отсутствуют. Конкурентные преимущества Россия имеет лишь в сегментах ледоколов, судов специального назначения, морской техники для работы в высоких широтах, буксиров, а также в сфере военного кораблестроения, уверены эксперты.

<https://rg.ru/2018/12/04/reg-szfo/remont-ryboloveckih-sudov-v-zapoliare-okazalsia-na-grani-ischeznoveniia.html>

### КОММЕРСАНТ; САБРИНА САМЕДОВА; 2018.12.05; «ВОЛГОТАНКЕРУ» ВОЗВРАЩАЮТ АКТИВЫ; ПАРОХОДСТВО-БАНКРОТ ОТСУДИЛО СВОИ СУДА

ООО «Многопрофильная фирма «Консалтсервис»« не удалось оспорить решение суда о возврате обанкротившемуся «Волготанкеру» нескольких судов. Имущество было продано в 2009 году на торгах всего за 11,4 млн руб., но новый конкурсный управляющий «Волготанкера» в 2018 году обжаловал продажу, сочтя, что доходы от сдачи судов в аренду могли принести компании более 400 млн руб. Как отмечают юристы, теперь эта сумма может быть взыскана с прежнего арбитражного управляющего «Волготанкера» Александра Волжанина.

Как выяснил “Ъ”, ООО «Многопрофильная фирма «Консалтсервис»« («МФ «Консалтсервис»«) не удалось отстоять права на имущество банкротящегося «Волготанкера». В ноябре кассационную жалобу «МФ «Консалтсервиса»« отклонил Арбитражный суд Москвы. Компания оспаривала решения о признании недействительными договоров купли-продажи за 11,6 млн руб. нескольких судов, которые были заключены в 2009 году по результатам торгов с «Волготанкером» в лице арбитражного управляющего Александра Волжанина. В 2013 году «МФ «Консалтсервис»« перепродала шесть судов ООО «Речстандарт», которое передало их в пользование «Башволготанкеру» (структура «Волготанкера»). Летом 2018 года низшие инстанции по жалобе нового конкурсного управляющего Виталия Шемигона решили вернуть «Волготанкеру» четыре судна.

ОАО «Волжское нефтеналивное пароходство «Волготанкер»« зарегистрировано в 1992 году. По данным «СПАРК-Интерфакса», 73,85% акций ОАО у ЗАО «Тринфико» (в номинальном держании), еще 20% у Росимущества. Выручка в 2016 году – 209,5 млн руб., чистая прибыль – 97,6 млн руб. ООО «МФ „Консалтсервис»« создано в Астрахани в 2005 году, владелец – Михаил Ленькин.

К началу 2000-х годов «Волготанкер» был крупнейшим нефтеналивным пароходством в Центральной России с флотом из 353 судов грузоподъемностью более 1,2 млн тонн. До 2000 года пароходство принадлежало структурам ЮКОСа, затем не раз меняло собственников. В 2008 году Арбитражный суд Москвы объявил «Волготанкер» банкротом, крупнейшим кредитором была ФНС (98,52% голосов) с суммой требований более 4 млрд руб. На январь размер непогашенных требований составил 268,6 млн руб.

Как указано в материалах дела, арендная плата «Башволготанкера» «МФ «Консалтсервису»« за 2009–2017 годы составила 249,6 млн руб., «Речстандарту» за 2013–2017 годы – 233,3 млн руб. При этом, по оценке, указанной в решении суда, от сдачи в аренду проданных с торгов десяти судов «Волготанкер» в 2009–2017 годы мог бы получить дивиденды в размере более 400 млн руб. В «МФ «Консалтсервис»« от комментариев отказались, Виталий Шемигон не ответил “Ъ”, связаться с Александром Волжаниным не удалось.

Конкурсный управляющий вследствие признания торгов недействительными вправе рассчитывать на взыскание с виновных лиц упущенной выгоды. «Одним из таких лиц является бывший арбитражный управляющий должника, поскольку он, приступая к реализации судов, знал о невыгодности сделок, в том числе о несоразмерности доходов от продажи и сдачи в аренду имущества и его заниженной стоимости, определенной оценщиком»,– говорит адвокат АБ «Деловой фарватер» Михаил Филиппов. Как добавляет юрист, суда «Волготанкера» в скором времени в принудительном порядке должны вернуться «Волготанкеру» в рамках исполнительного производства.

<https://www.kommersant.ru/doc/3820411>

### ТАСС; 2018.12.04; АВТОБУСЫ-АМФИБИИ БУДУТ ПЕРЕВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ В МОСКВЕ

Власти Москвы рассказали о параметрах первого маршрута, по которому будет курсировать автобус-амфибия. Как сообщили ТАСС в пресс-службе ГБУ «Мостранспроект», водная часть маршрута займет около 60 минут.

«Автобусы-амфибии планируется запустить по маршруту, водная часть которого, по предварительным расчетам, займет около часа, а сухопутная - 30-40 минут», - сказал собеседник агентства.

На маршруте планируется пять остановок. Рассматривается вариант съезда в воду около причала Метромост и выезд на сушу у причала Новоспасский мост, добавил представитель пресс-службы.

Ранее сообщалось, что власти Москвы планируют реализовать проект по запуску автобусов-амфибий, которые смогут передвигаться как по рекам, так и по улицам Москвы. На первом этапе планируется закупить пять автобусов-амфибий и заключить контракт жизненного цикла, чтобы работоспособность транспорта обеспечивал поставщик. Предварительная оценка проекта по закупке автобусов-амфибий составляет 325 млн рублей. Эти средства заложены в проекте бюджета Москвы на 2019 год и плановый период 2020-2021 годов.

<https://tass.ru/moskva/5868445>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2018.12.05; КРАСНОЯРСК ПРОСИТ ДЕНЕГ НА ДОРОГУ; НА ВЕТКУ В ЕМЕЛЬЯНОВО НЕ ХВАТИЛО 6,7 МЛРД РУБ.

Красноярский край все же пытается получить из федерального бюджета 6,7 млрд руб. на строительство железной дороги в аэропорт Емельяново из Красноярска. По данным “Ъ”, **Минтранс** отказывается финансировать проект, ссылаясь на его неэффективность. Регион же не готов давать деньги на проект, ссылаясь на дефицит своего бюджета. Эксперты отмечают, что аэроэкспрессы пока рентабельны только в московских аэропортах, но и там понемногу уступают дешевеющему такси.

Правительство Красноярского края просит у **Минтранса** выделить из бюджета 6,7 млрд руб. на железнодорожную ветку от Красноярска до аэропорта Емельяново, говорится в письме губернатора края Александра Усса министру транспорта Евгению **Дитрих**у (“Ъ” видел документ). Общая стоимость проекта – 7,7 млрд руб., предполагается, что часть расходов возьмет на себя ОАО РЖД, которое может профинансировать проект на 12%. Но регион не готов обеспечить финансирование. В качестве причин господин Усс приводит высокую стоимость проекта, дефицит краевого бюджета и существенные расходы на подготовку и проведение в Красноярске XXIX Зимней универсиады 2019 года.

Аэропорт Емельяново введен в 1980 году, сотрудничает с 27 авиакомпаниями. Маршрутная сеть – 63 направления. В декабре 2017 года введен терминал пропускной способностью до 5 млн пассажиров в год. Стоимость проекта – 5,9 млрд руб. По данным **Росавиаци**и, пассажиропоток за январь–октябрь – 2,1 млн человек, в 2017 году – 2,3 млн человек, грузопоток – 12,1 тыс. тонн и 13,9 тыс. тонн соответственно.

Региональные власти рассчитывают проложить ветку к аэропорту от станции Бугач. Ранее рассматривался вариант со строительством ветки под аэроэкспресс, но скоростная электричка не решала вопрос с доставкой грузов, и в регионе склоняются к строительству обычной железной дороги.

По словам источников “Ъ”, **Минтранс** не поддерживает проект и не включает его в план финансирования, сомневаясь в его эффективности. В **Минтрансе** “Ъ” подтвердили получение письма, но отказались от комментариев. Аэропорт Емельяново подконтролен структурам, считающимся близкими к «Базэл Аэро» Олега Дерипаски (в «Базэле» не ответили “Ъ”). В ОАО РЖД от комментариев отказались. Пассажиропоток Емельяново в 2017 году составил 2,3 млн человек, аэропорт занимает 14-е место в РФ.

Для частичного решения проблемы в Красноярске запускают до Емельяново автобусы-шаттлы. «Планируется около 20 рейсов, они будут выполняться каждый час микроавтобусами на 19 человек. Документы на оказание услуг за 9 млн руб. готовятся к торгам, с нового года проект будет реализован»,– говорят в правительстве края. Подготовительные работы для строительства ветки завершены, добавили там.

Источник “Ъ” в аэропорту Емельяново говорит, что железная дорога необходима также для обеспечения транспортной доступности прилегающих территорий. «Участники проекта неоднократно указывали, что использование ветки планируется не только для доставки пассажиров в аэропорт, но и для инфраструктурного развития территории, грузового транспортно-логистического узла на базе аэропорта»,– говорит он.

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко отмечает, что аэроэкспрессы показывают прибыль только в Москве, что обусловлено большим пассажиропотоком через аэропорты и пробками, а во Владивостоке и Казани проект оказался неокупаемым. Запуск скоростных электричек требует как единовременной субсидии на инфраструктуру, так и ежегодных субсидий на покрытие затрат по перевозке пассажиров, замечает эксперт. Но в условиях постепенного снижения цен на такси железнодорожному транспорту в принципе сложно рассчитывать на окупаемость, продолжает господин Крамаренко, отмечая, что «даже в Москве в последние два-три года «Аэроэкспресс» чувствует снижение доходов». По его словам, грузовой базы Емельяново недостаточно для окупаемости универсальной железнодорожной ветки. Основной грузопоток обеспечит топливо для потребностей аэропорта, говорит эксперт. «К тому же красноярский аэропорт проиграл новосибирскому Толмачево за базирование хаба «Почты России»«,– уточнил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3820413>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ ; 2018.12.05; «РОСТЕХ» ПОЗАБОТИТСЯ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ НАЛЕТА ЛАЙНЕРОВ SSJ100; ДВИГАТЕЛИ САМОЛЕТОВ ЧАСТО ЛОМАЮТСЯ, НО ТЕПЕРЬ В РОССИИ СОЗДАЕТСЯ ИХ РЕЗЕРВНЫЙ ПУЛ

Входящая в «Ростех» Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) приступила к созданию российского пула подменных двигателей для самолетов SSJ100, передал «Ведомостям» через пресс-службу заместитель гендиректора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) Антон Королев. Последняя – один из крупнейших владельцев SSJ100. Ей принадлежит 36 SSJ100 и еще восемь заказано. Крупнейший эксплуатант SSJ100 – «Аэрофлот». У него в лизинге 50 таких судов.

Двигатели для SSJ100 быстро выходят из строя, рассказывали «Ведомостям» сотрудники нескольких лизинговых и авиакомпаний, покупающих и эксплуатирующих эти самолеты. Их ремонт отнимает много времени, из-за чего лайнеры подолгу стоят на земле. Средний налет SSJ100 в России в 2017 г. составил всего 3,3 ч в сутки.

Двигатели SaM146 производит СП ОДК и французской Safran – компания PowerJet. Производитель самого лайнера – «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) – входит в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), 92,3% акций которой государство передает «Ростеху».

«Вопрос обсуждался с ОДК, Safran и PowerJet при участии представителей Минпромторга. В итоге ОДК уже сформировала пул из 11 двигателей, к концу года будет 15, за январь их количество вырастет до 22», – продолжает Королев. Создается специальный пул для России, подтверждает представитель PowerJet, ОДК соберет в нем 22 двигателя.

Российский пул появился только месяц назад. Первой соглашение с ОДК заключила авиакомпания «Азимут», которой были сданы в аренду три двигателя взамен вышедших из строя, говорит близкий к перевозчику человек.

Двигателям для SSJ100 может потребоваться капремонт после 2000–4000 ч работы, а иногда уже после 1000 вместо заявленных производителем 7500–8000 ч, рассказывали менеджеры российских авиакомпаний и лизинговых компаний. SaM146 разработан специально для SSJ100 и больше ни в каких самолетах не используется. Поломки возникают в «горячей» части двигателей, за которую отвечает Safran, – в камерах сгорания и маслосборниках появляются трещины. Ремонт длится минимум 60 дней, все это время самолеты не летают, так как подменных двигателей для них не было, рассказывали собеседники «Ведомостей».

Каталожная цена одного SaM146 – примерно $6 млн. При крупном заказе скидка может достигать 30%. К таким, безусловно, относится формируемый ОДК пул. Плюс часть двигателей для пула обеспечила ГСС, которой двигатели обходятся еще дешевле, говорит человек, участвовавший в переговорах о создании пула. Таким образом, на 22 двигателя ОДК может потратить около $80 млн.

Сформировать пул удалось в первую очередь благодаря корректировке производственной программы PowerJet и ГСС на 2018 г., рассказала представитель Минпромторга Залина Корнилова. PowerJet должна была поставить ГСС в этом году 62 двигателя, говорит представитель франко-российского СП. ГСС согласилась на снижение поставок до 58 штук, четыре двигателя направлено в подменный пул, продолжает он. Производство SSJ100 в этом году, таким образом, будет несколько ниже планов, признает близкий к ОАК человек.

У PowerJet есть и собственный пул подменных двигателей во Франции. За два года он увеличен с 4 до 23 штук, говорит представитель компании.

PowerJet предлагала эти двигатели российским авиакомпаниям по $4500–5000 за штуку в сутки ($135 000–150 000 в месяц), рассказали топ-менеджер авиакомпании – эксплуатанта SSJ100 и человек, знающий об этом от участников встреч в Минпромторге. Эта сумма чуть меньше ставки лизинговых платежей за сам SSJ100. «Аэрофлот» платит за лизинг всего самолета SSJ100 примерно $180 000–190 000 в месяц, региональные авиакомпании платят ГТЛК 11–15 млн руб. в месяц ($164 000–224 000 по текущему курсу). Замминистра промышленности Олег Бочаров называл предложение PowerJet неприемлемым. ОДК просит за двигатели порядка $1500 в сутки, продолжают собеседники «Ведомостей». Представитель PowerJet цены не комментирует.

Впрочем, даже дорогих подменных двигателей от PowerJet не хватало. Большую их часть использует крупнейший иностранный эксплуатант SSJ100 с 22 судами в парке – мексиканская Interjet, знает менеджер лизинговой компании.

«Предложение от ОДК по двигателям уже намного лучше. Раньше, по сути, не было ничего, – говорит топ-менеджер авиакомпании – эксплуатанта SSJ100. – Этот пул может закрыть потребности российских авиакомпаний». «$45 000 в месяц за двигатель – это нормальная рыночная цена, – считает топ-менеджер другого эксплуатанта SSJ100. – В любом случае это лучше, чем длительный простой самолета».

«Чтобы закрыть все риски российских авиакомпаний, необходимо 22–30 резервных двигателей, – говорит Королев. – Это при условии, что PowerJet разработает в двухмесячный срок, как обещает, программу устранения дефектов без транспортировки двигателя на завод. Это позволит сократить сроки ремонта двигателей с 60 до 2–3 дней».

«В дополнение к новому пулу запасных двигателей PowerJet построила в России специализированный склад запасных частей и повышает пропускную способность ремонтных центров во Франции и России», – говорит Корнилова из Минпромторга.

У «Аэрофлота» проблем с заменой двигателей нет. Специально для него, как крупного клиента, Safran держит в «Шереметьево» 18 запасных моторов, рассказали человек, близкий к ГСС, и менеджер лизинговой компании.

Представители ОДК и эксплуатирующих SSJ100 российских авиакомпаний – «Азимута», «Ираэро», «Ямала» и «Якутии» – от комментариев отказались или не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/12/04/788384-rosteh-pozabotitsya-naleta-ssj100>

### ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2018.12.05; ПОЭТ НОРМАЛЬНЫЙ: ИМЯ ПУШКИНА ДАЛИ АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО; РОССИЯНЕ ВЫБРАЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ НАЗВАНИЯ ДЛЯ ВОЗДУШНЫХ ГАВАНЕЙ

В названиях столичных аэропортов Шереметьево и Домодедово появятся имена Александра Пушкина и Михаила Ломоносова, а вот варианты для Внуково и петербургского Пулково подберут позднее. Окончательное решение о присвоении того или иного имени аэропорту примет президент по представлению правительства. Эксперты оценивают инициативу о дополнительных топонимах для отдельных географических объектов неоднозначно. Одни уверены, что названные в честь великих людей аэропорты подтолкнут россиян к изучению собственной истории и географии, другие же считают, что некоторые новые имена вряд ли приживутся.

Общественная палата России подвела итоги конкурса по присвоению аэропортам РФ имен великих людей. С 11 октября по 30 ноября у жителей страны была возможность проголосовать за один из нескольких отобранных ранее вариантов. В результате в названиях московских аэропортов Шереметьево и Домодедово появятся дополнения – «имени Александра Пушкина» и «имени Михаила Ломоносова», аэропорт в Самаре будет связан с Сергеем Королевым, в Симферополе увековечат Ивана Айвазовского, а в Новосибирске терминал получит имя Александра Покрышкина.

В Домодедово считают символичным, что в ходе голосования для аэропорта выбрали Михаила Ломоносова с учетом совместных образовательных проектов с Московским госуниверситетом. В Шереметьево же пообещали отобразить новое наименование на специальных почетных досках на зданиях терминалов и заверили, что присвоение имени Александра Пушкина «станет ключевым элементом национальной идентичности аэропорта».

Дополнительные названия предполагалось дать 47 воздушным гаваням. Однако определить победителей удалось не во всех городах: вторые туры голосования пройдут в Архангельске, Нижневартовске и Санкт-Петербурге, а имена для Пензы и столичного аэропорта Внуково будут определены позднее.

Идея присвоения гражданским аэропортам имен великих людей, связанных с историей того или иного региона или страны, не нова. Так, открывшийся к чемпионату мира по футболу аэропорт в Ростове-на-Дону уже носит имя атамана Донского казачества Матвея Платова. А кемеровский аэропорт, построенный еще в 1960 году, в 2012-м был назван в честь уроженца Кузбасса, дважды героя Советского Союза летчика-космонавта Алексея Леонова. Подобные примеры есть и в других странах: аэропорт в Париже носит имя основателя французской республики Шарля де Голля, а в Зальцбурге – величайшего австрийского композитора Амадея Моцарта.

До последнего времени в России не было четких правил присвоения транспортным терминалам имен великих людей. Такие решения принимались либо главой региона, как в случае с Международным аэропортом имени Н.М. Карамзина в Ульяновске, либо законодательным собранием. Например, барнаульский аэропорт был назван в честь уроженца Алтайского края космонавта Германа Титова.

В конце ноября президент России Владимир Путин подписал указ о присвоении с целью увековечивания памяти имен выдающихся деятелей отдельным географическим объектам, в том числе аэропортам, морским портам и железнодорожным станциям. Согласно документу, окончательное решение о дополнительном наименовании принимается главой государства по представлению правительства. Предложения о присвоении имен в кабинет министров будет по результатам общественного обсуждения вносить Общественная палата (ОП). В указе подчеркивается, что присвоение имени деятеля «не повлечет за собой изменения установленного наименования географического объекта».

Опрошенные «Известиями» эксперты разошлись в оценке инициативы. По мнению руководителя магистратуры Urban Studies Московской высшей школы социальных и экономических наук Ярослава Ковальчука, идея о присвоении дополнительных имен аэропортам хорошая и эту практику нужно продолжить. При этом, по его мнению, где-то новое имя станет настоящим названием, а где-то – лишь надписью на табличке.

– Зачем таким аэропортам, как Внуково или Пулково, дополнительное имя? Для ленинградцев или москвичей эти названия самодостаточны, – уверен член Топонимической комиссии Санкт-Петербурга Алексей Ерофеев.

Частный аэродром малой авиации в Омской области назовут в честь Летова

Кроме того, многие имена повторяются в разных регионах, обратил внимание краевед.

– Кого изначально могут предложить в Санкт-Петербурге – Петра Первого, Екатерину Вторую, Александра Сергеевича Пушкина? Тот же Пушкин будет встречаться во многих областях: поэт может лидировать и в Архангельске, и в Магадане, – заметил в беседе с «Известиями» эксперт. – При этом вряд ли кто-нибудь проголосовал бы за пионера русской авиации Александра Федоровича Можайского.

Объединяя прошлое

Российская история во многом обращена в прошлое, отметил глава «Политической экспертной группы» Константин Калачев.

– Мы пытаемся объединить имперское и советское – например, ордена Ленина город-герой Мурманск с аэропортом имени Николая Второго Романова. Разве не странно? Может, тогда и Мурманск следовало переименовать обратно в Романов-на-Мурмане? Думаю, можно было ограничить выбор имен деятелями культуры и науки, не переименовывать всё и сразу, – сказал он «Известиям».

Декан филологического факультета Государственного института русского языка им. Пушкина Андрей Щербаков, напротив, считает, что с точки зрения топонимики объединение привязанных к определенной местности названий аэропортов с именами известных людей, которые жили или работали на этой территории, – интересная идея.

– В Екатеринбурге аэропорт Кольцово, в Новосибирске – Толмачево, в Красноярске – Емельяново. Кому из жителей России знакомы эти названия, кроме тех людей, которые там часто бывают или живут? А когда аэропорты будут носить имена великих людей, может возникнуть новая ассоциация с регионом и у людей проявится интерес к его истории и географии, – пояснил эксперт.

По мнению Андрея Щербакова, конкурс необходимо продолжить.

<https://iz.ru/820079/sergei-izotov-irina-tcyruleva/poet-normalnyi-imia-pushkina-dali-aeroportu-sheremetevo>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3820450>

### РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2018.12.04; «МЫ С УЖАСОМ ЖДЕМ ТОЧКИ В СПОРЕ С МИНТРАНСОМ»; АНДРЕЙ КАЛМЫКОВ –О ЦЕНАХ НА ТОПЛИВО, СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАКОМПАНИИ, БОНУСНОЙ ПРОГРАММЕ И ТАРИФАХ АЭРОПОРТОВ

Андрей Калмыков рассказал, что даже дамские сумочки придется, возможно, сдавать в багаж, назвал платную регистрацию на рейсы способом удержать цены и объяснил, почему «Победа» вряд ли будет летать на российских самолетах

– Из-за роста цен на нефть за последний год взлетела стоимость топлива, в том числе авиакеросина. Сейчас все авиакомпании обеспокоены, как будут компенсировать эти дополнительные затраты. Сколько «Победа» может потерять из-за подорожавшего керосина в 2018 году?

– Мы просчитали, что если сохранится такая же цена топлива, как сейчас, то суммарно непредвиденные издержки составят более 2 млрд руб. за год.

– Чем компенсируете?

– Частично своей эффективностью: у нас сейчас 95-процентная загрузка рейсов, спрос на низкобюджетные авиаперевозки в России очень высок. К тому же мы изменили принцип регистрации в зарубежных аэропортах, чтобы сократить расходы компании: теперь бесплатно можно зарегистрироваться только самостоятельно онлайн или клиент сам платит аэропорту за услугу агента регистрации (авиакомпания больше эти расходы не несет). На сегодняшний день уже 83% пассажиров таких рейсов регистрируются онлайн, и я уверен, что в ближайшие месяцы этот показатель дойдет до 95%. Мы видим, что это не доставляет неудобства людям и позволяет нам дополнительно экономить, чтобы сохранить тарифы на текущем уровне. Много подобных шагов совершается, но, конечно, полностью компенсировать рост цен на топливо не получится. Поэтому мы ожидаем, что прибыль будет меньше, чем мы планировали, но все равно будет достаточно большой.

– На ценах на билеты этот рост скажется?

– В этом году нет. Чтобы не повышать стоимость билета, мы и ввели платную регистрацию. На следующий год будем смотреть, что делать дальше. Все-таки на повышение тарифа влияет не столько себестоимость авиации, сколько платежеспособность населения. Я уверен, что сейчас большинство авиакомпаний с удовольствием подняли бы тарифы, но они не могут это сделать, потому что нет платежеспособного спроса. Увеличение стоимости билетов сразу же приведет к сжатию рынка.

– «Победа» как часть группы «Аэрофлот» обращалась в **Минтранс** и правительство с предложением включить авиатопливо в соглашение с нефтяниками о заморозке цен, заключенное в начале ноября?

– Если заморозить сейчас цены на максимальном уровне, а завтра топливо упадет в цене, мы все окажемся в непростой ситуации. Для отрасли было бы хорошо, если бы нефтяные компании предупреждали о росте цен на авиакеросин как минимум за три месяца, как максимум за шесть месяцев.

– В августе **Минтранс** предложил компенсировать издержки авиакомпаний из-за роста цен на топливо на 22,5 млрд руб. Будет ли достаточно этой суммы, чтобы компенсировать всем авиакомпаниям издержки?

– Вопрос в том, по каким принципам компенсировать – по количеству перевезенных пассажиров, по расходу топлива, по количеству самолетов? Нужно учитывать, что у «Победы», например, самые эффективные самолеты, самый низкий расход топлива, внедрены все возможные инновационные методы и инструменты для снижения расходов. Чтобы самый неэффективный не получил больше всего денег, нужно тогда компенсировать по количеству перевезенных пассажиров.

«Целью может быть перевезти столько-то пассажиров и не вылететь в трубу»

– В конце октября «Аэрофлот» представил стратегию до 2023 года, в которой рассказал о планах увеличить пассажиропоток почти в два раза, до 90–100 млн человек, а по «Победе» – в пять-шесть раз, до 25–30 млн человек. За счет чего планируете расти?

– Сейчас утверждена верхнеуровневая стратегия; как только ее декомпозируют на дочерние предприятия группы, мы увидим реальный рост, который нам закладывают. Тот план, который в итоге будет сделан, должен содержать не только цели, но и пути, ресурсы, как этого достичь. Например, целью может быть перевезти столько-то пассажиров и не вылететь в трубу. Я пока не видел стратегию и комментировать ее не могу.

– Какое сейчас соотношение между международными и внутренними перевозками?

– Около 20% – это международные, 80% – рейсы внутри страны. На международных рейсах мы зарабатываем больше, этим мы можем перекрестно субсидировать межрегиональные рейсы. Если будет возможность, то, конечно, мы будем расти везде, где будут свободные ниши.

– Весной зам**министра транспорта** Александр **Юрчик** критиковал «Победу» за международную экспансию, напомнив, что авиакомпания создавалась для внутрироссийских перевозок.

– Если **Минтранс** хочет диктовать точки полетов, то они должны создать авиационное ФГУП и устанавливать ему правила. У нас есть акционер, который определяет нашу политику, а мы ее реализуем. Напомню, что среди акционеров «Победы» чиновников **Минтранса** нет. Мы внимательно прислушиваемся к тому, что нам транслируют, и это вызывает удивление. Получается, что с точки зрения **Минтранса**, если мы даем возможность людям полететь в Баден-Баден на лечение дешево, это плохо. Но 90% пассажиров наших рейсов – россияне. И нам не очень понятно, почему люди должны иметь возможность летать дешево внутри страны и не иметь ее в полетах за рубеж. Нельзя не заметить, что мы и в регионах России очень активно развиваемся (именно там наш клиент): в зимнем расписании доля направлений, обслуживаемых «Победой» из регионов, увеличена до 46%.

– Общие инвестиции в «Победу» на старте составили $50 млн. Каких инвестиций потребует рост пассажиропотока в пять-шесть раз?

– $50 млн – это деньги, которые вложены в уставный капитал, они так и лежат там. Если будет утвержден агрессивный рост, то это потребует серьезных инвестиций: развитие парка, выплата предпоставочных платежей производителям самолетов, обучение персонала.

– У вас есть предварительный прогноз, сколько это может стоить?

– Пока нет. Сначала мы хотим увидеть заложенные темпы роста, а потом оценить, но это могут быть колоссальные инвестиции.

– Думаете о выходе на биржу?

– Я такого не слышал.

– Тогда для чего делалась оценка «Победы» на уровне $612 млн?

– Эту оценку делал «Аэрофлот» с привлечением авторитетных международных консультантов, к нему и вопрос.

– Вам как топ-менеджеру хотелось бы вывести «Победу» на биржу?

– Я считаю, что сама по себе капитализация не может быть целью. Можно ее надуть, но это будет пузырь… Цель менеджмента – это достигать того, что диктует ему акционер: прибыль, темпы роста пассажиропотока. Пока задач по выводу компании на биржу не стоит.

– Какую прибыль вы ожидаете по итогам 2018 года?

– Меньше, чем в 2017 году. Мы попали в тройную вилку: дорогое топливо, дополнительные затраты на комплектующие, лизинг, техническое обслуживание из-за падения рубля и рост ставки [по кредитам] LIBOR. Эти три восходящих тренда совпали. Даже с учетом этого мы выйдем с прибылью – мы режем любые косты, которые не влияют на безопасность. Самое важное – это увеличение среднесуточного налета, мы смогли увеличить его на 14 минут. До конца внедрили программу планирования экипажей, которая позволила сократить количество пилотов, необходимых для выполнения полетной программы. В результате набор был чуть меньше, чем ожидали. На зарплате это не сказалось.

– Резерв срезания расходов уже близок?

– Близок, но мы пытаемся бороться с издержками. Обратились в **Минтранс** с предложением исключить из федеральных авиационных правил обязанность перевозчика включать в тариф расходы на регистрацию пассажиров в аэропорту. Сейчас, даже если клиент регистрируется онлайн, мы все равно платим аэропорту за эту услугу, которая фактически не используется. И эти расходы, конечно, закладываются в цену билета. Но нам давно пора переосмыслить подход к технологии регистрации и дать возможность пассажирам самим решать, за что платить и на чем экономить. То же самое было раньше с багажом: авиакомпании должны были обязательно включать в любой тариф стоимость услуги провоза 10 кг багажа в отсеке. Мы видим, что наши клиенты крайне положительно откликнулись на возможность отказаться от этой услуги и сэкономить несколько сотен рублей. Сейчас 69% наших клиентов пользуются только бесплатной нормой ручной клади «Победы», ничего не сдают в багаж.

– Сколько можно сэкономить на регистрации?

– Около 200 руб. на человека. Мы готовы отдать эти деньги пассажирам либо не повышать на эту сумму тариф при росте костов. Надо понимать, что в первую очередь это будет выгодно клиентам. Аэропорт сэкономит на сотрудниках и стойках регистрации, снизит тарифы для нас, в свою очередь подешевеют билеты – пассажиропоток от этого только возрастет. Это настолько очевидная вещь, но почему-то мы пока не нашли поддержку у **Минтранса**.

– Сколько нужно будет заплатить в российском аэропорту, если я не зарегистрировался онлайн, в случае поддержки вашего предложения со стороны **Минтранса**?

– €25 (1,85 тыс. руб. по курсу ЦБ на понедельник, 3 декабря. – РБК) – цена в зарубежных аэропортах. В российских может быть около 1 тыс. руб. Мы уверены, что 90% людей будут регистрироваться онлайн и смогут сэкономить. Мы сразу же вычтем этот сбор из цены билета, как только получим разрешение. Но пока, наверное, чиновники думают, что цивилизация заканчивается за МКАД. Поверьте, везде, куда летает «Победа», уже есть мобильный интернет, широкополосный доступ и никаких проблем нет со связью.

– Вы говорите, что потолок сокращения расходов уже близко. Какие издержки еще можно срезать?

– Топливо: затраты на него составляют около 25–30% от общих (как сокращать расходы на топливо, Калмыков не сказал. – РБК). Но еще есть возможность повышать доходы по пассажирам. Сейчас мы внедряем систему динамического ценообразования на дополнительные услуги. В зависимости от уровня спроса цена на выбор места, багаж и т.д. повышается или понижается. В целом динамическое тарифообразование на допуслуги помогло нам повысить количество бронирований более чем на 20%, это отличный показатель.

– Одно из ваших последних столкновений с **Минтрансом** – это вопрос с ручной кладью. В суде вы сказали, что готовы ввести смешные габариты ручной клади – 10х10х10 см. «Победа» действительно собирается отказаться от ручной клади на рейсах?

– Тут мы, конечно, их чуть-чуть троллим (улыбается). Пытаемся привлечь внимание к этой проблеме, ведь нельзя же перевозить кучу безразмерных вещей, у которых нет никаких ограничений. До установки калибраторов были случаи, когда люди приходили на борт с большими клетчатыми баулами и говорили, что это дамская сумка. Опровергнуть это мы не могли, потому что никакого определения дамкой сумки в законе нет. А портплед – вообще песня. Это может быть и просто чехол для костюма, и вполне полноценный большой чемодан. По действующим правилам мы должны пропустить и его.

Точка в споре с **Минтрансом** пока не поставлена, но мы с ужасом ждем, когда нам придется уродовать наши прозрачные, удобные правила, чтобы соблюдать требования ведомства, не учитывающие характеристики самолета (вопреки требованиям Воздушного кодекса). Мы не знаем, как исполнять этот закон. К сожалению, суд нас не поддержал, но это не значит, что проблема ушла. В качестве вариантов решения проблемы мы рассматриваем сокращение габаритов ручной клади, чтобы в салонах разместить неизмеряемые вещи по требованию **Минтранса**. Либо оставим калибратор и действующие габариты ручной клади, а превышающие параметры личные вещи будут уезжать в багаж. Это тоже не понравится клиентам: не каждый готов свою дамскую сумочку отдать в багажный отсек. Но и нельзя впихнуть невпихуемое.

– Другие самолеты не планируете покупать?

– В мире нет лоукостеров с разношерстным парком. Это две разные программы подготовки персонала, два разных пула запчастей, это обойдется в десятки миллионов долларов дополнительных трат.

– У вас есть опасения по поводу новых американских санкций, которые могут распространиться на гражданские самолеты?

– Мы таких рисков сейчас не видим. В отличие от Ирана Boeing не только продает большие объемы самолетов в России, но и имеет производство. Я думаю, что никто не будет резать курицу, несущую золотые яйца.

– А к МС-21 присматриваетесь?

– Конечно, мы с нетерпением ждем, когда он полетит. Но лоукостеры никогда не летают на самолетах, производство которых только началось. Надо сначала оценить его эксплуатацию, бесперебойность и другие характеристики.

Андрей Калмыков родился в 1973 году. Основатель туристической компании «Санрайз Тур», в 1998–2008-м был ее коммерческим и генеральным директором, а также председателем совета директоров. С 2008 по 2010 год – помощник **министра транспорта**. В 2010-м перешел на работу в «Аэрофлот», на пост заместителя гендиректора. С июня 2014 года – гендиректор «Добролета», а затем «Победы».

Авиакомпания «Победа» по итогам 2017 года перевезла 4,6 млн пассажиров, план на 2018-й – не менее 7 млн. Выручка по МСФО в 2017 году составила 20,6 млрд руб., чистая прибыль – 2,8 млрд руб.

«Рост тарифов аэропортов нас пугает»

– ВТБ и Сбербанк собираются запускать новую региональную авиакомпанию на базе некоего перевозчика. Видите ли вы свободные ниши?

– У нас мало городов-миллионников, которые между собой связаны. Спрос есть, но только надо обеспечить, чтобы это был не просто лоупрайс, существующий за счет субсидий или постоянной финансовой поддержки, а настоящий жизнеспособный лоукостер со здоровыми ценами. Основной поставщик клиентов для авиакомпании – РЖД и автобусы. Для того чтобы с ними успешно конкурировать, нужна цена примерно такая же.

– Почему предыдущие попытки запустить в России авиакомпанию-лоукостер, на ваш взгляд, не удались?

– Потому что до нас были попытки сделать лоупрайсеры, а это две большие разницы. Лоукостер – это низкие затраты. Как можно сделать лоукостер на старых Airbus или Boeing, которые постоянно ломаются, нужны деньги на их ремонт, комплектующие? Это же профанация. Мы видим, что практически у всех перевозчиков космические косты. Но надо понимать, что если постоянно поддерживать больные авиакомпании, то процент здоровых может здорово сократиться.

– Какой сейчас процент больных авиакомпаний на рынке?

– Думаю, около 30%. Я знаю несколько компаний, где проблемы уже структурные: старый парк, разношерстные самолеты, которые сложно заменить. Менеджмент всегда можно заменить, а со структурой авиапарка так быстро не решить проблему. Если бы цена на нефть была $20, то еще можно было бы что-то сделать, но сейчас времени нет. Дорогой, неэффективный парк нельзя долго сохранять, можно не увидеть большого, светлого будущего.

– Шереметьево может почти в два раза повысить ставки на аэропортовые сборы с 2019 года, высокие сборы у ростовского аэропорта Платов. Какую долю у вас составляют затраты на аэропортовое обслуживание?

– Мы не раскрываем структуру наших затрат, но это достаточно существенная доля. И нам не очень нравится, что каждый год эти расходы растут, хотя с точки зрения логики и бизнеса должны снижаться: если у аэропортов идет увеличение пассажиропотока, то на каждый рейс должно тратиться все меньше денег. Многим аэропортам нужно учиться зарабатывать на неавиационных доходах: предлагать парковки, открывать магазины и кафе, разные сервисы для пассажиров. А наша задача – привозить клиентов в аэропорт. Мы ведем очень плотную работу с аэропортами по снижению издержек, отказываемся от многих услуг: у нас нет телетрапов, тягачей. Но конечно, рост тарифов нас пугает.

– Вы не думали уйти в Жуковский, который привлекает более выгодными условиями, или хотя бы часть рейсов перенести туда?

– Во-первых, мы целиком не поместимся в Жуковском, стали слишком большими. Во-вторых, там не очень хорошая транспортная доступность. Но самое главное – нас полностью устраивает Внуково. У нас там очень хорошие условия. Плюс еще в том, что аэропорт умеет нас быстро обслуживать, за 25 минут. Это помогает снижать издержки.

– А если Внуково тоже подпишет концессионное соглашение и поднимет ставки сборов?

– Если вырастут тарифы, мы можем подумать и о смене аэропорта. Но на сегодняшний день во Внуково нас все устраивает, мы считаем его своим настоящим домом. Собственники аэропорта заинтересованы в развитии. Даже не сильно много зарабатывая на «Победе», они получают доход от нашего пассажиропотока: пассажиры питаются, оставляют машины, заказывают такси и т.д. Аэропорт таким образом зарабатывает на неавиационных услугах.

– На встрече с президентом Владимиром Путиным глава группы «Аэрофлот» Виталий Савельев признавал, что компания «Победа» «сложная» и «к ней много вопросов» и претензий. Вам комфортно, когда вы режете расходы, а люди воспринимают это заведомо негативно?

– На старте действительно было много негатива, когда действовали прежние правила ручно​​​​й клади с субъективным восприятием типов ручной клади, поскольку в законе нет конкретного описания дамских сумочек, портфелей и т.д. Большое количество конфликтов было именно на этой почве. Сейчас у нас уже год действуют новые правила, есть геометрический калибратор, в котором каждый может измерить свою ручную кладь. И конфликтов практически нет, клиентов это устраивает. Если же исполнять до буквы действующие федеральные правила, то мы будем вынуждены поднять тарифы примерно на 30%. Потому что у нас появятся расходы на снятие с гейта непоместившихся сумок и рюкзаков, которые потом надо загрузить в багажник.

– «Аэрофлот» начал наказывать своих клиентов за критику в социальных сетях. У вас нет таких идей? Как вы это оцениваете?

– Я знаю конкретную ситуацию, когда человек лично оскорбил главу «Аэрофлота». Я это тоже не приемлю. Компанию можно критиковать – ведь это стимул к самосовершенствованию, но переходить на личности недопустимо. В адрес «Победы» много критики, но пока нет случаев, чтобы кто-то позволял себе оскорблять сотрудников. Моя почта есть в бортовом журнале. Можно спокойно написать письмо с претензиями. Я лично просматриваю каждое письмо с предложениями и критикой, но перехода на личности категорически не приемлю.

– У вас нет планов сделать какие-то бонусные программы?

– Любая бонусная программа делается за счет пассажиров. Сейчас люди не готовы к росту тарифов. Когда я работал в «Аэрофлоте», шаг тарифа был по России 1 тыс. руб., сейчас в «Победе» шаг тарифа 100 руб. Мы целое исследование делали на эту тему, рынок очень трепетно реагирует на любое повышение или снижение тарифа на 100 руб. Сегодня для людей это деньги, но мы и не видим в этом ничего плохого.

– Из-за чего «Победа» судится с Boston Consulting, которая разрабатывала для вас стратегию? Что вам не понравилось в документе?

– Угадаете, сколько в этой стратегии посвящено финансовой модели? Три страницы. А остальное – вода про положение компании на рынке. Практической ценности в их работе мы не увидели. Я очень сильно удивлен и огорчен. Они пока не выходили к нам с предложением мирового соглашения.

– А кто будет разрабатывать для вас новую стратегию?

– Разрабатывать будут, но пока не знаю кто. Новая стратегия будет по срокам примерно в марте [2019 года].

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/12/04/5bffaf6b9a79470f5dfb351a>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/12/04/5bffd47f9a794725354f1007>

### ТАСС; 2018.12.04; КРЕМЛЬ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ПО ИТОГАМ НАРОДНОГО ГОЛОСОВАНИЯ АЭРОПОРТЫ ОБРЕТУТ НОВЫЕ ИМЕНА

Кремль рассчитывает, что по результатам народного голосования все участвующие в нем аэропорты обретут новые имена. Об этом заявил журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

В честь кого могут назвать крупнейшие российские аэропорты Будете вы летать «из Туполева» или «из Жукова» - в скором времени предстоит выбирать вам самим

«Будем надеяться, что по результатам голосования все эти имена будут присвоены [аэропортам]», - сказал он. Песков назвал проект очень интересным и отметил, что по поводу названий ведутся активные дискуссии. Комментируя, в частности, споры о присвоении аэропорту Калининграда имени философа Иммануила Канта, представитель Кремля заявил: «Тот накал, о котором вы говорите, является лучшим показателем того, что это действительно волнующая всех тема».

Конкурс по присвоению аэропортам РФ имен великих людей начался 11 октября и продолжался до 30 ноября. Результаты планируется подвести 5 декабря. Целью проекта является сохранение исторической памяти и духовных традиций.

Проект реализуется в формате общенационального конкурса, что позволит обеспечить максимальный охват населения и учесть всю палитру мнений, отмечают организаторы. Жители РФ сами определят, чьими именами дополнить названия 47 аэропортов страны. В качестве претендентов на предыдущих этапах конкурса предложены имена Георгия Жукова, Дмитрия Менделеева, Петра I, Андрея Туполева, Михаила Ломоносова и других.

<https://tass.ru/obschestvo/5868363>

### РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2018.12.04; ГЛАВА «ПОБЕДЫ» ЗАЯВИЛ О «РАЗВАЛЕ» СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПИЛОТОВ В РОССИИ

Глава авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков заявил в интервью РБК, что система подготовки пилотов в России «полностью развалена». По его словам, перевозчик вынужден самостоятельно готовить кадры, чтобы покрыть свои потребности

ФСистема подготовки пилотов в России «полностью развалена», заявил гендиректор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков в интервью РБК. Существующие летные училища, по его словам, выпускают мало пилотов, а потребность в них при увеличении пассажиропотока будет только расти.

Подготовить пилота очень дорого, компания это делает за свой счет, но заключает с будущими специалистами «ученические договоры», по которым они обязаны отработать в «Победе» пять лет после обучения, таким образом получая высококвалифицированные кадры, рассказал Калмыков. Набор осуществляется с третьего курса, проводятся занятия, самые лучшие после окончания приходят в компанию.

Июньский выпуск Ульяновского училища должен был «сесть на обучение» 1 июля, но они до сих пор не могут прийти в «Победу», потому что не получили дипломы, которые им не выдают из-за того, что они не отлетали нужное количество часов ввиду нехватки самолетов, рассказывает про замкнутый круг глава авиакомпании.

 «Государство потратило огромные деньги на их подготовку, чтобы они летали на кукурузниках. Мы готовы теперь вкладывать огромные деньги, чтобы переучить их с «кукурузников» на магистральный самолет, но не можем этого сделать, потому что на последнем этапе что-то сбоит, дипломы не выдают, – недоумевает топ-менеджер. – Получается, что даже на «кукурузник» у нас подготовить не могут».

Есть определенные проблемы и с отдельными образовательными учреждениями, указывает Калмыков. Так, выпускники Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации вынуждены идти в армию после окончания вуза, потому что там нет военной кафедры. «И потом, после армии, им придется снова получать нужные допуски. Зачем государство тратит столько денег на подготовку пилота, если забирает в армию после выпуска, где все навыки сгорят?» – недоумевает топ-менеджер.

В настоящее время наиболее острая проблема, к которой подключилось руководство транспортной отрасли, – это зарплаты инструкторского состава в учебных заведениях. Инструктора уходят в авиакомпании, где уровень заработной платы достигает 500 тыс. руб., тогда как в учебных заведениях он колеблется от 45 тыс. до 60 тыс. руб., сказал РБК представитель **Росавиаци**и. «Никаких «кукурузников» у нас нет, в учебных заведениях гражданской авиации используются современнейшие воздушные средства – как однодвигательные, так и многодвигательные, со стеклянной кабиной», – подчеркнул он.

Более того, все учебные воздушные суда, закупленные за счет государства, приобретались исключительно новые, с завода. Подготовка курсантов осуществляется по унифицированным программам, соответствующим международным требованиям и стандартам, которые были разработаны летно-методическими советами учебных заведений с привлечением в том числе и действующих пилотов – инструкторов авиакомпаний с большим опытом эксплуатации как отечественной, так и зарубежной техники, добавил собеседник РБК.

Летом 2017 года глава «Аэрофлота» Виталий Савельев сообщил, что пилоты стали массово уходить из «Аэрофлота» в китайские и другие азиатские авиакомпании. Спустя год проблема осталась актуальной для группы. На июнь 2018 года «Аэрофлоту» не хватало более 60 командиров воздушных судов, говорил Савельев. В августе «Победа» и «Россия» запросили квоты на иностранных пилотов, чтобы покрыть кадровый дефицит.​ Позже Савельев заявил, что сейчас к здоровью гражданских пилотов в России предъявляются слишком высокие требования – таким образом происходит чрезмерная выбраковка пилотов.

В июне 2018 года «Аэрофлот» на фоне дефицита пилотов объявил о найме пилотов из Министерства обороны и других ведомств. Авиакомпания готова была переучить их для полетов на Airbus, Boeing и Sukhoi Superjet.

Но «Победа», которая также входит в группу «Аэрофлота», не собирается набирать военных летчиков. По словам Калмыкова, гораздо проще и эффективнее обучать с нуля, чем осуществлять переподготовку. «У нас все инструкции и общение – на английском языке, людям старшего поколения сложнее перепрофилироваться», – добавляет он.

Генеральный директор компании «Авиаперсонал» Анастасия Мирошниченко сказала РБК, что во всем мире есть две проблемы летного состава – дефицит и недостаток квалификации. «Я частично согласна с заявлением гендиректора «Победы» Андрея Калмыкова. У нас есть системная проблема с подготовкой пилотов», – сказала она.

«В учебных заведениях **Росавиаци**и были закуплены самолеты Diamond, тренажеры для Boeing и Airbus. Но сейчас выпускаются пилоты, к компетенциям которых у работодателей много претензий. Ввод в строй все равно занимает до одного года, 1,5 млн руб. минимум на доподготовку, и это плюс к уже потраченным государством 6–8 млн руб.», – замечает Мирошниченко. К тому же отсутствует независимая оценка квалификации пилотов, которая могла бы примирить **Росавиаци**ю и авиакомпании, добавила эксперт.

<https://www.rbc.ru/business/04/12/2018/5c04e7929a7947b0f748fe5b?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

На ту же тему:

 <https://www.kommersant.ru/doc/3820131>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/12/04/788306-podgotovki-pilotov?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### КОММЕРСАНТ; 2018.12.04; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ОСУДИЛО ИДЕЮ «ПОБЕДЫ» О ПЛАТНОЙ РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТУ

Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов высказался «категорически против» предложения авиакомпании «Победа» о введении платной регистрации на рейс в аэропорту. Не все пассажиры смогут воспользоваться онлайн-регистрацией, сказал он «РИА Новости».

«Общероссийское объединение пассажиров категорически против, чтобы с пассажиров брали дополнительную плату за регистрацию в аэропорту, так как не все категории пассажиров обладают необходимыми знаниями для осуществления онлайн-регистрации или техническими средствами для регистрации»,– сказал господин Зотов.

Сейчас услуга регистрации в аэропорту автоматически включается в стоимость билета, однако «Победа» предлагает сделать бесплатной лишь онлайн-регистрацию. Предполагается, что так авиакомпании смогут сэкономить на аренде стоек и снизить цену билетов. Собеседники “Ъ” на рынке при этом отмечают, что идея «Победы» приведет к росту расходов аэропортов на создание автоматических стоек приема багажа.

<https://www.kommersant.ru/doc/3819991>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.04; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» 24 ДЕКАБРЯ ОТКРОЮТ РЕЙС ИЗ ПЕТЕРБУРГА В АЛМА-АТУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) с 24 декабря 2018 года начнет выполнение прямых регулярных рейсов из Санкт-Петербурга в Алма-Ату (Казахстан), сообщила пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ООО «ВВСС», оператор петербургского аэропорта «Пулково»).

Полеты будут осуществляться на воздушных судах Airbus A320 дважды в неделю - по понедельникам и пятницам.

С учетом нового направления маршрутная сеть авиакомпании из «Пулково» включает 17 зарубежных и российских городов, в том числе: Алма-Ата, Чимкент (Казахстан), Душанбе, Худжанд (Таджикистан), Ереван (Армения), Навои, Наманган, Ургенч, Фергана (Узбекистан), Ош (Киргизия), Овда, Тель-Авив (Израиль), Тбилиси (Грузия), Франкфурт-На-Майне (Германия), а также Екатеринбург, Калининград и Москва.

Пассажиропоток «Уральских авиалиний» через «Пулково» за десять месяцев 2018 года составил 858 тыс. человек, что на 19% больше, чем годом ранее.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в московском «Домодедово», екатеринбургском «Кольцово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 46 самолетов, все производства Airbus (двадцать четыре А320, пятнадцать А321 и семь А319). Крупнейший акционер авиакомпании - ее генеральный директор Сергей Скуратов.

Аэропорт «Пулково» в 2010 году передан в управление ООО «ВВСС», которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта - 1,2 млрд евро.

### ТАСС; 2018.12.04; ВЛАСТИ ЯМАЛА СУБСИДИРУЮТ АВИАМАРШРУТЫ В КРЫМ И КРАСНОДАР В 2019 ГОДУ

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) субсидируют авиамаршруты из Салехарда, Нового Уренгоя, Ноябрьска и Надыма в Крым и Краснодар в 2019 году. Об этом сообщил губернатор региона Дмитрий Артюхов в ежегодном докладе о положении дел в Ямало-Ненецком автономном округе.

«В летний период добавили южные направления, большой популярностью в этом году пользовался прямой рейс в Симферополь, это направление любят ямальцы, будем его и дальше развивать. Летом следующего года будут субсидироваться полеты в Крым из Салехарда и Нового Уренгоя, а также рейсы в Краснодар из Ноябрьска, Нового Уренгоя и Надыма», - сказал Артюхов.

Он отметил, что в 2018 году число субсидируемых авиамаршрутов выросло более чем втрое - с 8 до 25. «Стало возможным летать не через Москву, а напрямую в города, с которыми связаны жители нашего региона. В результате дополнительных мер поддержки из окружной столицы появились маршруты до Омска и Новосибирска. Традиционным спросом пользуются рейсы до Санкт-Петербурга, мы субсидируем такие маршруты из всех наших крупных городов - Надыма, Ноябрьска, Нового Уренгоя и Салехарда», - пояснил глава региона.

<https://tass.ru/obschestvo/5867925>

### ТАСС; 2018.12.04; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА НОВОГО УРЕНГОЯ НАЧНЕТСЯ ЛЕТОМ 2019 ГОДА

Работы по модернизации аэропорта Нового Уренгоя (Ямало-Ненецкий автономный округ) начнутся летом 2019 года после завершения работ по проектированию. Об этом сообщил губернатор региона Дмитрий Артюхов в ежегодном докладе о положении дел в округе.

Ранее сообщалось, что модернизация данного аэропорта - это первый в России проект развития аэропортовой инфраструктуры, реализуемый в рамках закона о концессионных соглашениях. В марте 2018 года между правительством ЯНАО и УК «Аэропорты Регионов» было подписано соответствующее соглашение.

«Успешно реализуется в Новом Уренгое первая в стране концессия по модернизации аэропорта. Речь идет об обновлении самого крупного авиаузла всей российской Арктики. Сегодня активно ведется проектирование, следующим летом начнется строительство перрона и аэропорта. Уже через три года жители <...> получат удобный и современный аэропорт», - сказал губернатор.

Новый пассажирский терминал аэропорта Нового Уренгоя площадью более 10 тыс. квадратных метров на первом этапе будет оснащен тремя телескопическими трапами и десятью стойками регистрации. Его пропускная способность составит 800 пассажиров в час и 1,45 млн пассажиров в год. Мастер-план развития аэропорта предусматривает возможность в будущем увеличить площадь терминала и создать сектор для обслуживания международных рейсов».

Также за счет средств холдинга «Аэропорты Регионов» будет реконструирована взлетно-посадочная полоса. Все работы по строительству и реконструкции объектов будут проведены без прекращения операционной деятельности аэропорта.

<https://tass.ru/obschestvo/5867687>

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.04; ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ЧАРТЕРНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ЯНВАРЬ-ОКТЯБРЬ В СРЕДНЕМ ВЫРОСЛИ НА 20% - АТОР

Объемы перевозок чартерных авиакомпаний за январь-октябрь 2018 года в среднем выросли на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщает Ассоциация туроператоров России (АТОР).

«В среднем за десять месяцев рост объемов чартерных авиакомпаний составил 20% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. При этом темпы роста регулярной перевозки за этот же период составляют не более 10-11%», – отметил вице-президент АТОР, гендиректор холдинга «Випсервис» Дмитрий Горин, слова которого приводятся в сообщении.

В прошлом году **Росавиаци**я в связи с участившимися случаями задержек чартеров начала в ежедневном режиме публиковать список таких рейсов. Новый регламент **Росавиаци**и в отношении выдачи разрешений на чартерные рейсы вступил в силу в декабре. Авиакомпании должны получать допуски на рейсы не позднее, чем за 14 дней до вылета, а перевозчики, которые позволят более 10% задержек от общего количества рейсов (более двух часов в течение месяца), могут быть ограничены в чартерных рейсах. Кроме того, резерв воздушных судов должен составлять не менее одного борта при использовании до десяти самолетов.

Ранее в ноябре **Росавиаци**я сообщила, что пунктуальность авиакомпаний значительно повысилась и удалось заметно «выровнять» статистику задержек чартерных рейсов. Это произошло во многом благодаря работе межведомственной рабочей группы, в которую входят представители **Росавиаци**и и Ростуризма. Группа рассматривает заявки авиакомпаний на чартерные перевозки и, анализируя статистику задержек и техническое состояние воздушного флота, корректирует заявленные программы.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.04; КОЛИЧЕСТВО ТРАНЗИТНЫХ ПОЛЕТОВ ЧЕРЕЗ РФ ЗА ЯНВАРЬ-НОЯБРЬ ВЫРОСЛО НА 7,1% - ДО 275,4 ТЫС

Количество транзитных полетов авиакомпаний через воздушное пространство РФ по итогам января-ноября 2018 года увеличилось на 7,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 275,4 тысячи, сообщает **Росавиаци**я.

«С января по ноябрь 2018 года российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 1,551 миллиона полетов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 10%. На международных воздушных линиях было выполнено 802,7 тысячи полетов, рост +10,4%, включая 275,4 тысячи транзитных полетов, рост +7,1%. Число внутренних полетов составило 748,3 тысячи, рост +9,6%», – говорится в сообщении.

При этом в ноябре российские и иностранные перевозчики выполнили в воздушном пространстве РФ 128 тысяч полетов, что на 7,3% превысило показатели аналогичного периода прошлого года.

На международных трассах выполнено 65,1 тысячи полетов (рост на 6,7%), из них транзитных – 23,6 тысячи (плюс 1,5%). На внутренних воздушных линиях авиакомпании совершили 62,9 тысячи полетов, увеличив показатели на 8%.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО, ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2018.12.04; ГОСТЕЙ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ НАУЧАТ ЛЕТАТЬ; В ЮФО ПОЯВИТСЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЙ ЦЕНТР ГИДРОАВИАЦИИ

В Ростовской области и Краснодарском крае на базе авиационного научно-технического комплекса имени Бериева планируется создать центр обучения китайских пилотов и технического состава для гидроавиации. Отдельный филиал центра откроют в Поднебесной.

Договоренность о создании школы пилотов для самолетов-амфибий Бе-103 и Бе-200 была достигнута на международной авиационно-космической выставке Airshow China в городе Чжухай.

- С российской стороны кроме авиазавода в создании центра будет участвовать Гидропромавиа. Российский филиал, оснащенный всем необходимым оборудованием, в том числе и специально созданным полнофункциональным пилотажным тренажером, будет располагаться в Таганроге и Геленджике, - сообщили «РГ» в пресс-службе Таганрогского авиазавода.

Кроме пилотов и авиационных техников из КНР там готовы учить навыкам вождения и обслуживания российских гидросамолетов граждан любых государств. Главное условие - летать они должны на самолетах таганрогского предприятия.

Отметим, что российские строители гидросамолетов уверенно занимают свою нишу в Юго-Восточной Азии.

В 2016 - 2017 году российская и китайская стороны подписали соглашения об организации лицензионного производства легкого самолета-амфибии Бе-103, спрос на который в Китае оценивается более чем в 200 машин. Кроме того, компания из КНР заключила контракт на поставку четырех гидросамолетов Бе-200 с опционом на еще несколько машин. Достигнуто соглашение о создании центров обслуживания авиатехники российского производства. Часть деталей планируется изготавливать на местных предприятиях. Локализация Бе-200 в Китае может помочь продвижению проекта на рынке других стран Тихоокеанского региона. Меморандум о покупке самолетов уже подписан с Таиландом, Казахстаном, Индонезией и Вьетнамом.

Напомним, что Бе-200 - это многоцелевой самолет-амфибия, предназначенный для тушения пожаров, экстренной помощи в чрезвычайных ситуациях, поиска и спасения на воде, санитарных и грузовых перевозок и так далее. Бе-200 может взять 12 тонн воды, от 30 до 50 пострадавших, до 7,5 тонны грузов. И российский самолет очень выгодно смотрится на фоне зарубежных конкурентов. .

Кстати

В Ростовской области одним из городов, которые привлекают внимание китайских бизнесменов, может стать Новочеркасск. В ноябре потенциальных инвесторов из Поднебесной встречали в администрации города. Представители китайской компании нефтяного оборудования заявили о намерении открыть в муниципалитете демонстрационно-торговое представительство. Китайским инвесторам показали все инвестиционные возможности города. Прежде всего это Новочеркасский индустриальный парк. Его огромный плюс в том, что это действующая промышленная площадка. На территории парка уже есть необходимая дорожная сеть, система водоснабжения, возможно подключение к сетям электро-, газо-, тепло- и водоснабжения. Огромный плюс парка, да и муниципалитета в целом - транспортная доступность: до международного аэропорта Платов, равно как и до ближайшего речного порта, всего 30 километров. Китайских гостей заинтересовал производственный комплекс, на территории которого раньше уже выпускали оборудование для нефтедобывающей отрасли. Сейчас это предприятие проходит процедуру банкротства. Как рассказали корреспонденту «РГ» в отделе внешнеэкономических связей администрации города, сейчас для китайских инвесторов готовят пакет документов для последующего выкупа или аренды производственного комплекса.

<https://rg.ru/2018/12/04/reg-ufo/v-iufo-poiavitsia-rossijsko-kitajskij-centr-gidroaviacii.html>

### ТАСС 2018.12.04; АЭРОПОРТ КРАСНОДАРА ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ ПОСЛЕ ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА ТУМАНА

Краснодарский аэропорт отправил последний задержанный накануне из-за плохой видимости рейс и возобновил работу в штатном режиме, сообщил ТАСС во вторник сотрудник справочной службы аэропорта.

«Последний из задержанных рейсов в Шереметьево (Москва) отправился из Краснодара в 12:50. Аэропорт работает в штатном режиме», - сказал собеседник агентства, уточнив, что посадка также производится в штатном режиме.

Ранее сообщалось, что из-за плохой видимости, связанной с погодными условиями, 3 декабря семь авиакомпаний отменили вылеты из Краснодара, восемь самолетов были направлены на запасные аэродромы, в течение дня задерживались до 18 рейсов.

<https://tass.ru/v-strane/5868640>