**10 ЯНВАРЯ 2019**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2019.01.10; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛНОГО ЗАПРЕТА ВЫСАДКИ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА

**Минтранс** РФ обсуждает возможность введения полного запрета на высадку детей-безбилетников из общественного транспорта. Об этом говорится в ответном письме **министра транспорта** Евгения **Дитрих**а на соответствующий запрос депутата Госдумы Антона Горелкина. Копия ответа имеется в распоряжении ТАСС.

Парламентарий, в частности, просил сообщить о судьбе законопроекта о запрете высаживать безбилетников - прежде всего детей - на мороз и таким образом оставлять их в опасной для жизни ситуации. Горелкин привел целый ряд нашумевших эпизодов, в том числе таких, когда действия водителей или кондукторов приводили к трагическим последствиям.

«**Минтранс** России разделяет вашу озабоченность по данному вопросу», - написал **Дитрих**. По его словам, законопроект, которым интересовался депутат, был доработан после замечаний Государственно-правового управления президента и недавно внесен в правительство. В документе предлагается «запретить высадку из транспортного средства безбилетного лица, в том числе не достигшего возраста 16 лет, отказавшегося от уплаты административного штрафа и оплаты стоимости проезда, если это поставит безбилетное лицо в опасное для жизни или здоровья состояние».

Более того, «в настоящее время **Минтрансом** России по предложениям уполномоченного при президенте РФ по правам ребенка Анны Кузнецовой прорабатывается вопрос о внесении изменений в проект федерального закона с целью введения полного запрета на принудительную высадку из транспортного средства безбилетного лица, не достигшего возраста 16 лет, что не освобождает его родителей или иных законных представителей от оплаты проезда за ребенка и административного штрафа», - отметил министр.

<https://tass.ru/obschestvo/5984453>

### ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2019.01.09; ДЕПУТАТЫ ХОТЯТ СЛЕДИТЬ ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ПРИНЯТЫХ ИМИ ЗАКОНОВ; НО ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ ПОЛНОЦЕННОГО МОНИТОРИНГА У ГОСДУМЫ НЕТ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

После практически завершившегося разбора «законодательных завалов» Госдума собирается заняться мониторингом и анализом правоприменительной практики, заявил в среду, открывая весеннюю сессию нижней палаты, ее председатель Вячеслав Володин: «У нас с вами не всегда принятый закон эффективно работает. И мы слышим критику в свой адрес – что закон приняли, но он не работает». По его словам, это происходит из-за отсутствия необходимой нормативной базы: механизм, предполагающий внесение правительством в Думу информации о проектах подзаконных актов, пока не срабатывает. В пример председатель привел закон об ответственном обращении с животными, который был принят в конце 2018 г., а до этого лежал в Госдуме восемь лет. По словам Володина, этот закон заработает только при наличии подзаконных актов, которых пока нет, хотя в постановлении о его принятии было прописано, чтобы правительство в 180-дневный срок издало такие акты. Но это лишь «точечное решение», а необходимо выстроить систему, которая позволила бы через мониторинг и анализ правоприменения выйти на контроль за реализацией законов и «там, где закон несовершенен, вносить в него изменения», резюмировал председатель палаты.

Согласно указу президента от 2011 г. обязанности по мониторингу правоприменительной практики возложены на Минюст.

Мониторинг некоторых законов уже ведется в рамках рабочих групп, комитетов и парламентских слушаний, поясняет первый зампред фракции «Единая Россия» Андрей Исаев: «В 2018 г. приняли закон о маркировке лекарственных средств и создали рабочую группу, которая будет мониторить ситуацию, были парламентские слушания по этой теме. По закону об изменениях параметров пенсионной системы у нас есть постоянная рабочая группа, в январе мы заслушаем Пенсионный фонд по вопросу создания информационной базы, где лица предпенсионного возраста смогут получить информацию об имеющихся у них льготах». Другой важной темой, за которой следит Дума, является реализация нацпроектов, продолжает депутат: «При принятии бюджета мы дали правительству право переброски средств без принятия изменений в закон, если выделяемые на те или иные проекты деньги не осваиваются, но это решение правительство может принять с разрешения трехсторонней комиссии с участием правительства, Госдумы и Совета Федерации. Чтобы давать такое разрешение, мы должны обладать информацией. Нацпроекты будут реализовываться через госпрограммы, за каждую отвечает тот или иной комитет, им придется это делать более активно». Кроме того, думский комитет по регламенту занимается организацией парламентского контроля и интенсивность его работы возрастет, говорит Исаев: «Мы уже неоднократно ставили вопрос, что правительство задерживает подготовку нормативных актов. В регламенты Думы и правительства внесена поправка, что к третьему чтению нам предоставляется информация о нормативных актах, которые должны быть изданы правительством, – думаю, эта статья регламента будет активнее использоваться в 2019 г.».

Некоторые законы сложно выполнимы, многие из них принимаются в силу определенной конъюнктуры, считает депутат от КПРФ Александр Ющенко: «Все это красиво звучит, но вопрос в том, насколько принимается во внимание альтернативная точка зрения, – пока это не так, а штампуются уже давно принятые наверху решения. С другой стороны, если Володин заявил об этом с трибуны, значит, проблема действительно назрела».

Дума снова подчеркивает свою ответственность за принимаемые законы, даже наиболее спорные, и не уклоняется от обсуждения того, как новые нормы реализуются и способствуют ли они достижению изначально заявленных целей, говорит директор по исследованиям близкого к Госдуме фонда ИСЭПИ Александр Пожалов: «Качество правоприменения во многом зависит и от федеральной подзаконной базы, и от установлений региональных и местных властей. Сейчас могут возникать ситуации, когда смысл закона может искажаться установлениями местных властей. Например, общие социальные льготы «оптимизируются» в ряде регионов из-за крайне узкого определения льготной категории». Технически анализ правоприменительной практики и сбор информации из регионов логично организовать в виде целевой работы профильных комитетов, по линии депутатской вертикали «Единой России» и через работу депутатов всех фракций в регионах, считает эксперт: «В центре внимания должны быть социально значимые и потенциально конфликтные законы, которые влияют на качество и стоимость жизни людей и вокруг которых было много споров, вроде той же «мусорной реформы», законов об ОСАГО или о налоге для самозанятых».

Парламент не может заниматься анализом правоприменительной практики, у него нет ни базы, ни кадров для этого, возражает эксперт Московского центра Карнеги Андрей Колесников: «Вся работа депутатов – это нагромождение одного закона на другой, они сами усложняют законодательство, делают сложную регулятивную среду, плодят запретительные законы. Конечно, они могут использовать этот функционал с точки зрения исполнения репрессивных законов. Для того же чтобы следить за исполнением социально значимых законов, у них нет возможностей». Даже если Дума скажет, что закон применяется не так, это будет носить лишь рекомендательный характер, подчеркивает эксперт: «А это означает, что это работа впустую. Поэтому все это надувание щек и попытка повысить свой политический вес».

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2019/01/09/791036-deputati-hotyat-sledit>

### ГАЗЕТА.РУ; КРИСТИНА СИЗОВА; 2019.01.09; «УЧИТЕСЬ У «ОТСТАЛОЙ» РОССИИ»: В ЧЕМ ГЕРМАНИЯ УСТУПАЕТ РФ; НЕМЕЦКОЕ ИЗДАНИЕ ПРИЗВАЛО ГЕРМАНИЮ УЧИТЬСЯ У РОССИИ

Немецкие журналисты посоветовали Германии брать пример с России, которую на Западе считают «отсталой». Они сравнили некоторые показатели, демонстрирующие уровень комфорта в двух странах – например, среднюю скорость интернета и развитие мобильных технологий – и пришли к выводу, что во многом Россия опережает ФРГ.

Эксперты немецкого издания Handelsblatt проанализировали целый ряд аспектов жизни в ФРГ и РФ и пришли к выводу, что «Германии стоит поучиться у «отсталой» России».

В основном, они обратили внимание на инфраструктуру, в частности, аэропорты, отмечает ФАН. В издании подчеркнули, что в Берлине уже более 10 лет не могут открыть аэропорт «Берлин-Бранденбург», а в Москве успешно функционирует сразу четыре воздушные гавани. Там отметили, что аэропорт «Жуковский» был реконструирован всего за два года, а два самых крупных – «Домодедово» и «Шереметьево» – обслуживают более 30 млн пассажиров в год. Кроме того, выдача багажа, по словам экспертов, происходит быстрее и с меньшим количеством осложнений, чем, к примеру, в аэропорту Гамбурга.

Они также добавили, что благодаря запущенному из московских аэропортов «Аэроэкспрессу» соединение с городом не вызывает затруднений у пассажиров.

Представители издания считают, что шок немцев может вызвать известие о том, что практически все российские поезда приходят по расписанию. Согласно информации РЖД, девять из десяти составов приходят вовремя. Журналисты подчеркнули, что данная статистика сохраняется даже при снегопаде.

Эксперты обратили внимание на то, что интервал между движением поездов московского метро составляет всего две минуты. Авторы статьи отметили еще один любопытный факт, относящийся к подземке: за последние 10 лет в столице России появилось около 50 новых станций, а в Берлине за этот же период – всего три.

Журналисты считают, что жителей Германии также удивит и то, что в Москве бесплатный Wi-Fi есть практически во всех отелях и в некоторых общественных местах. Они подчеркнули, что в России наблюдается и быстрое развитие интернета.

К примеру, средняя скорость в Москве составляет 100 Мегабит/сек, тогда как в Германии этот показатель в пять раз меньше.

В издании отметили, что москвичи и гости столицы могут оплачивать покупки и различные услуги с помощью смартфонов и приложений к ним.

«Москвичам доступны многие удобства: с помощью разных приложений жители столицы могут оплачивать парковочное место, брать в аренду машину, записаться на прием к врачу, оплатить счет в ресторане или заплатить с помощью смартфона за покупки на кассе», – указали авторы.

По их словам, прибывших в Германию россиян может сильно огорчить режим работы местных магазинов, поскольку они привыкли к тому, что в России значительная часть торговых точек работает 24 часа в сутки.

Авторы статьи признали, что Москва находится на довольно выгодном положении по сравнению с другими российскими регионами и по ней нельзя судить о всей Россией, но ситуация в столице страны наглядно демонстрирует направление общероссийских тенденций.

Инфраструктуре в России действительно уделяют много внимания и средств. 11 октября правительство РФ утвердило комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, сообщил министр транспорта Евгений Дитрих.

 «Правительство утвердило комплексный план модернизации и развития магистральной инфраструктуры. Внутри этого плана собственно важнейший транспортный раздел, который предусматривает исполнение всех задач, которые определены в майском указе президента», – сказал он журналистам.

Он подчеркнул, что этот документ по всем видам транспорта и направлениям обозначает конкретные цели и конкретные объекты, которые необходимо в ближайшие шесть лет, то есть до 2024 года, возвести и обеспечить их работу.

«Подписанным распоряжением утвержден комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года… В комплексный план включены 11 федеральных проектов», – указали в сообщении на сайте правительства.

Девять проектов направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры.

Эти федеральные проекты предусматривают развитие транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» для перевозки грузов и повышения уровня экономической связанности территории РФ за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

Реализация комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, по словам Дитриха, оценивается в 6,3 трлн рублей: 1,57 трлн рублей, предусмотренные ранее в программе мероприятий, и 1,45 трлн рублей – средства, выделенные дополнительно на реализацию этого плана. Остальные примерно 3 трлн рублей – это частные инвестиции.

<https://www.gazeta.ru/lifestyle/style/2019/01/a_12122545.shtml>

### ТАСС; 2019.01.09; НА РОССИЙСКО-УКРАИНСКОЙ ГРАНИЦЕ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫСТАВИЛИ НОВЫЙ ПОГРАНИЧНЫЙ ПОСТ

Пограничный наряд выставлен в Чертковском районе для своевременного обнаружения нарушителей госграницы и контрабандистов. Об этом сообщили журналистам в среду в пресс-службе Погрануправления ФСБ РФ по Ростовской области.

«В районе хутора Гусев Чертковского района на постоянной основе выставлен пограничный наряд «Контрольный пост», - отметил официальный представитель силового ведомства.

Он отметил, что эта мера позволит своевременно выявить и пресечь попытки противоправной деятельности в пограничной зоне, связанной с контрабандным перемещением через границу товаров и грузов, а также с незаконным пересечением границы различными категориями граждан, особенно из числа криминальных структур, укрывающихся от уголовного преследования.

Он уточнил, что функционирование нового пограничного поста не создаст неудобств местным жителям. Пропуск жителей Чертковского района будет осуществляться свободно по документам, удостоверяющим личность в соответствии с требованиями правил пограничного режима в пограничной зоне.

Наряд выставлен при въезде в пограничную зону на дороге, которая идет в Чертково, откуда можно попасть на приграничную улицу Дружбы Народов. Ранее сообщалось, что российские пограничники возвели на этой улице в районе поселка Чертково оградительный забор, отделяющий населенный пункт от сопредельного украинского поселка Меловое Луганской области. По данным управления, забор установили «с целью недопущения случайного нарушения государственной границы гражданами», а также «для пресечения контрабандной деятельности».

Протяженность российско-украинской границы в Ростовской области составляет около 660 км, из которых более 400 км - сухопутный участок. На территории области функционируют в круглосуточном режиме восемь пунктов пропуска (семь автомобильных и один воздушный).

<https://tass.ru/v-strane/5982116>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.01.10; ВОДИТЕЛЯМ ПРИГОТОВИЛИ ЦЕНОВОЙ МАНЕВР; ПЛАТНАЯ ДОРОГА ОТ МОСКВЫ ДО СОЛНЕЧНОГОРСКА СНОВА ПОДОРОЖАЛА

Северо-западная концессионная компания (СЗКК) ввела с 9 января новые расценки на проезд по трассе М11. Наибольшее подорожание – на 100 руб.– ждет автомобилистов в будни на участке от МКАД до Солнечногорска при оплате поездки наличными или картой. Два года назад снижения цен на автодороге добился президент Владимир Путин. С тех пор на магистрали вырос трафик, а расценки постепенно возвращаются на прежний уровень.

В тарифной сетке на головном участке автодороги М11 от МКАД до Солнечногорска введены новые временные периоды, от которых зависит плата. Раньше будни включали четыре интервала (ночь и три дневных), выходные – два. Теперь будни и выходные поделены на ночной (с 1:00 до 6:00) и два дневных (с 6:00 до14:00 и с 14:00 до 1:00) периода, в субботу действует единый дневной тариф с 6:00 до 1:00.

Владельцев легковых автомобилей подорожание ждет при поездках днем в будни из Москвы в Солнечногорск (оплата наличными и картами). Раньше, к примеру, в 15:00 они платили 450 руб., теперь – 550 руб., в 18:00 поездка стоила 500 руб., теперь – 550 руб. Утром до 10:00 при поездке из Солнечногорска в Москву раньше надо было платить 500 руб., теперь – 550 руб. Максимальные тарифы, действующие в пятницу вечером в сторону области, почти не изменились: до Солнечногорска поездка по-прежнему стоит 600 руб., до Зеленограда – 450 руб., до Шереметьево-2 тариф вырос на 10 руб. (до 310 руб.). Подорожание в компании объясняют повышением НДС и инфляцией.

На некоторых участках проезд, напротив, подешевел. Раньше тариф на поездку между Шереметьево-2 и Шереметьево-1 в будни составлял 150 руб., теперь – 100 руб. Путь из Зеленограда в будни после 14:00 (а также от пересечения с «малой бетонкой») в Шереметьево-1 подешевел с 200 до 150 руб. Клиентов, пользующихся абонементами, подорожание не коснулось. Впервые введена отдельная тарифная сетка для пользователей бесконтактных транспондеров (привязаны к счету, позволяют проезжать пункты оплаты без остановки). Раньше наличие устройства по умолчанию давало скидку 20% от базового тарифа, независимо от участка. Теперь скидки на каждом участке разные – от 9% до 50%. Решение связано в том числе с перераспределением потоков и ростом числа пользователей транспондеров, пояснили “Ъ” в СЗКК: если в 2017 году по трассе ежесуточно проезжало 13,5 тыс. автомобилистов с электронными устройствами (32% от всего трафика), то в 2018 году – уже 18,5 тыс. в сутки (39%). Общий транспондерный трафик вырос на М11 за год на 37%.

Напомним, участок М11 от Москвы до Солнечногорска стал одной из первых платных дорог, более 60% средств на строительство которой обеспечила частная компания. Высокие цены на проезд (по сравнению с остальными дорогами: на М4 «Дон» проезд стоит 1,4 руб., на М11 – 31 руб. за 1 км) неоднократно становились объектом критики. В конце 2015 года на ценообразование в **Минтранс** жаловался подмосковный губернатор Андрей Воробьев. Президент Владимир Путин в 25 января 2016 года заявил, что по М11 «никто не ездит, вздули цены так, что проехать невозможно», после чего тарифы проверяла Генпрокуратура. СЗКК с февраля 2016 года понизила тарифы на 30%, с тех пор постепенно возвращает на прежний уровень (последний раз цены были пересмотрены в мае 2018 года). По данным СЗЗК, за прошедший год ежесуточный трафик на трассе вырос с 42 тыс. до 47,5 тыс. автомобилей. Для сравнения: на подмосковном участке М4 проезжает 41 тыс., на обходе М1 – 33 тыс. автомобилей в сутки.

Первые несколько лет высокие цены на головном участке М11 действительно вызывали недоумение у многих, поскольку дорога упиралась в Солнечногорск – проезд по ней экономил максимум 10–15 минут (по сравнению с бесплатной М10), рассказывает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Ситуация поменялась в 2018 году, когда открылись обходы Клина и Солнечногорска, отмечает эксперт, а также участок Северо-Восточной хорды до Дмитровского шоссе (на территории Москвы). В результате водители получили возможность доехать по скоростной магистрали без светофоров от метро «Петровско-Разумовская» в Москве до Твери, экономя в дороге более часа. «По сути, только недавно водители прочувствовали удобство от всей этой цепочки платных участков. На этом фоне трафик растет, и повышенные тарифы этот рост вряд ли остановят»,– считает Петр Шкуматов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3850143>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.01.10; ГОД МЕТРО ПРОДОЛЖАЕТСЯ; КАКИЕ 55 НОВЫХ СТАНЦИЙ ЗАПУСТЯТ В СТОЛИЧНОЙ ПОДЗЕМКЕ С 2019 ПО 2023 ГОД?

Как известно, столичные власти назвали 2018 год Годом метро. И не ошиблись: столько станций и линий город не строил с самого начала сооружения подземки в столице. Рекордом ввода до сих пор было 13 станций в 1935 году, когда эта важнейшая стройка для всей страны шла под руководством Политбюро ЦК КПСС во главе с вождем. А в минувшем году строители ввели 17 станций!

«Рядом с этими станциями живут, учатся или работают около 1 миллиона москвичей, для которых город стал ближе», - написал о том, как много значит рост сети подземки для горожан мэр Москвы Сергей Собянин на своем личном сайте. И в самом деле, последняя из новых станций - «Савеловская» Большой кольцевой линии, которая открылась 30 декабря, находится буквально в десяти минутах ходьбы от редакции «Российской газеты». Мы ждали ее прихода пять лет. Расположенная рядом с «Савеловской» Серпуховско-Тимирязевской линии, она сделала для нас более доступными стадионы «Спартак» и «Динамо», Московский международный деловой центр «Москва-Сити» и целый ряд других важных точек столицы.

«Савеловская- 2» - шестая станция на первом участке Большой кольцевой линии, запущенном в начале прошлого года. Самая длинная в мире кольцевая, какой будет она, началась с пуска в феврале пяти станций от «Петровского парка» до «Делового центра». На 70 км ее окружности разместится 31 станция. До этого самой длинной кольцевой считалась пекинская линия, длиной 57 км. Очередные станции на Большой кольцевой линии Москвы - «Авиамоторная» и «Лефортово», откроются в этом году. Проходка перегонных тоннелей на этом участке уже завершена. Сейчас там возводятся основные конструкции станционного комплекса. А в целом замкнуть БКЛ, как сообщил заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин, планируется в 2022 году. И это не просто слова. Пока все москвичи отдыхали в течение десятидневных каникул, метростроители еще 3 января вышли на свои объекты, чтобы прокладывать новые тоннели и возводить новые станции.

Планируется, в частности, в 2019 году открыть еще 14 новых станций. Все они практически будут вводиться сразу по несколько штук на больших кусках новых линий. Восемь расположатся на юго-востоке столицы, на Некрасовской линии. Первые четыре из них - от Некрасовки до Косино, сообщил журналистам Марат Хуснуллин, планируется открыть в конце марта-начале апреля. А второй участок по его словам - со станциями «Нижегородская», «Стахановская», «Окская» и «Юго-Восточная», заработает в декабре 2019-го. Открытие этой розовой ветки подземки значительно улучшит транспортное обслуживание целого ряда многонаселенных районов юго-востока столицы - Нижегородского, Рязанского, Выхино-Жулебино, Косино-Ухтомского, Некрасовки, Текстильщики, Кузьминки, а также Люберец. Взяв на себя значительную часть пассажиропотока, эта линия одновременно заметно разгрузит действующие Калининскую и Таганско-Кранопресненскую ветки метро.

На четыре станции метростроевцы продлят и Сокольническую ветку от станции «Саларьево»: «Филатов луг», «Прокшино», «Ольховая» и «Столбово». Там уже завершаются отделочные работы, ведется монтаж оборудования, хотя сооружение этого участка началось лишь в феврале 2018 года. Но прокладывается он поверху, а значит, и с большей, чем обычно, скоростью. В перспективе же со станции «Столбово» будет построена пересадка на одноименную станцию другой новой линии метро - Коммунарской. Таким образом, в Коммунарке сойдутся сразу две линии метро, приход которого в Новую Москву еще недавно казался всем фантастикой.

Всего за 2019-2023 годы в городе должно быть построено 55 новых станций, 8 депо, 135 км линий. А к 2027 году столичные власти полны решимости удвоить протяженность подземки по сравнению с 2010 годом, то есть довести ее до 600 километров. Это вполне реально, так как одновременно с вводом новых участков и станций строители все время работают над заделом на будущее. Будут продолжены работы по продлению существующих линий - Арбатско-Покровской, Люблинско-Дмитровской и Калининско-Солнцевской. Цель этих работ - обеспечить шаговую доступность метро для 95% москвичей. Но уже сейчас, по словам Хуснуллина, принятая восемь лет назад главой города Сергеем Собяниным программа развития метрополитена дала положительный результат. За прошедшие годы подземка пришла в 14 районов, то есть около 3 миллионов горожан уже получили метро в шаговой доступности или существенно сократили путь до ближайшей станции. «Протяженность линий метро за последние 8 лет выросла на 45% - почти в полтора раза. Построено 136,6 км линий, 73 станции с учетом Московского центрального кольца (МЦК), а также восемь депо для обслуживания и ремонта поездов», - напомнил заммэра.

<https://rg.ru/2019/01/09/reg-cfo/kakie-55-novyh-stancij-zapustiat-v-metro-moskvy-s-2019-po-2023-god.html>

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.01.10; «БЛОНДИНКА» ЗА УГЛОМ: РОССИЙСКАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ПОЗВОЛИТ ИЗБЕЖАТЬ ДТП; ОНА ДАСТ ВОЗМОЖНОСТЬ МОМЕНТАЛЬНО ПРЕДУПРЕДИТЬ ВОДИТЕЛЯ О ВНЕЗАПНОЙ ОПАСНОСТИ

В России создается система, которая позволит автомобилям обмениваться информацией с другими транспортными средствами и элементами дорожной инфраструктуры. Основные цели разработки – снижение количества ДТП и создание благоприятных условий для использования беспилотных машин. Также должна появиться возможность оповещать водителей о возможных ЧП – например, если машина выехала на встречку или пешеход вышел на дорогу за поворотом. По словам разработчиков, сейчас система готовится к испытаниям на отдельных участках федеральных трасс.

Секунды решают всё

С января по ноябрь 2018 года в России более 16 тыс. человек погибли в ДТП (по данным МВД). Многим водителям не хватило секунд для того, чтобы вовремя среагировать на опасную ситуацию – затормозить, свернуть на обочину или совершить другой спасительный маневр. Снизить высокую смертность на дорогах способна система, позволяющая заранее предупреждать об опасностях. Сейчас ее разработку ведут российские специалисты.

Новая система станет оперативно собирать и передавать данные о дорожной обстановке водителям и в центры обработки информации. В составе комплекса используют как уже существующие элементы дорожной инфраструктуры (например, видеокамеры), так и новую технику – в частности, устройства для сбора данных, размещаемые вдоль дорог (придорожный блок Road Side Unit (RSU). А также бортовые приборы, которые планируется устанавливать на автомобили.

– Системы видеораспознавания, работающие на перекрестках, способны фиксировать события, которые до определенного момента не может заметить водитель, – говорит директор по развитию компании Fort Telecom Владимир Макаренко. – Например, он не может увидеть пешехода, выходящего на переход за поворотом дороги. Информация об угрозах станет передаваться на элемент дорожной инфраструктуры (RSU), а затем отправляться на бортовые устройства ближайших автомобилей.

Новая система станет передавать данные не только от элементов дорожной инфраструктуры, но и от самих машин. В первую очередь речь идет о таких показателях, как скорость и направление движения, а также степень нажатия на педали. Осуществить это планируется с помощью специальных бортовых устройств, об установке которых на серийные автомобили уже ведутся переговоры с крупными автопроизводителями.

– Ценность такой информации трудно переоценить, – уверен Владимир Макаренко. – В частности, при широком внедрении система получит возможность видеть автомобили, которые двигаются по встречной полосе и не всегда заметны водителю, например, из-за плохой видимости. В случае попытки опасного обгона она предупредит о риске и тем самым предотвратит аварию.

Датчик на борту

Главное преимущество новой техники – высокоскоростная передача информации, которая осуществляется практически мгновенно благодаря беспроводной технологии V2X. При ее использовании, по словам разработчиков, данные доходят до водителя за несколько миллисекунд. Тот же объем информации через GSM-сеть передавался бы в течение двух-трех секунд. За это время автомобиль способен проехать достаточно большое расстояние, то есть у водителя может просто не хватить времени, чтобы затормозить.

Однако высокая скорость работы возможна только при использовании большого количества единиц оборудования. Построение надежной системы оповещения предполагает установку придорожных устройств с шагом в 600 м. Именно в пределах этой дистанции возможна качественная передача информации по выбранной разработчиками технологии.

По словам разработчиков, российский проект в настоящее время находится на стадии подготовки испытаний – система пройдет тестирование на нескольких опытных участках дорог (в частности – М-7 «Волга» и М-11 Москва – Санкт-Петербург), по итогам которого может быть принято решение по ее дальнейшему внедрению. В **Минтрансе** воздержались от комментария.

Использование такого оборудования будет возможно при введении в обиход сетей 5G, считает руководитель направления Smart Mobility компании Prof-IT Group Александр Селиверстов.

– Чтобы автомобили и элементы дорожной инфраструктуры могли взаимодействовать между собой в онлайн-режиме, увеличивая безопасность и снижая общую нагрузку на транспортную сеть, необходимо применять новые технологии передачи данных, – полагает он. – В этом ключе использование устройств с технологией V2X должно быть поддержано развитием сетей 5G, обладающих большим радиусом действия. Скорее всего, обе технологии в дальнейшем будут работать вместе, создавая синергетический эффект и всё больше приближая нас к эре автономных, беспилотных машин.

Эра беспилотников

По мнению разработчиков, дополнительная информация, предоставляемая новой системой, должна значительно снизить количество аварий с участием традиционного транспорта. А также полностью убрать риск ДТП по вине беспилотных автомобилей, что может ускорить их внедрение.

С учетом заявленных возможностей новой техники, можно ожидать снижение количества ДТП как минимум в два раза, считает президент Федерации автовладельцев России Сергей Канаев.

Однако ее внедрение может повлечь и неприятные последствия для водителей, которые возможны в результате усиления контроля за дорожной ситуацией.

– У меня нет сомнений в том, что полученные системой данные направят в ГИБДД, благодаря чему значительно увеличится количество штрафов за нарушение правил дорожного движения. – подчеркнул Сергей Канаев. – С другой стороны, это обстоятельство должно послужить серьезной финансовой мотивацией, которая ускорит внедрение технологии и оправдает необходимые инвестиции.

Системы предупреждения водителей сейчас разрабатываются не только в России, но и в других странах (например, в Европе существует уже порядка 12 подобных инициатив). Ожидается, что на определенном этапе развития инфраструктуры произойдет их объединение в единую глобальную сеть, действующую сразу в нескольких странах. Испытания технологий для V2X-коммуникаций сейчас ведутся во многих странах.

<https://iz.ru/823688/aleksandr-bulanov/blondinka-za-uglom-rossiiskaia-tekhnologiia-pozvolit-izbezhat-dtp>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; РОСАВТОДОР ВНОВЬ ГОТОВИТ ЛЕТНИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВИКОВ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ТРАССАМ

**Росавтодор** вновь планирует ввести летние ограничения на движение тяжеловесных грузовых автомобилей по федеральным трассам в РФ.

Как говорится в материалах на портале regulation.gov.ru, проект приказа ведомства предполагает введение с 20 мая по 31 августа 2019 года временного ограничения движения по федеральным автодорогам при значениях дневной температуры воздуха свыше +32 градусов Цельсия (по данным Росгидромета).

Документ также установит перечень федеральных дорог, в том числе находящихся в управлении ГК «Автодор», на которых будет распространяться летнее ограничение движения. Движение большегрузов будет разрешено только с 22 часов вечера до 10 часов утра, исключение будет сделано только для владельцев спецразрешений. Приказ также устанавливает участки дорог, на которых будет вводиться ограничение.

В 2018 г. летние ограничения на движение грузовиков по федеральным трассам в РФ действовали с 5 июля по 31 августа. Приказ **Федерального дорожного агентства** от 11 апреля 2018 г. N1088 «О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2018 году» был зарегистрирован Минюстом РФ 21 июня 2018 г.

**Росавтодор** ранее отмечал, что ограничение проезда распространяется только на движение транспортных средств, осевые нагрузки которых превышают допустимые значения, установленные правилами перевозок грузов.

«Данная мера позволит предотвратить образование «пластической колеи» и, соответственно, обеспечить сохранность автомобильных дорог и безопасность дорожного движения на них», - поясняли в ведомстве, отмечая, что «подобная практика также применяется в некоторых странах СНГ и ЕС». «В отдельных государствах запрет на проезд большегрузов начинает действовать при достижении температуры +25 градусов Цельсия», - указывали в **Росавтодор**е.

При этом в России летние ограничения на движение по федеральным трассам не распространяются на пассажирские перевозки автобусами, в том числе международные, на перевозку грузов, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий. Также движение не будет ограничено для транспортировки дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники, для транспортировки материалов, применяемых при аварийно-восстановительных и ремонтных работах.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД С 2019Г ПЕРЕВЕДЕН НА КАЗНАЧЕЙСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ - РАСПОРЯЖЕНИЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев распорядился с 1 января 2019 г. Федеральному казначейству обеспечить казначейское сопровождение финансово-хозяйственной деятельности ГК «Автодор».

Как говорится в распоряжении правительства РФ от 30 декабря 2018 г. N3021-р, речь идет о казначейском сопровождении деятельности госкомпании в части средств по договорам, заключаемым и заключенным в рамках проекта ЦКАД, «источником финансового обеспечения которых являются субсидии, предоставляемые (предоставленные) компании из федерального бюджета» за исключением средств, направляемых концедентом и концессионером на финансирование заключенных в рамках этого проекта концессионных соглашений.

Казначейское сопровождение также будет обеспечено для средств по договорам о поставке товаров, выполнении работ и оказании услуг, заключаемых госкомпанией «Автодор» с исполнителями в рамках исполнения договоров, указанных выше.

Наконец, казначейскому сопровождению подлежат средства по договорам, «заключаемым (заключенным) исполнителями с соисполнителями или между соисполнителями».

При этом казначейскому сопровождению не подлежат средства по договорам на приобретение услуг связи, коммунальных услуг, электроэнергии, услуг по организации и осуществлению перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, авиа- и железнодорожных билетов и проч. Также казначейскому сопровождению не подлежат средства, предоставляемые на изъятие земельных участков и их аренду.

Также не подлежат казначейскому сопровождению средства по договорам с исполнителями на сумму 500 тыс. руб. и менее, не содержащих авансовых платежей, если речь идет о договорах, финансирование которых обеспечено за счет бюджетных субсидий; и на сумму 300 тыс. руб. и менее, не содержащих авансовых платежей, если речь идет о договорах с соисполнителями или между соисполнителями.

Как сообщалось, президент РФ Владимир Путин поручал обеспечить переход с 1 января 2019 г. на казначейское сопровождение финансово-хозяйственной деятельности ГК «Автодор». При этом до 15 января Генпрокуратура, Следственный комитет и Счетная палата РФ должны проверить «соблюдение интересов РФ при заключении и выполнении государственных контрактов и обоснованности увеличения стоимости строительства ЦКАД».

Общая стоимость проекта ранее оценивалась в 300 млрд руб. Ожидается, что половину суммы предоставит Фонд национального благосостояния (ФНБ).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; АВТОДОР ПЛАНИРУЕТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ЕЩЕ ОДИН УЧАСТОК ТРАССЫ М-4 В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ К 2021Г

Наблюдательный совет «Автодора» одобрил проведение реконструкции участка автомобильной дороги М-4 «Дон» в Ростовской области с 1024-го до 1036-го км, сообщила пресс-служба госкомпании.

Заказчиком выполнения работ выступит «Автодор», исполнитель будет определен по итогам открытого одноэтапного конкурса в электронной форме.

Начальная (максимальная) цена договора составит около 8,5 млрд рублей. В эту сумму также входит разработка рабочей документации и строительство временных зданий и сооружений.

Срок окончания реконструкции намечен на 30 сентября 2021 года. После завершения работ участок дороги будет открыт для эксплуатации на платной основе.

Сейчас из 1522 км общей протяженности трассы М-4 «Дон» 70% - участки автодорог первой технической категории. В настоящее время построено и открыто для эксплуатации на платной основе более 500 км этой дороги.

Федеральная автомобильная дорога М-4 «Дон» Москва - Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск является основной вертикальной осью дорожной системы России, соединяющей центральные и северные регионы европейской части страны с Северным Кавказом, Черноморским побережьем, портом Новороссийск. В доверительное управление госкомпании «Автодор» М-4 «Дон» была передана в мае 2010 года.

В Ростовской области протяженность автодороги М-4 «Дон» составляет 354 км.

### ТАСС; 2019.01.09; ДОРОГУ И ИНЖЕНЕРНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ОТ АРХЫЗ ДО КИСЛЫХ ИСТОЧНИКОВ НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2019 Г.

Строительство инженерной инфраструктуры и автомобильной дороги, которая соединит курорт «Архыз» в Карачаево-Черкесии (КЧР) с известными в республике Кислыми источниками, начнется в 2019 году. В первый год на реализацию инвестпроекта предусмотрено более 600 млн рублей, сообщил ТАСС министр туризма, курортов и молодежной политики республики Анзор Эркенов.

Ранее прогнозировалось, что строительство дороги до Кислых источников позволит увеличить их посещаемость более чем на 40 тыс. человек. Минеральные источники воды в поселке Пхия Урупского района КЧР сейчас в год посещают около 10 тыс. туристов.

«Объем финансирования на 2019 год утвержден в размере более 600 млн рублей. Ввести в эксплуатацию объекты транспортной и инженерной инфраструктуры (автодорога и линии электропередачи) курорта «Архыз» до Кислых источников протяженностью 40 км планируется в конце 2020 года», - сказал Эркенов.

Сообщалось, что строительство автодороги будет вестись в рамках проекта по созданию всесезонного туристско-рекреационного кластера «Пхия - Кислые источники». Инвестиционный проект предполагает также строительство санаторно-курортного комплекса на 1,3 тыс. номеров с реабилитационным центром. Его стоимость оценивается в 6,3 млрд рублей, из федерального бюджета планируется получить на строительство транспортной и инженерной инфраструктуры 2,52 млрд рублей.

Кислые источники входят в число самых посещаемых туристами мест в Карачаево-Черкесии. Курорт «Архыз» начал работать в тестовом режиме в декабре 2013 года. В двух туристических деревнях - Романтик и Лунная поляна - сейчас работает более 40 объектов горнолыжной и инженерно-коммунальной инфраструктуры, в том числе более 14 км горнолыжных трасс, три подъемника кресельного и гондольного типа общей пропускной способностью 6,6 тыс. человек в час, система искусственного снегообразования и система освещения склонов для горнолыжных трасс.

В зимнем сезоне 2018-2019 в тестовом режиме начали работать объекты на северном склоне курорта в поселке Романтик - новые трассы и две секции канатной дороги «Северное сияние», которые будут поднимать туристов на 2336 м, где начинается основная зона катания.

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/5981348>

### КОММЕРСАНТ-КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ, ЭЛИНА САЙФРАНОВА; 2019.01.09; ВЗВЕШЕННОЕ РЕШЕНИЕ; ТАТАРСТАН ВНЕДРЯЕТ СИСТЕМУ АВТОМАТИЧЕСКОГО ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ НА ДОРОГАХ

Татарстан вводит систему автоматического весового контроля, которая грозит транспортным компаниям штрафами до 0,5 млн руб. за перегрузы. Только на региональных дорогах в ближайшие два года планируется установить не менее 12 автоматических пунктов, говорится в утвержденной республиканским правительством стратегии. Ранее бывший глава регионального ГИБДД Рифкат Минниханов обещал предпринимателям, что Татарстан введет систему автоматического весового контроля одним из последних среди регионов. Перевозчики считают, что основная цель новой системы – взыскание штрафов.

Правительство Татарстана утвердило Стратегию развития весогабаритного контроля на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения на 2018–2020 годы. Она предусматривает установку не менее 12 автоматических пунктов весового контроля. К 2021 году эти пункты должны быть объединены в региональную сеть. Также стратегией предусмотрено расширение функционала передвижных пунктов весового контроля, создание портала для выдачи специальных разрешений на движение тяжеловесного и крупногабаритного транспорта в регионе. Стратегию разработало министерство транспорта и дорожного хозяйства Татарстана. Соисполнители – региональное министерство информатизации и связи, а также государственное бюджетное учреждение «Безопасность дорожного движения» (ГБУ БДД), которое с конца 2016 года возглавляет экс-начальник ГИБДД Татарстана Рифкат Минниханов. На исполнение стратегии будет направлено 571,5 млн руб. из республиканской подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения», а также внебюджетных источников ГБУ БДД. Опубликованный вчера документ был подписан премьер-министром республики Алексеем Песошиным в декабре прошлого года.

Цель стратегии – обеспечить сохранность дорог и повысить безопасность дорожного движения. В документе сказано, что сейчас общая протяженность региональных и межмуниципальных дорог в Татарстане составляет 13,4 тыс. км. При этом, указывают авторы стратегии, объемы грузоперевозок за последние 10 лет выросли в пять раз, а количество грузового транспорта увеличилось на 30%.

В документе говорится, что в Татарстане весовой и габаритный контроль осуществляется на пяти стационарных пунктах, 13 передвижных и пока лишь одном автоматическом: ранее Рифкат Минниханов сообщал, что такой пункт установлен в Нижнекамске. Вместе с тем, согласно стратегии, к концу 2018 года должны были появиться еще три таких пункта. На сайте одного из перевозчиков – компании «Нижновавто» сказано, что автоматический пункт также есть на мосту через Каму, у поселка Алексеевское. Председатель правления Объединения перевозчиков Казани Владислав Абрамов рассказал “Ъ”, что автоматические весы также есть на федеральной трассе М7 у моста через Волгу в Верхнеуслонском районе.

Пока, по его словам, такие пункты работают в тестовом режиме и штрафы за превышение нагрузки на ось водителям не рассылают. Между тем взыскания в случае фиксации нарушений в автоматическом режиме в КОАП предусмотрены значительные: для собственников они составляют 150–500 тыс. руб.

За пределами Татарстана на федеральных трассах автоматизированная система весогабаритного контроля эксплуатируется в пилотном режиме с 1 октября 2016 года. Изначально она появилась в Вологодской области, затем еще в нескольких регионах. До 2021 года планируется установить 387 рамок автоматического контроля массы грузовиков на трассах по всей РФ, создав при этом единый центр обработки данных.

Когда автоматические пункты заработают в полной мере в Татарстане, в региональном ГИБДД “Ъ” не ответили. В 2017 году на встрече с предпринимателями Рифкат Минниханов обещал, что республика станет последним регионом, который полностью перейдет на автоматическую систему.

Татарстанские перевозчики выступают категорически против системы автоматического контроля. В конце прошлого года они направили письмо министру транспорта РФ Евгению Дитриху, в котором расценили новую систему как «попытку благими намерениями выстлать дорогу в ад». «Цель автоматического весогабаритного контроля в насаждаемом виде – оштрафовать, то есть получить деньги с тех, у кого они, предположительно, еще остались»,– говорится в обращении.

При этом перевозчики указывают, что в «99% случаев перегруза нарушение весовых параметров происходит по осевой нагрузке, устранить которую не составляет труда». Также они указали, что на точность взвешивания «влияют десятки факторов, учесть которые достоверно в 100% случаев невозможно». Они также отмечают, что перевозчик «поражен в праве на справедливую защиту», так как он «узнает о нарушении, мнимом или реальном, спустя 2–3 недели, когда произвести контрольное взвешивание и доказать перегруз или его отсутствие не представляется возможным». В связи с этим Объединение перевозчиков Казани предложило господину Дитриху ввести контрольное взвешивание на стационарных весах.

Господин Абрамов сообщил “Ъ”, что ответ от министра перевозчики не получили. Они готовят новое обращение в адрес президента России Владимира Путина.

<https://www.kommersant.ru/doc/3850211>

### ТАСС; 2019.01.09; НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВТОРОЙ ВЕТКИ МЕТРО ЕКАТЕРИНБУРГА ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ 100 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Екатеринбурга в 2019 году намерены направить порядка 100 млн рублей на проектирование второй линии метро. Планируется разработать соответствующие поправки в бюджет, сообщил в среду журналистам глава города Александр Высокинский во время рабочего совещания в депо Екатеринбургского метрополитена.

Вопрос о продолжении строительства метрополитена, в частности, о строительстве второй ветки и продлении первой, поднимается в городе регулярно, в том числе в связи с приближением его 300-летия в 2023 году. Однако пока этот вопрос не решен, неизвестны ни сроки, ни объемы финансирования.

«Мы заложим в этом году средства на проектирование, предпроектные работы и все остальное, потому что невозможно просить у федерации денег, пока нет проекта», - сказал Высокинский, уточнив, что речь идет о порядка 100 млн рублей.

Он пояснил, что две линии при пересечении образуют крест. «Трассировки нам все понятны, нужно будет определиться с технологией: один тоннель, по которому пойдут два поезда, или два разных тоннеля, как у нас сделано сегодня», - отметил Высокинский.

Екатеринбургский метрополитен был запущен в 1991 году (в то время он носил название «Свердловский метрополитен») за счет государственных средств. Состоит из одной линии, последняя новая станция - «Чкаловская» - была открыта в 2012 году. Ежегодный пассажиропоток составляет порядка 50 млн человек.

<https://tass.ru/ural-news/5982428>

### ТАСС; 2019.01.09; СТАНЦИЮ БКЛ «ПЕЧАТНИКИ» ПОСТРОЯТ НА ШОССЕЙНОЙ УЛИЦЕ В МОСКВЕ

Московскому метрополитену предоставят земельный участок на Шоссейной улице для строительства станции «Печатники» Большой кольцевой линии (БКЛ). Соответствующее решение приняла градостроительно-земельная комиссия города Москвы (ГЗК), сообщила в среду пресс-служба Москомстройинвеста.

«ГЗК, возглавляемая мэром Москвы Сергеем Собяниным, <...> согласилась с предоставлением земельного участка по адресному ориентиру: Шоссейная улица, д. 2, корп. 2 (Юго-Восточный административный округ) для строительства объекта метрополитена - станционного комплекса «Печатники» и объединенного здания эксплуатационного персонала», - говорится в сообщении.

Как отметила и.о. председателя Москомстройинвеста, ответственного секретаря ГЗК Анастасия Пятова, согласно решению комиссии, земля будет предоставлена метрополитену в аренду. Ее площадь составляет 5,09 га. Строительство станции будет осуществляться в рамках создания Восточного участка Третьего пересадочного контура метро от станции «Каширская» до станции «Карачарово». Сейчас на земельных участках расположены объекты некапитального строительства.

Всего на БКЛ разместится 31 станция, из них 18 будут снабжены переходами на действующие линии столичной подземки, семь - на радиальные направления железных дорог, две - на Московское центральное кольцо. После завершения строительства в 2020-2021 годах БКЛ станет самой протяженной линией московского метро.

<https://tass.ru/moskva/5981254>

### РИА НОВОСТИ; 2019.01.09; В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ ПЕРЕВЕЗ 92 МИЛЛИОНА ПАССАЖИРОВ

Почти 92 миллиона человек перевез московский транспорт в новогодние праздники, больше всего пассажиров - более 40 миллионов - пришлось на

столичное метро и МЦК, говорится в материалах к заседанию президиума правительства

Москвы.

«В выходные и праздничные дни 2019 года московский транспорт перевез 91,8 миллионов

пассажиров, плюс 5% к аналогичному периоду прошлого года. Максимальное увеличение

перевозок - в два раза - зафиксировано в московском такси, что связано с ростом числа

туристов. В предновогодние часы и в новогоднюю ночь московский метрополитен перевез на

30% пассажиров больше, чем годом ранее», - говорится в материалах мэрии.

Так, столичный метрополитен и МЦК перевезли 40,1 миллионов пассажиров, наземным

транспортом ездили 31,4 миллиона человек. На долю пригородного железнодорожного

сообщения пришлось 10,8 миллионов человек, а такси и каршерингом воспользовались 8,8

миллиона человек и 650 тысяч человек соответственно.

Отмечается, что перевозки пассажиров обеспечили более 92 тысяч сотрудников транспортного

комплекса столицы, они осуществлялись в штатном режиме, без чрезвычайных происшествий.

Пассажирка на станции Савеловская Большой кольцевой линии

<https://ria.ru/20190109/1549138741.html>

### ТАСС; 2019.01.09; НА УБОРКУ НОВОЙ ТРАССЫ «ТАВРИДА» ОТ СНЕГА ПРИВЛЕЧЕНА ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

Дополнительные организации и техника привлечена к уборке от снега участка новой трассы «Таврида», которую частично открыли для транспорта 31 декабря. Подрядчик не справился с уборкой дороги от снега и будет привлечен к ответственности, написал в среду на своей странице в Facebook глава Крыма Сергей Аксенов.

Первую очередь трассы, двухполосный участок от Симферополя до Керчи протяженностью 190 км, открыли для транспорта 31 декабря. Генподрядчиком строительства трассы является компания «ВАД». Как сообщили ТАСС в крымском гидрометцентре, в регионе на новогодние праздники выпала полумесячная, на Южном берегу полуострова - месячная норма осадков. На ненадлежащую уборку от снега нескольких участков «Тавриды» жаловались автолюбители.

«В связи со сложившимися неблагоприятными погодными условиями на территории Республики Крым дорога «Таврида» оказалась практически завалена снегом. При этом подрядная организация не справилась с поставленными задачами по уборке трассы, приняты меры по привлечению к ответственности подрядчика и, как следствие, надлежащему выполнению работ по содержанию автомобильной дороги в зимний период, - написал Аксенов. - На данный момент задействованы дополнительные подрядные организации и техника для уборки дороги от снега».

Ранее в среду сообщалось о том, что подрядчик строительства трассы будет оштрафован за плохую уборку от снега некоторых ее участков говорилось в сообщении пресс-службы **Министерства транспорта** Крыма. Министерство провело проверку после многочисленных обращений автовладельцев в связи с ненадлежащей противогололедной обработкой и уборкой трассы от снега.

Также в среду пресс-секретарь «ВАД» Григорий Назаров сообщил о проведении компанией собственной проверки. По его словам, на некоторых участках трассы выявлены нарушения очистки от снега. Он уточнил, что для обслуживания трассы планируется привлечь дополнительную уборочную технику, а также принять дисциплинарные меры в отношении виновных.

О трассе

Трасса «Таврида» - четырехполосная автодорога первой технической категории, которая должна стать основой развития новой транспортной системы Крыма. Изначально строительство было разделено на семь участков, шесть из которых пройдут по Республике Крым, еще один - по территории Севастополя. В 2018 году в федеральную целевую программу (ФЦП) развития Крыма был включен еще один участок «Тавриды» на территории Севастополя протяженностью 6,2 км, контракт на его проектирование также заключен с «ВАД».

Строительство дороги началось в 2017 году. Ввод в эксплуатацию семи участков трассы (около 250 км) запланирован на декабрь 2020 года. Стоимость их строительства составляет 149,3 млрд рублей, которые предусмотрены ФЦП. Восьмой участок «Тавриды», как сообщал журналистам в декабре замминистра экономического развития РФ Сергей Назаров, может быть запущен на год позже остальных из-за сложного ландшафта.

Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути. Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам **Минтранса** Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя - менее трех. Сейчас путь от Керчи до Симферополя в среднем можно преодолеть за 3,5 часа.

<https://tass.ru/v-strane/5983207>

На ту же тему:

<https://tass.ru/v-strane/5981644>

### ТАСС; 2019.01.09; ДОРОЖНИКИ НЕ МОГУТ ПРИСТУПИТЬ К РАСЧИСТКЕ ЗАКРЫТОГО ТРАНСКАМА ИЗ-ЗА СНЕГОПАДА

Дорожники не могут приступить к расчистке закрытой с 7 января Транскавказской автомагистрали из-за непрекращающегося два дня снега и практически нулевой видимости, сообщил ТАСС в среду директор филиала управления федеральных автомобильных дорог «Кавказ» в Северной Осетии Чермен Губаев.

«Как только погода прояснится, спецслужбы приступят к спуску лавин, а мы начнем расчистку. Высота снежного покрова составляет более 1 метра, предстоит расчистить <...> порядка 8 километров», - сказал Губаев.

В понедельник с 05:40 мск Транскам был закрыт из-за схода лавин в районе Рокского тоннеля. Пять машин и 12 человек были заблокированы на третьем километре после первой лавинозащитной галереи.

Транскавказская автомагистраль - единственная дорога, которая связывает Россию и Южную Осетию. Ее протяженность составляет 164 км, основная часть маршрута проходит по высокогорью.

<https://tass.ru/v-strane/5982754>

### ТАСС; 2019.01.09; РЕЙСОВЫЙ АВТОБУС НАСМЕРТЬ СБИЛ РЕБЕНКА В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ-КАМЧАТСКОМ

Рейсовый автобус в Петропавловске-Камчатском в среду наехал на девятилетнего мальчика. В результате ДТП ребенок скончался на месте происшествия, сообщили ТАСС в региональном управлении ГИБДД.

«По предварительной информации, мальчик съехал с горки и оказался на проезжей части дороги. Трагедия произошла в 14:10 (05:10 мск)», - проинформировали в управлении.

На месте ДТП работают автоинспекторы, устанавливаются подробности произошедшего.

<https://tass.ru/proisshestviya/5981195>

### РИАФАН; 2019.01.09; АВТОБУС И ИНОМАРКА ЛОБ В ЛОБ СТОЛКНУЛИСЬ В КЕМЕРОВО

Серьезное дорожно-транспортное происшествие случилось в столице

Кузбасса: столкнулись ПАЗ и Chevrolet Cobalt.

Как пишет «Газета Кемерова», авария произошла 9 января на улице Инициативной в Кировском районе: столкнулись пассажирский автобус и иномарка Chevrolet Cobalt.

По информации очевидцев аварии, автомобиль и автобус получили незначительные

механические повреждения. К счастью, информации о пострадавших не поступало.

В настоящее время на участке дороги движение транспорта затруднено.

<https://riafan.ru/1139229-avtobus-i-inomarka-lob-v-lob-stolknulis-v-kemerovo>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.01.10; ИНОСТРАНЦЕВ В СКОРЫЙ НЕ САЖАЮТ; КОНТРАКТ НА ВАГОНЫ НА 237 МЛРД РУБ. ОТДАН «ТРАНСМАШХОЛДИНГУ»

ОАО РЖД и «Трансмашхолдинг» близки к заключению одной из крупнейших в истории сделок по приобретению вагонов. Подконтрольная монополии Федеральная пассажирская компания (ФПК) купит у Тверского вагоностроительного завода (ТВЗ) за семь лет 3,7 тыс. пассажирских вагонов за 237 млрд руб. Прочие производители, в том числе предлагавшая вагоны дешевле испанская Talgo, по сути теряют шансы на участие в закупочной программе ОАО РЖД. Одним из критериев был вопрос высокой локализации. В том числе, вероятно, потому, что часть вагонов может быть направлена на возобновление перевозок в Крым.

ФПК, отвечающая в ОАО РЖД за перевозки в дальнем следовании, готовится к заключению контракта на закупку 3731 пассажирского вагона в 2019–2025 годах. Как рассказал “Ъ” источник, знакомый с ходом переговоров, поставщиком выбран ТВЗ, входящий в «Трансмашхолдинг» (ТМХ, бенефициары – структуры Андрея Бокарева, Искандара Махмудова, Дмитрия Комиссарова и Кирилла Липы, крупный акционер – французская Alstom). Стоимость контракта – 237 млрд руб., в том числе 186 млрд руб. собственных и заемных средств и 51,4 млрд руб. взноса ОАО РЖД в капитал ФПК. По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, этот контракт может оказаться крупнейшим в мире в 2019 году по закупке железнодорожной техники без учета приобретения поездов для высокоскоростных магистралей.

В ФПК “Ъ” сообщили, что обновление парка – ключевая задача, ежегодно компания направляет на это порядка 40 млрд руб., заменяя свыше 1 тыс. единиц подвижного состава. «Учитывая объем закупок, ФПК заинтересована в долгосрочных соглашениях с отечественными производителями,– говорят в компании.– Контракт предусматривает закупку до 3,7 тыс. вагонов новых типов повышенного комфорта».

В ТВЗ “Ъ” подтвердили готовность обеспечить выпуск свыше 3,5 тыс. вагонов.

Один из источников “Ъ” уточнил, что совет директоров ОАО РЖД должен определить позицию по голосованию на внеочередном собрании акционеров ФПК, где и планируется одобрить сделку. Другой собеседник “Ъ” говорит, что заседание состоится на днях.

По данным “Ъ”, 2645 вагонов – это одно- и двухэтажные существующие модели и новые одноэтажные вагоны с люлечной тележкой и автономным электроснабжением, на них сформируют твердый заказ. Остальные модели еще разрабатываются, их заказ «опционален»: одно- и двухэтажные вагоны с пневмоподвеской и централизованным электроснабжением, вагоны локомотивной тяги, а также автономный подвижной состав с тяговыми головными вагонами или распределенной тягой, который позволит обойтись без локомотивов.

По словам собеседника “Ъ”, ТВЗ выбран единственным поставщиком, хотя были и альтернативные предложения – в частности, испанской Talgo и швейцарской Stadler. Talgo предоставила гораздо более низкую индикативную цену на двухэтажные вагоны с пневмоподвеской и централизованным электроснабжением: 70–80 млн руб. против 87–120 млн руб. за штуку у ТМХ. Но Talgo готова давать гарантии локализации только в Таможенном союзе (ТС), пусть и с правом экспорта, и только на 50%, а ТМХ обещает локализовать вагоны на 85% в России. По словам источника “Ъ”, контракт предполагает локализацию в РФ всех типов вагонов на 75–85%.

Договор может быть прекращен ФПК при введении НДС на перевозки в дальнем следовании выше 5% и при падении госсубсидий ниже 7 млрд руб. НДС с 2017 года обнулен до 2030 года – для обеспечения закупок парка, но размер субсидий ФПК, компенсирующих убыток от перевозок в плацкартных и общих вагонах, неоднократно был предметом спора между ведомствами. В долгосрочной программе развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года учтена ежегодная субсидия в 8,5 млрд руб.

Михаил Бурмистров отмечает, что стоимость вагонов прямо сопоставлять некорректно, так как Talgo явно дала индикативную цену на двухэтажные вагоны, близкую к цене одноэтажных, а у ТМХ таких вагонов еще нет. По одноэтажным оба предложения реалистичны, но, по мнению эксперта, ключевой фактор – это размещение мощностей Talgo в Казахстане, а не в России.

Заключению договора с ТМХ предшествовало поручение президента от 10 января 2018 года по «долгосрочной и сбалансированной» загрузке ТВЗ. Предполагается, что договор с ФПК приведет к росту загрузки вагоностроения РФ в 2019–2025 годах на 50% по отношению к 2016–2017 годам. Но другим заводам в сегменте теперь претендовать уже просто не на что: в ДПР стоит закупка 4287 пассажирских вагонов, а предельный бюджет в стратегии развития ФПК до 2030 года на 2019–2015 годы – как раз 237 млрд руб. По мнению Михаила Бурмистрова, иностранцы могли бы рассчитывать на опциональную часть контракта, если бы не требования по локализации. В итоге, полагает эксперт, перспективы у них остаются лишь в партнерстве с ТМХ по комплектующим.

Но локализация может быть не единственной причиной выбора ТМХ. Как говорит один из источников “Ъ”, речь идет о расширении эксплуатации двухэтажных поездов и развитии перевозок на направлении Центр–Юг. Другой собеседник “Ъ” уточняет, часть вагонов может пойти на сообщение с Крымом, направление планируют открыть в конце 2019 года, пустив десять пар поездов, в том числе двухэтажных. Впрочем, еще один источник “Ъ” отметил, что ФПК закупает у ТВЗ вагоны без конкретизации направлений эксплуатации.

<https://www.kommersant.ru/doc/3850135>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫРАБОТАЕТ МЕРЫ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ В РФ ЛОКАЛЬНОГО ДЕФИЦИТА ПОЛУВАГОНОВ

Правительство РФ до 30 июня должно разработать «комплекс мероприятий» по предотвращению в стране локального дефицита универсального подвижного состава.

Соответствующая информация содержится в протоколе президентской комиссии по ТЭК, подготовленном по итогам заседания, состоявшегося 27 августа в Кемерово и посвященного развитию в стране угольной отрасли («Интерфакс» ознакомился с копией документа, датированного серединой декабря).

Кроме того, предполагается выработать меры по увеличению оборачиваемости вагонов на сети ОАО «Российские железные дороги» и на подъездных путях предприятий. И то, и другое предполагается сделать за счет «активизации использования электронных площадок» (для предоставления как подвижного состава, так и «перевозочных ресурсов»).

Вопрос о дефиците подвижного состава (в первую очередь - универсального) периодически начал возникать после решения о запрете эксплуатации в РФ вагонов с продленным сроком службы. После этого последовали массовые списания старого подвижного состава, в том числе - полувагонов. При этом многие участники отрасли видят существенные резервы для ликвидации дефицита вагонов в ускорении их оборачиваемости.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ИЗУЧИТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ДОЛГОСРОЧНЫХ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ТАРИФОВ ПОСЛЕ 2025Г

Правительство РФ до 31 января должно проработать вопрос о возможности и целесообразности долгосрочного тарифного регулирования в сфере грузовых железнодорожных перевозок после 2025 года.

Соответствующая информация содержится в протоколе президентской комиссии по ТЭК, подготовленном по итогам заседания, состоявшегося 27 августа в Кемерово и посвященного развитию в стране угольной отрасли («Интерфакс» ознакомился с копией документа, датированного серединой декабря).

Проработку вопроса предписано провести с «заинтересованными хозяйствующими субъектами». Доклад о применении долгосрочных и предсказуемых ж/д тарифов должен представляться ежегодно.

Как сообщалось ранее, в конце 2018 г. в соответствии с решениями правительства Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ издала приказ об индексации грузовых железнодорожных тарифов до 2025 г. по формуле «инфляция минус». Величина повышения ставок рассчитывается как среднее арифметическое фактических индексов потребительских цен за предшествующие два года и прогнозных - на следующие два года - за вычетом 0,1 процентного пункта.

В 2019 г., по текущим оценкам Минэкономразвития, индексация грузовых тарифов составит 3,5%, в 2020 г. - 3,6%, в 2021 г. - 3,9%, в 2022 г. - 3,8%, в 2023 и 2024 гг. - по 3,9%. При этом еще год назад был установлен ряд долгосрочных надбавок. В частности, на 2019-2025 гг. в базе тарифа сохранена целевая 2%-ная наценка, которая вводилась на 2017 г. для дополнительного финансирования капитального ремонта пути: фактически из базы расчета тарифов ее было решено не исключать. Кроме того, была введена 1,5%-ная (коэффициент 1,44), надбавка, призванная компенсировать РЖД расходы, связанные с корректировкой налогового законодательства (первоначально предполагалось, что она будет действовать до 2022 г., но в долгосрочном прогнозе срок ее действия не указан.).

Кроме того, ФАС (также в соответствии с решениями правительства) перенесла в тарифный прейскурант 8%-ные экспортные надбавки к текущим тарифам. До 1 января право вводить наценки в пределах 8% в рамках «тарифного коридора» имело ОАО «Российские железные дороги». Компания установила ее по верхней границе на все виды экспортируемых грузов кроме каменного угля. При этом предполагалось, что с 2019 г. монополия лишится такой опции. В связи с этим ФАС перенесла надбавку в тариф, опустив «верх» «коридора» до нуля. У РЖД же осталось только право давать скидки в пределах до 50%, период их действия увеличен до 10 лет.

Для ряда грузов при этом сделано исключение. В частности, экспортные надбавки не будут применяться к нефти и нефтепродуктам, алюминию и его «первичных сплавов в болванках, слитках, чушках и подобных формах», алюминиевого порошка. Кроме того, в список исключений попали газовый конденсат, его дистилляты и стабильный газовый бензин. Также из «тарифного коридора» в прейскурант перенесена 8%-ная надбавка на импорт грузов из Украины в Центральную Россию через ряд пограничных переходов.

Одновременно в прейскуранте установлен повышающий коэффициент 1,06 (6%-ная надбавка) на порожний пробег полувагонов. Такое решение призвано стимулировать сокращение порожнего пробега такого подвижного состава и нерациональной загрузки железнодорожной сети, отмечал регулятор. Фактически и «экспортная», и «порожняя», и «украинская» надбавки теперь не имеют сроков действия.

При этом осенью правительство уже утвердило «более длинный» макропрогноз, в котором в период 2025-2030 гг. заложен рост грузовых железнодорожных тарифов в пределах 3-3,9% ежегодно, в 2031-2037 гг. - в пределах 2-3,9%.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; МЕХАНИЗМ ПРИЕМА ЗАЯВОК НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПРИ ОГРАНИЧЕНИЯХ Ж/Д СЕТИ ПЛАНИРУЕТСЯ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ

Правительство РФ должно до 30 июня «принять меры» по совершенствованию механизма приема и исполнения заявок на перевозку грузов в условиях ограниченных пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры.

Соответствующая информация содержится в протоколе президентской комиссии по ТЭК, подготовленном по итогам заседания, состоявшегося 27 августа в Кемерово и посвященного развитию в стране угольной отрасли («Интерфакс» ознакомился с копией документа, датированного серединой декабря). Вопрос регулярно возникает в связи с активным ростом экспорта в дальневосточном направлении (в первую очередь - именно угольной продукции).

На основе прогнозов потребления угля в период до 2030 г. правительство к 30 сентября должно будет актуализировать отраслевую программу, предусмотрев в ней развитие добычи как в традиционных (Кемеровская область, Хакасия, Якутия), так и в новых регионах (Восточная Сибирь и Дальний Восток) с учетом возможностей угольных компаний по увеличению экспорта.

В этой связи протокол предписывает (в рамках комплексного плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры и с ориентиром на цели «майского указа» президента) обеспечить ежегодную погрузку российского угля в восточном направлении (включая экспорт, в том числе через пограничные переходы) в объеме 125 млн тонн в 2020 г., 170 млн тонн - в 2023 г., 195 млн тонн - в 2025 г. (без учета «изолированных» районов угледобычи в Магаданской и Сахалинской областях, а также в Чукотском автономном округе).

В этой связи «Российские железные дороги» должны будут своевременно завершить первый этап модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (по ним предусматривается государственная поддержка, в том числе из Фонда национального благосостояния) и реализовать второй этап проекта за счет собственных средств. Уточняется, что из 195 млн тонн угля, которые в 2025 г. должны следовать в направлении Дальнего Востока, 100 млн тонн грузоотправители смогут отправлять в порты Приморья, 85 млн тонн - в ванино-совгаванский узел в Хабаровском крае.

Ключевые целевые показатели второго этапа проекта «БАМ/Транссиб» по основным участкам правительству необходимо разработать и утвердить к 31 июля (включая наличие пропускных способностей, предельный вес поезда). При этом в инвестиционную программу компании они должны лечь «с учетом повышения эффективности от реализации инвестиционных проектов». В то же время, в январе кабинет министров также проработает вопрос о реинвестировании чистой прибыли компании (за исключением выплат по привилегированным акциям).

Чтобы реализовать программу своевременно, кабинету министров предписано к 30 июня обеспечить опережающее финансирование работ по подготовке технико-экономического обоснования (включая увеличение пропускных способностей в районе Северомуйского тоннеля на БАМе). При этом долгосрочные планы «Российских железных дорог» по развитию своей инфраструктуры должны быть синхронизированы с развитием портов (в том числе Ванино, Восточный, Владивосток, Посьет), а также объектами угольной отрасли и электросетевого хозяйства - «с учетом интересов грузоотправителей». Соответствующий доклад правительство должно будет представить к концу 2019 г.

Также правительству предписано синхронизировать второй этап программы «БАМ/Транссиб» с проектами, реализуемыми с использованием механизмов государственно-частного партнерства. До 31 января кабинет министров должен будет проработать механизм взаимной ответственности потребителей услуг и инфраструктурных компаний за загрузку создаваемых транспортных мощностей в согласованных объемах.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; ТМХ К ЛЕТУ 2019Г ПОСТАВИТ НА САХАЛИН 138 ТЕЛЕЖЕК ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ В РАМКАХ «ПЕРЕШИВКИ» Ж/Д ПУТЕЙ

АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) поставит в адрес АО «Пассажирская компания «Сахалин» 138 новых тележек пассажирских вагонов в связи с «перешивкой» узкой ж/д колеи на стандартную, сообщает пресс-служба ТМХ.

Холдинг поставит ПК «Сахалин» тележки пассажирских вагонов производства ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (MOEX: TVAG) (ТВЗ, входит в «Трансмашхолдинг»), что позволит перевести вагонный парк острова на российский железнодорожный стандарт.

«Железная дорога Сахалина, как известно, традиционно имела ширину колеи 1067 мм, и вагоны были построены с учетом этого стандарта. В результате широкомасштабной модернизации железные дороги Сахалина в скором времени перейдут на колею 1520, и Тверской вагоностроительный завод обеспечит поставку 138 тележек до конца мая 2019 года», - приведены в сообщении слова гендиректора ТВЗ Андрея Соловья.

Договор поставки на 285 млн рублей заключили ТВЗ и «Рослокомотив» (также входит в ТМХ), который, в свою очередь, действует в рамках трехстороннего договора с ПК «Сахалин» и Корпорацией развития Сахалинской области на условиях лизинга.

Отмечается, что тележки для пассажирских вагонов локомотивной тяги будут построены с учетом их эксплуатации в условиях низких температур атмосферного воздуха. Тележки являются одной из важнейших частей вагона, которая обеспечивает безопасность движения, скорость и плавность хода.

Как сообщалось, РЖД в 2018 году модернизировали 52,4 км линии на Сахалине. В 2019 году монополия предполагает уложить 117 км «широкой» колеи от Арсентьевки до Христофоровки, а в 2020 году - полностью завершить перешивку линий, модернизировав 54 км пути на участке Шахта-Холмск.

Перешивка железной дороги на острове со стандарта 1067 мм на общероссийский 1520 мм началась в 2003 году. За 2003-2017 годы из 806 км главного пути переустроено почти 626 км, сооружено 64 новых моста.

В 2017 году РЖД оценивали стоимость завершения работ в 23 млрд рублей до 2025 года, в том числе 16 млрд рублей до 2020 года.

ОАО «Тверской вагоностроительный завод» - крупнейший в РФ производитель пассажирских вагонов.

«Трансмашхолдинг» - крупнейший в РФ производитель подвижного состава для рельсового транспорта. Предприятия группы расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также на Украине и в Казахстане. Сервисный блок представлен группой «Локомотивные технологии». В объединенной компании 79,4% - у структур бизнесменов Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, а также члена совета директоров группы Дмитрия Комиссарова и генерального директора холдинга Кирилла Липы. Двое последних являются контролирующими акционерами. 20% ТМХ принадлежит Alstom.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; РОСТ «ДАЛЬНИХ» ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ЗАМЕДЛИЛСЯ В ПРЕДДВЕРИИ НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в РФ в декабре 2018 года увеличились на 4,2% по сравнению с тем же месяцем 2017 г., до 8,2 млн человек, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

В преддверии новогодних праздников рост замедлился, до декабря он сохранялся на уровне, близком к 7%. В ноябре рост составлял 6,7%, в октябре - 7,6%, в сентябре - 6,9%, в августе - 7% (ускорившись в последний месяц лета на фоне летнего пика рост перевозок). В июне в период проведения Чемпионата мира по футболу темпы роста подскочили до 15,6%, но в июле перевозки вернулись к привычной динамике - +5,6%.

В мае рост составлял 7%, замедлившись, несмотря на майские праздники, в апреле - 11,1%. В марте рост также был двузначным - на уровне 14,3%, резко ускорившись на фоне длинного праздничного периода в начале месяца - после замедления в феврале до 5,5%. В период новогодних праздников в январе он составил 6,9%, в декабре - 8,5%, тогда как до этого в ноябре был на уровне 2,7%.

Пассажирооборот в дальнем следовании в декабре вырос на 1,7%, до 6,4 млрд пассажиро-километров. По итогам всего 2018 г. было отправлено 110 млн человек, что на 7,9% больше пассажиров, чем в 2017 г., пассажирооборот вырос на 5,7%, до 96,2 млрд пассажиро-километров.

Пригородные перевозки в декабре увеличились на 2%, до 86,2 млн человек, пассажирооборот - на 2,8%, до 2,6 млрд пассажиро-километров. В целом в 2018 г. они выросли на 2,9%, до 1,45 млрд человек, пассажирооборот - на 3,78%, до 33,1 млрд пассажиро-километров. Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает запуск год назад пассажирских перевозок по Московскому центральному кольцу.

Всего в декабре было отправлено 94,4 млн пассажиров, что на 2,2% больше, чем в том же месяце 2017 г., пассажирооборот увеличился на 2,0%, до 9 млрд пассажиро-километров. В 2018 году в РФ перевезено 1,155 млрд человек, что на 3,4% больше, чем за 12 месяцев 2017 года. Пассажирооборот вырос на 5,2%, до 129,3 млрд пассажиро-километров.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; «МОДУМ-ТРАНС» ВО II ПОЛУГОДИИ 2018Г ВЗЯЛ В ЛИЗИНГ У ГТЛК 4,67 ТЫС. ПОЛУВАГОНОВ - СПАРК

ООО «Модум-Транс» (бывшее ООО «УВЗ-Логистик», которое в начале 2018 года было выкуплено у УВЗ) взяло у ПАО «Государственная лизинговая компания» во втором полугодии прошлого года в лизинг 4,67 тыс. полувагонов, следует из данных информационно-аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

Было заключено три отдельных договора.

Срок лизинга истекает в 2033-2034 годах.

Как сообщалось, АО «Уралвагонзавод» (УВЗ) в феврале 2018 года продало «УВЗ-Логистик». Новым собственником стало АО «Инвест-Логистика» (Москва). «Модум-Транс» входит в первую десятку российских ж/д операторов по объему парка.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С «УРАЛВАГОНЗАВОДА» В ПОЛЬЗУ «ТРАНСМАШПРОЕКТА» 35 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московского округа в среду подтвердил решение Арбитражного суда Московской области, который 12 июля 2018 года решил взыскать с АО «Научно-производственная корпорация (НПК) «Уралвагонзавод» в пользу ОАО «Трансмашпроект» 34,8 млн рублей, в том числе 27,8 млн рублей основного долга. Иск был заявлен о взыскании 227 млн рублей.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отменил постановление Десятого арбитражного апелляционного суда, который 27 сентября 2018 года решил взыскать с АО «НПК «Уралвагонзавод» в пользу ОАО «Трансмашпроект» 163,7 млн рублей, в том числе 156,7 млн рублей основного долга и 7 млн рублей неустойки.

Дело рассматривалось по иску ОАО «Транмашпроект» к ОАО «НПК «Уралвагонзавод» о взыскании 227 млн рублей.

В материалах дела говорится, что «Трансмашпроект» обратился в Арбитражный суд Московской области с иском к НПК «Уралвагонзавод» о взыскании 227 млн рублей, в том числе 156,7 млн рублей основного долга по договору от 24 декабря 2013 года и 70,3 млн рублей неустойки.

В документах отмечается, что 24 декабря 2013 года НПК «Уралвагонзавод» (заказчик) и «Трансмашпроект» (исполнитель) заключили договор на разработку проектной документации для реконструкции дизельных двигателей. Общая цена работ - 652,6 млн рублей.

«Уралвагонзавод» в феврале и сентябре 2014 года в качестве аванса перечислил «Трансмашпроекту» денежные средства на сумму 195,8 млн рублей.

Однако 14 сентября 2015 года «Уралвагонзавод» уведомил «Трансмашпроект» об отказе от исполнения договора и о его расторжении с 16 сентября 2015 года в связи с невыполнением «Трансмашпроектом» договорных сроков разработки проектной документации.

«Трансмашпроект», считая, что у «Уралвагонзавода» есть задолженность по оплате выполненных работ в размере 156,7 млн рублей и 70,3 млн рублей неустойки, обратился с иском в суд.

ОАО «Трансмашпроект» основано в 1933 году, оказывает широкий спектр услуг по проектированию промышленных объектов на территории РФ.

«Уралвагонзавод» - многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускающий около 100 видов продукции, в частности, военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и железнодорожные цистерны. Компания на 100% принадлежит госкорпорации «Ростех».

### ТАСС; 2019.01.10; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ВОССТАНОВЛЕНО ПОСЛЕ СХОДА ТОВАРНЫХ ВАГОНОВ ПОД ОРЕНБУРГОМ

Движение поездов полностью восстановлено после схода с рельсов вагонов товарного поезда в Оренбургской области, сообщается в четверг на сайте управления МЧС по региону.

Вагоны поезда №2482 сошли с рельсов утром в среду на 1360-м км железнодорожной станции в Абдулинском городском округе. По данным пресс-службы Куйбышевской железной дороги, в результате происшествия пострадавших нет, угроза экологической безопасности отсутствует.

«В 01:30 (23:30 мск 9 января) аварийно-восстановительные работы завершены. 02:10 (00:10 мск) произведен пробный пуск товарного поезда по четному пути. Движение поездов осуществляется в штатном режиме в обоих направлениях», - говорится в сообщении, опубликованном на сайте управления МЧС по Оренбургской области.

Большинство сошедших с рельсов вагонов были пустыми, в части из них перевозили руду и песок. Кроме того, на одной платформе был контейнер, в котором находилась водка, этот контейнер не перевернулся.

Следственными органами возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена»), ход расследования находится на контроле Приволжской транспортной прокуратуры.

<https://tass.ru/v-strane/5984129>

### ИЗВЕСТИЯ; КИРИЛЛ ГУЛОВ ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.01.10; КОШЕЛЕК ИЛИ ЖИЗНЬ: ЗАХВАЧЕННЫХ У БЕРЕГОВ АФРИКИ РОССИЯН МОГУТ ВЫКУПИТЬ; ВОПРОС ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ СУДНА MSC MANDY БУДЕТ РЕШАТЬ КОМПАНИЯ-СУДОВЛАДЕЛЕЦ

За освобождение шестерых российских моряков, захваченных у берегов Западной Африки, может быть заплачен выкуп. Об этом «Известиям» заявили в посольстве России в Бенине, отметив, что местонахождение россиян до сих пор неизвестно. В диппредставительстве добавили, что согласно общепринятой практике вопрос о выкупе решает владелец корабля, которым в данном случае является судоходная компания Mediterranean Shipping Company. Силовое освобождение граждан РФ возможно только при наличии соответствующего решения СБ ООН, пояснил «Известиям» глава комитета Госдумы по обороне Владимир Шаманов. Однако Москва, по его словам, готова предпринять все необходимые усилия по охране важного транспортного коридора, огибающего Черный континент с запада.

Основным мотивом захвата экипажей судов, проходящих вдоль западноафриканского побережья, является именно выкуп, сообщил «Известиям» пресс-атташе посольства РФ в Бенине и Того Самир Мирзаханов.

– Они (пираты. – «Известия») всегда так делают. Это их обычный метод. Исходя из всех предыдущих случаев, людей похищали именно из-за выкупа. Обычно его выплачивает судовладелец, – пояснили в российском посольстве. – Известно, что судовладелец каким-то образом имеет отношение к переговорам. Поэтому можно рассчитывать, что компания пойдет на такой шаг.

Дипломатам уже удалось пообщаться с оставшимися на судне моряками-россиянами, однако информации о местонахождении и состоянии здоровья захваченных пиратами граждан РФ у них нет до сих пор.

– Похитители не выходили на связь с посольством, и мы не обладаем информацией, выдвигались ли какие-то требования, – рассказали в посольстве. – Раненых среди находящихся на борту членов команды нет.

Представители частной судоходной компании Mediterranean Shipping Company – второго морского грузоперевозчика в мире – не смогли оперативно предоставить ответ на запрос «Известий».

Силой не брать

Международному сообществу нужно обратить пристальное внимание на борьбу с пиратством в этом регионе, как это было сделано ранее в Аденском заливе, считает Владимир Шаманов. Россия, в свою очередь, готова присоединиться к этой работе.

– Учитывая, что в этой части проходят судоходные пути транзита из Европы в Азию и обратно, конечно, необходимо принимать международные усилия. ООН должна предложить ведущим странам выделить определенные ресурсы для создания необходимых условий безопасности судохода. И здесь никаких проблем я не вижу. Вопрос надо решать, – заявил «Известиям» парламентарий. – Исходя из договоренностей, Россия сегодня обладает возможностями для выделения средств. Военная сила при освобождении моряков может применяться только после решения СБ ООН.

Контейнеровоз MSC Mandy под флагом Панамы с 23 россиянами на борту был атакован пиратами у берегов Бенина в Гвинейском заливе в ночь на 2 января. Ранее сообщалось, что нападение было совершено на быстроходном катере группой в составе до 10 человек. Похитители захватили шестерых членов экипажа, включая капитана и двух его помощников. 5 января судно прибыло в порт Котону – финансовую столицу Бенина. После того как на борт на замену похищенным поднялись новые члены экипажа, судно продолжило путь и на момент публикации находилось у берегов Сенегала.

Гвинейский залив является самым опасным для судоходства местом на Земле. Ранее таковым считался Аденский залив, где хозяйничали сомалийские пираты. Однако с началом международной военной операции число нападений на проходящие у берегов Восточной Африки корабли резко сократилось. В деятельности по противодействию пиратам сегодня принимают участие Россия, Китай, Япония, страны НАТО и другие государства.

<https://iz.ru/832046/kirill-gulov-dmitrii-laru/koshelek-ili-zhizn-zakhvachennykh-u-beregov-afriki-rossiian-mogut-vykupit>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; МОРПОРТ «АЗОВ» В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 15,6%, ДО 12,9 МЛН Т

Морской порт «Азов» в 2018 году увеличил перевалку грузов на 15,6% по сравнению с показателем 2017 года - до 12,915 млн тонн, сообщили «Интерфаксу» в руководстве порта.

В том числе, объем перевалки грузов на терминалах действующих в порту стивидорных компаний вырос на 24,1% и составил 10,605 млн тонн.

За прошлый год через акваторию порта проследовало 18 тыс. 654 судна (рост на 14,3%).

Порт «Азов» расположен на линии 9-го интермодального коридора, предназначенного для переброски грузов с севера на юг и работы с грузопотоками Балкано-Дунайского и Средиземноморского направлений. Порт работает в условиях круглогодичной навигации, принимает суда типа «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн.

В настоящее время в морском порту «Азов» действуют 10 стивидорных компаний, крупнейшей из которых является ООО «Азовский морской порт».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; АСТРАХАНСКИЙ СУД РАССМОТРИТ 17 ЯНВАРЯ ИСК СТРУКТУРЫ WARTSILA О БАНКРОТСТВЕ СУДОЗАВОДА «ЛОТОС»

Арбитражный суд Астраханской области 17 января рассмотрит иск ООО «Вяртсиля Восток» (Санкт-Петербург, «дочка» финской Wartsila) о банкротстве АО «Судостроительный завод «Лотос» (MOEX: LOTS) (Астраханская область, входит в производственный дивизион CNRG Group - структуры «Объединенной судостроительной корпорации», ОСК), говорится в материалах суда.

Сообщается, что долг завода перед истцом составляет 7 млн 197 тыс. 901 рубль. Суть претензий в материалах не указана.

В пресс-служба завода «Лотос» «Интерфаксу» сообщили, что предприятие планирует погасить долг перед «Вяртсиля Восток» до первого заседания арбитражного суда по данному иску.

АО «ССЗ «Лотос» является ведущим судостроительным предприятием на юге России, осуществляет ремонт корпусов судов, судовых систем и механизмов.

«Лотос» в январе-сентябре 2018 года получил чистый убыток по РСБУ в размере 469,8 млн рублей, что в 3 раза больше, чем годом ранее. Выручка судозавода снизилась в 2 раза, до 596 млн рублей, при этом себестоимость превысила выручку, что привело к получению валового убытка в размере 217 млн рублей против 514 тыс. рублей валовой прибыли по итогам трех кварталов 2017 года.

CNRG Group (ранее - «РР-Морские нефтегазовые проекты») создана в 2006 году. Ключевыми направлениями деятельности являются проектирование, строительство и установка в море технических средств для освоения морских нефтегазовых месторождений.

Wartsila специализируется на разработке интеллектуальных технологий и решений для морской и энергетической отраслей. В 2017 году чистые продажи финской компании составил 4,9 млрд евро.

### ТАСС; 2019.01.09; ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ О НЕВЫПЛАТЕ ЗАРПЛАТ РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ С СУХОГРУЗА SUROV

Южная транспортная прокуратура начала проверку в связи с заявлением моряков судна Surov о том, что судовладелец не выплачивает им зарплату. Об этом сообщили ТАСС в среду в пресс-службе ведомства.

«По поступившему обращению члена экипажа сухогруза Surov Новороссийской транспортной прокуратурой организована проверка», - говорится в ответе ведомства на запрос о том, поступали ли в прокуратуру обращения о невыплате зарплат морякам.

Инспектор Международной федерации транспортных рабочих в Новороссийске Ольга Ананьина рассказала ТАСС, что моряки не получают зарплату уже несколько месяцев. «Там [на Surov] невыплата зарплаты с октября месяца [2018 года], у части команды - с сентября, документы вроде подписали, но деньги в реальности еще не выдали. По поводу зарплаты они обращались ко мне еще до происшествия - где-то неделю назад», - рассказала она.

По ее данным, большая часть моряков сухогруза Surov россияне - жители Крыма и других регионов, капитан и старший помощник - граждане Азербайджана. При этом судно ходит под флагом Монголии, это осложняет работу профсоюза. Судовладелец - компания из Турции (ранее сообщалось, что это Vikaro Overseas Co).

В конце декабря сухогруз Surov компании Vikaro Overseas Co сел на мель около Таманского полуострова. Машинное отделение судна было наполовину затоплено из-за пробоины, разлива нефтепродуктов не произошло, команду спасатели доставили на берег. С судовладельцем велись переговоры по транспортировке сухогруза и репатриации членов экипажа.

Ананьина добавила, что пока с судном работает страховая компания. Судно остается на мели.

<https://tass.ru/proisshestviya/5982490>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; ДЕСЯТЬ МОРЯКОВ РОССИЙСКОГО СУДНА STREAMLINE ОБЪЯВИЛИ В ТУРЦИИ ГОЛОДОВКУ ИЗ-ЗА ПОЛУГОДОВОЙ НЕВЫПЛАТЫ ЗАРПЛАТЫ

Экипаж арестованного в Турции российского судна Streamline в среду объявил голодовку в связи с невыплатой зарплаты, сообщил агентству «Интерфакс-Юг» председатель Азово-Донской территориальной организации Российского профсоюза моряков Леонид Глушак.

«Экипаж судна объявил голодовку с сегодняшнего дня в связи с задолженностью многомесячной зарплаты в размере $90 тыс. На данный момент деньги так и не заплатили. Турецкая сторона подала в суд на старого владельца из-за задолженности по топливу и сборам. Судно было арестовано по долгу в Турции. Нынешний владелец решает вопрос по снятию ареста, чтобы расплатиться с членами экипажа и вернуть их домой», - сказал Л.Глушак.

В свою очередь пресс-служба Южного следственного управления на транспорте СКР сообщает, что проводится проверка по сообщениям СМИ о невыплате зарплаты десятерым морякам судна Streamline.

«По данным, опубликованным в СМИ, судовладелец с июня 2018 года не выплачивал зарплату десятерым членам экипажа судна Streamline - девяти россиянам и гражданке Украины. Со слов капитана сухогруза задолженность составила более 90 тыс. долларов», - говорится в сообщении.

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/5982703>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ ; 2019.01.09; СБЕРБАНК И ВТБ МОГУТ ЗАБРАТЬ UTAIR ПОД ПРОЕКТ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ; У ПЕРЕВОЗЧИКА НЕПОДЪЕМНЫЕ ДОЛГИ, А СБЕРБАНК ЕГО КРУПНЕЙШИЙ КРЕДИТОР

Сбербанк и ВТБ по поручению президента и правительства разрабатывают проект авиакомпании для развития региональных перевозок, для этого может быть использована как существующая, так и вновь созданная авиакомпания. Рассматривается вариант забрать для этого проекта Utair путем конвертации долга перед Сбербанком в акции, рассказали «Ведомостям» три человека, знающие об этом от сотрудников этих госбанков, и человек, близкий к руководству Utair. Но использовать Utair в проекте можно и без получения доли в ней, а просто заключив соглашение о перевозках, говорят два собеседника «Ведомостей». Последний вариант был бы прозрачнее. Перевозчика для проекта тогда можно было бы отобрать по конкурсу, есть и другие претенденты помимо Utair, объясняют они.

«Банки рассматривают различные варианты, модель еще прорабатывается, поэтому преждевременно комментировать какие-либо детали», – говорит на это представитель ВТБ. Его коллеги из Сбербанка и Utair от комментариев отказались. Конкретных предложений от банков по участию в региональном проекте в какой-либо форме еще не было, уточняет близкий к Utair человек.

Вариант «забрать» Utair возник потому, что у нее огромные долги, прежде всего перед Сбербанком. Авиакомпания едва ли сможет расплатиться, с ней надо что-то делать, передает один из собеседников «Ведомостей» позицию банкиров. К тому же **Минтранс** на одном из недавних совещаний по долгам Utair заявил, что есть указание президента не банкротить авиакомпании, говорит участник совещания.

Сбербанк и ВТБ предпочли бы партнерские отношения с будущим региональным перевозчиком – разработку модели бизнеса, кредитование, лизинг, но если понадобится и будет указание сверху, то станут и акционерами, уточняет другой собеседник. При этом создание авиакомпании с нуля означает большие невозвращаемые потери: надо законтрактовать минимум три самолета, нанять для них экипажи (по 5–6 на каждый) и бортпроводников и только тогда подать заявку в **Росавиаци**ю на сертификат эксплуатанта, рассмотрение может занять от полугода, добавляет он.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2018 г. перевезла 7,9 млн пассажиров. В парке перевозчика 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72.

Utair должна 11 банкам по двум синдицированным кредитам 38,6 млрд руб. Из них почти треть приходится на Сбербанк. Два других крупнейших участника синдиката – банки «Траст» (около 35%) и «Россия» (около 20%). Госбанк выдал компании кредит и напрямую – на 17,4 млрд руб. На Сбербанк, таким образом, приходится примерно 30 млрд руб., свыше половины банковского долга авиакомпании. Все кредиты выданы в 2015 г. ВТБ в число кредиторов не входит.

Погашение кредитов должно начаться в 2020 г., до этого Utair надо только выплачивать проценты. Но 20 декабря 2018 г. она допустила дефолт, не перечислив кредиторам около 1 млрд руб. по одному из синдицированных кредитов. Эти средства необходимы для операционной деятельности, объяснила авиакомпания. Она также попросила синдикат о реструктуризации обоих кредитов. Представитель «Траста» от комментариев отказался, «России» – не ответил на запрос «Ведомостей». Кредиторам о варианте перехода Utair к Сбербанку не сообщалось, говорит сотрудник банка-кредитора.

Крупнейшие акционеры Utair – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%). Представители «Сургутнефтегаза» и региональных правительств на запросы «Ведомостей» не ответили.

 «Конвертировать долг перед Сбербанком в акции можно за счет допэмиссии Utair. Такое решение должно одобрить простое большинство акционеров, – говорит партнер юрфирмы «НАФКО-консультанты» Ирина Мостовая. – Так что конвертация вполне реализуемая процедура, если крупные акционеры будут «за». Это серьезно поддержало бы авиакомпанию, снизив ее долг, добавляет Мостовая.

«Utair была бы идеальной площадкой для региональной авиакомпании: это самый опытный региональный оператор в России, единственный умеющий работать на маршрутах низкой интенсивности и очень важный для обеспечения транспортной доступности в Западной Сибири», – считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Если Сбербанк договорится с другими акционерами и заметно снизит долг Utair, то может получиться очень качественный региональный проект, добавляет он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/09/791034-utair>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН СИНЕРГИЕВ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, ВЛАДИМИР ДЗАГУТО; 2019.01.10; САНКЦИИ МАХНУЛИ «ЧЕРНЫМ КРЫЛОМ»; САМОЛЕТ МС-21 МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ БЕЗ ИМПОРТНЫХ КОМПОЗИТОВ

Как выяснил “Ъ”, санкции США перекрыли поставки из Америки и Японии материалов для композитного крыла самолета МС-21. Теперь Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и «Ростех» пытаются найти возможность выпуска аналогов в России, но для этого нужны длительные ОКР и сертификация, что может задержать запуск самолета в серию с 2020 года на несколько лет. Другой вариант – заменить композиты на металл, но в ОАК это рассматривать не хотят и утверждают, что решат вопрос. Эксперты согласны, что отказ от «черного крыла» лишает смысла проект, стоимость которого оценивалась Счетной палатой в 438 млрд руб.

Санкции США в отношении АО «Аэрокомпозит» (входит в ОАК) и АО «ОНПП «Технология» имени Ромашина» («Ростех») поставили под угрозу создание композитного «черного крыла» для текущего ключевого перспективного проекта в российском гражданском авиапроме – самолета МС-21. О сложностях с поставками импортных композитов “Ъ” рассказали два топ-менеджера отрасли и подтвердил высокопоставленный чиновник в аппарате правительства. По их словам, ряд компонентов для композитов, использовавшихся для крыла и части киля, шли из США и Японии, но недавно под давлением Вашингтона отгрузка прекратилась. Речь идет о компонентах производства американской Hexcel и японской Toray Industries.

МС-21 должен стать первым среднемагистральным самолетом, созданным в постсоветской России, а удлиненное композитное крыло – одним из его конкурентных преимуществ. Оно повышает экономичность машины и увеличивает ширину салона по сравнению с аналогами от Boeing и Airbus. Сейчас готовы три опытных образца МС-21-300 с «американской» нитью, четвертый самолет в стадии сборки. Весь проект, как писал “Ъ” 5 октября 2018 года, Счетная палата оценивала в 438 млрд руб.

«Оставшийся запас композитов рассчитан на шесть самолетов, обсуждаются пути решения проблемы»,– уточнил один из собеседников “Ъ”. Вариантов немного, признается другой, с учетом «весьма крепких» американо-японских отношений рассчитывать на возобновление поставок не стоит: «Теперь придется брать либо китайские композиты, которые в два раза толще и тяжелее, либо ждать, когда российские предприятия смогут создать что-то похожее». Теоретически специализацию может освоить Елабужский завод композитных изделий, но придется провести ОКР и найти станочно-производственный парк, подчеркивает он, «а это приведет к сдвигу сроков вправо как минимум до 2025 года».

Второй вариант – подключение к импортозамещению структур «Росатома», «они уже обещали рассмотреть варианты оказания помощи». По данным “Ъ”, проблема обсуждалась на совещании с участием чиновников правительства, структур ОАК и «Ростеха», а также «Росатома». По итогам «композитный дивизион» «Росатома» (Umatex) согласился участвовать в проекте разработки и тестировании материалов для МС-21, заказчиком работ станет «Аэрокомпозит». Но, как заметил один из собеседников “Ъ”, сейчас в РФ нет предприятий, производящих такие авиакомпоненты, и прогнозировать сроки для ОКР крайне сложно.

Третий вариант – самый радикальный: по сведениям “Ъ”, ЦАГИ и НИЦ им. Жуковского предложили избавиться от композитов в МС-21 и перепроектировать крыло и киль в металле. Это сократит сроки задержки программы, но «убьет композиты, которые подавались как одно из основных преимуществ лайнера», говорит собеседник “Ъ”. Также, по мнению источников “Ъ”, замена материала чревата сложностями с сертификацией МС-21: необходим повторный цикл испытаний, что скажется и на сроках.

В «Росатоме» не стали комментировать ситуацию.

В «Ростехе» называют проблему «надуманной»: «Есть надежные зарубежные поставщики композитов, есть собственные разработки. Без необходимых материалов авиастроение в любом случае не останется, отказ от использования в МС-21 композитов даже не рассматривается». Отвечая на вопрос о том, правда ли, что японская компания под давлением США перестала поставлять в РФ композиты, которые использовались в крыле МС-21, в аппарате вице-премьера Юрия Борисова заявили “Ъ”: «В правительстве в деталях знакомы со всем, что происходит с МС-21. Проблем, ставящих проект под угрозу, на данный момент не существует».

В ОАК связывают санкции в отношении «Аэрокомпозита» с конкуренцией в нише высокомаржинальных среднемагистральных самолетов. «Эта гражданская компания никак не связана с ОПК, после включения «Аэрокомпозита» в санкционные списки мы начали процедуру обжалования»,– подчеркивают в корпорации. В РФ есть мощности, компетенции и поставщики, необходимые для создания полимеров, при финансовой и организационной поддержке Минпромторга осваивается цепочка производства, заверяют в ОАК.

«Замена материала не влечет конструктивных изменений и может быть оформлена дополнением к сертификату типа без изменения сроков сертификации»,– утверждают в корпорации, обещая выдержать сроки поставок МС-21 «Аэрофлоту», которые запланированы на 2020 год. В Минпромторге «присоединились» к комментарию ОАК, в «Аэрофлоте» и **Росавиаци**и отказались обсуждать ситуацию.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев считает, что создание МС-21 без композитного крыла не имеет смысла, поскольку «есть готовый Ту-204 с металлическим крылом без санкционных рисков», незначительное перепроектирование под двигатель ПД-14 позволит повысить его эффективность. Но это не приведет к созданию лайнера, «конкурентоспособного в сравнении с новейшими Boeing и Airbus». Эксперт полагает, что авиапрому важно получить компетенции в производстве «черного крыла»: тогда перед самолетом откроется не только российский, но и другие рынки, в том числе иранский. Эти технологии важны и для кооперации с Китаем по дальнемагистральному CR-929, добавляет Олег Пантелеев, так как «без крыла участие России в совместном проекте будет выглядеть довольно бледно».

<https://www.kommersant.ru/doc/3850113>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; РОСАВИАЦИЯ В 2019Г БУДЕТ СУБСИДИРОВАТЬ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ИЗ 9 ГОРОДОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ

**Росавиаци**я утвердила список субсидируемых авиамаршрутов из регионов Центрального федерального округа на текущий год, следует из сообщения ведомства.

В частности, субсидии из федерального бюджета будут выделены на рейсы авиакомпании «РусЛайн» по маршруту Воронеж-Калининград, которые будут выполняться с 1 февраля по 31 декабря (дважды в неделю) на воздушных судах Bombardier CRJ-100/200 вместимостью 50 кресел. Всего запланировано 96 парных авиарейсов.

Также «РусЛайн» получит субсидии из федерального бюджета на полеты по маршруту Калининград-Белгород (96 парных рейсов в год с частотой два раза в неделю). Авиарейсы будут выполняться с 1 февраля до 31 декабря на судах Sukhoi SuperJet 100/200 (50 кресел).

Из Калуги субсидируемые авиарейсы будут осуществляться в Екатеринбург, Краснодар, Минеральные воды, Нижний Новгород, Санкт-Петербург, Симферополь и Сочи. При этом полеты в Санкт-Петербург субсидируют Калужская область (36% стоимости) и северная столица (25% стоимости). Полеты в Симферополь будут софинансироваться калужским правительством на 50%, на остальные перелеты - 61%.

Летать из аэропорта «Калуга» по указанным направлениям будут три авиакомпании. «РусЛайн» планирует выполнять полеты в Екатеринбург, Нижний Новгород, Симферополь и Сочи. «Азимут» будет летать в Краснодар, Минеральные воды и Сочи. В Санкт-Петербург полеты будет выполнять авиакомпания «Сибирь» (летает под брендом S7 Airlines).

Также будут субсидироваться рейсы «РусЛайна», которые свяжут Иваново с Санкт-Петербургом и Анапой. По первому направлению запланированы 357 парных полетов, которые будут выполняться с 7 января по 31 декабря ежедневно. По второму - с 1 июня по 31 сентября дважды в неделю (в целом 26 парных авиарейсов). Перевозки по обоим направлениям будут осуществляться на CRJ-100/200 (50 кресел) и софинансироваться из бюджета Ивановской области (по 61%).

Авиакомпания «Сибирь» будет осуществлять субсидируемые рейсы из Ярославля в Санкт-Петербург (124 парных рейса в год). Полеты будут осуществляться при финансовом участии Ярославской области (субсидии в размере 36%) и Санкт-Петербурга (25%). Полеты будут осуществляться самолетами A319 (144 кресла) и Embraer-170 (78 посадочных мест).

Субсидируемые рейсы из Костромы в Санкт-Петербург будут выполняться 3 раза в неделю на протяжении всего года (156 парных рейсов). Софинансирование Костромской области составит 61%. Полеты будут осуществляться на самолетах Ан-26 (41 кресло). Кроме того, в период с 8 июня по 15 сентября планируется субсидировать 29 парных рейсов по маршруту Кострома-Анапа на Ан-26. Размер субсидии Костромской области составит 61%.

Из Брянска **Росавиаци**я субсидирует рейсы в Санкт-Петербург, Краснодар, Сочи и Минеральные воды. В частности, с Санкт-Петербургом областной центр свяжет авиакомпания «Сибирь». Полеты будут выполняться на воздушном судне А319 (170 кресел) и Embraer-170 (78 кресел): с 1 января по 25 апреля и с 1 октября по 31 декабря два раза в неделю, с 26 апреля по 30 сентября планируется выполнять три рейса в неделю. Всего будут осуществлены 124 парных рейса. Маршрут запущен на условиях софинансирования из бюджетов Санкт-Петербурга и Брянской области - 25% и 36% соответственно от общего объема субсидий.

Из Брянска в Краснодар с 1 марта и в Сочи с 1 мая дважды в неделю до конца года будут летать самолеты Sukhoi SuperJet 100 (100 кресел) авиакомпании «Азимут». Всего планируется осуществить 87 и 70 парных рейсов соответственно.

В Минеральные воды один раз в неделю с 1 мая по 30 сентября (22 парных рейса) будет летать самолет CRJ-100 (50 мест) компании «РусЛайн».

Софинансирование из бюджета Брянской области по этим трем направлениям составит 61% от общего объема субсидий.

Липецк авиакомпания «РусЛайн» свяжет с Екатеринбургом, Казанью, Калининградом, Санкт-Петербургом, в летний период - с Сочи и Симферополем. Полеты будут осуществляться на судах CRJ-100/200 вместимостью 50 человек. В Екатеринбург и Казань полеты будут осуществляться дважды в неделю с 7 января до 31 декабря (всего по 102 парных рейса). Софинансирование Липецкой области составит 61%. В Калининград авиакомпания будет летать с 1 февраля по 31 декабря (дважды в неделю, 96 парных рейсов), в Санкт-Петербург - с 7 января по 31 декабря (три раза в неделю, всего 153 парных рейса). Софинансирование из бюджета Липецкой области составит 61%.

С 1 июня по 30 августа будет осуществляться авиасообщение Липецка с Симферополем (два раза в неделю, 26 парных рейсов, софинансирование Липецкой области будет равно 50%) и в Сочи - с 1 июня по 31 августа (дважды в неделю, всего 26 рейсов, софинансирование региона составит 61%).

Из Тамбова «РусЛайн» будет летать в Санкт-Петербург. С 1 февраля до 31 декабря запланированы 96 парных рейсов (по два раза в неделю) самолетах CRJ-100/200.

В летнее время, с 1 июня по 31 августа, компания два раза в неделю (всего 26 парных рейсов) будет летать из Тамбова в Сочи и Симферополь. Софинансирование липецких властей составит 61% и 50% соответственно. Будут задействованы воздушные суда CRJ-100/200.

Как сообщалось, в конце декабря 2018 года **Росавиаци**я утвердила список маршрутов между регионами страны, субсидируемых в 2019 году. В него вошли 197 направлений. В программе примут участие авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR), «РусЛайн», «Азимут», «ЮВТ Аэро», «ИрАэро», «Ангара», S7, «Якутия» и другие.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; РОСАВИАЦИЯ В 2019Г СУБСИДИРУЕТ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В 17 ГОРОДОВ УРАЛА, СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Субсидии из федерального бюджета на авиаперевозки из Красноярска в 17 городов Урала, Сибири и Дальнего Востока в 2019 году будут выделены 9 российским авиакомпаниям, сообщается на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

Так, авиакомпания «Ангара» запускает субсидируемые рейсы в Читу (104 парных рейса в год), Улан-Удэ (Бурятия, 44 рейса), Мирный и Полярный (оба - Якутия, 120 и 69 рейсов соответственно). Полеты будут осуществляться на Ан-148 (75 кресел).

Авиакомпания «РусЛайн» будет летать из Красноярска в Новый Уренгой, Ноябрьск (оба - Ямало-Ненецкий автономный округ, по 102 авиарейса в год в каждый город), Нижневартовск и Белоярский (оба - Ханты-Мансийский округ, 153 и 102 рейса соответственно). Авиарейсы будут выполняться на Sukhoi SuperJet 100/200 (50 кресел).

«КрасАвиа» (Красноярск) открыла маршруты в Кызыл (Тува, 150 авиарейсов в год, L-410, 19 мест) и Абакан (Хакасия, 103 рейса, Ан-24/26, 48 мест). При этом маршрут в Абакан запущен на условиях софинансирования из бюджетов Красноярского края и Хакасии - по 31% от общего объема субсидий от каждого региона.

NordStar (Красноярск) в 2019 году запускает субсидируемые авиарейсы из Красноярска в Омск (104 рейса) и Сургут (Тюменская область, 364 рейса). Полеты будут осуществляться на ATR-42 (46 мест).

Авиакомпания «Якутия» начнет летать в Нерюнгри (Якутия, 87 рейсов в год), «Сибирь» - в Томск (90 рейсов), ЮТэйр - в Усть-Кут (Иркутская область, 44 рейса), «ЮВТ Аэро» - в Челябинск (104 рейса) и «СиЛА» - в Горно-Алтайск (364 рейса).

Маршруты в Челябинск и Омск запущены на условиях софинансирования из бюджетов Омской и Челябинской областей (по 61% от общего объема субсидий).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; РОСАВИАЦИЯ В 2019Г СУБСИДИРУЕТ РЕЙСЫ С КУБАНСКИХ КУРОРТОВ В 6 ГОРОДОВ ЦФО И ПФО, ИЗ КРАСНОДАРА - НА УРАЛ

Субсидии из федерального бюджета на авиаперевозки с двух курортов Краснодарского края - Сочи и Анапы - в шесть городов Центрального и Приволжского федеральных округов в 2019 году будут выделены трем российским авиакомпаниям, сообщается на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

Так, авиакомпания «Азимут» запускает субсидируемые рейсы из Сочи в Калугу (69 парных рейсов в год). Полеты будут выполняться на Sukhoi SuperJet 100 (100 кресел). При этом маршрут будет запущен на условиях софинансирования из бюджета Калужской области в размере 61% от общего объема субсидий.

Авиакомпания «РусЛайн» будет летать из Сочи в Калугу, Липецк и Тамбов (34, 26 и 26 парных рейсов соответственно), а также в Саранск (30 рейсов). Авиарейсы будут выполняться на Sukhoi SuperJet 100/200 (50 кресел). Маршруты будут субсидироваться из бюджетов Калужской, Липецкой, Тамбовской областей в размере 61% от общего объема субсидий и республикой Мордовия в размере 60,1%.

Двум авиакомпаниям будут выделены субсидии из федерального бюджета на авиаперевозки из Анапы в города Центрального федерального округа. Так, «РусЛайн» запускает субсидируемый рейс в Иваново (26 парных рейсов в год), а «Костромское АП» - в Кострому (29 парных рейсов в год). Полеты будут выполняться, соответственно, на CRJ-100/200 вместимостью 50 кресел и Ан-26 вместимостью 41 кресло. Рейсы запущены на условиях софинансирования из бюджетов Ивановской и Костромской областями в размере 61% от общего объема субсидий.

Кроме того, по данным **Росавиаци**и, в 2019 году авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) получит субсидии на авиаперевозки пассажиров из Краснодара в Нижневартовск и Ханты-Мансийск (оба - Уральский федеральный округ, по 61 парному рейсу в год). Авиарейсы будут выполняться на Boeing-737-500 (116 мест). Рейс Краснодар - Ханты-Мансийск запущен на условиях софинансирования из бюджета ХМАО в размере 61%.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; «АЗИМУТ» В 2019Г ПОЛУЧИТ СУБСИДИИ НА РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В 10 ГОРОДОВ РФ

Авиакомпания «Азимут» в 2019 году получит субсидии из региональных бюджетов на авиаперевозки из Ростова-на-Дону в 10 городов России, сообщается на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

Так, авиакомпания запускает субсидируемые рейсы из Ростова-на-Дону в Волгоград (104 парных рейса в год). Маршрут будет открыт на условиях софинансирования из бюджетов Ростовской и Волгоградской областей (по 30,5% от общего объема субсидий).

За счет средств бюджета Ростовской области также будут просубсидированы рейсы в Грозный (104 парных рейса в год), Нижний Новгород (90 рейсов), Казань (110 рейсов), Махачкалу (119 рейсов), Минводы (85 рейсов), Самару (92 рейса), Сочи (187 рейсов) и Калининград (44 рейса). Авиарейсы будут выполняться на лайнерах Sukhoi SuperJet 100 (100 кресел). Челябинская область просубсидирует рейсы из Ростова-на-Дону в Челябинск (104 парных рейса в год). Перевозки будут осуществляться на Bombardier CRJ200 (50 пассажирских кресел).

«Азимут» также получит субсидии из бюджета Волгоградской области на перевозки по маршруту Волгоград-Краснодар (118 парных рейсов на Sukhoi SuperJet 100 в компоновке 100 кресел).

Помимо этого, «Азимут» запускает субсидируемые рейсы из Элисты в Санкт-Петербург(63 парных рейса в год), Симферополь (35 рейсов) и Сочи (44 рейса). Полеты будут выполняться на Sukhoi SuperJet 100 (100 кресел). При этом маршрут будет запущен на условиях софинансирования из бюджета Калмыкии в размере 61% от общего объема субсидий.

«Азимут» получит субсидии и из бюджета Волгоградской области на перевозки по маршруту Волгоград-Краснодар (118 парных рейсов на Sukhoi SuperJet 100 в компоновке 100 кресел).

В числе перевозчиков, выполняющих субсидируемые рейсы в Южном федеральном округе, будет и «ЮТэйр» (MOEX: UTAR). В частности, Волгоградская область просубсидирует рейсы авиакомпании в Самару и Сочи (34 рейса на АТР-72 в компоновке 70 кресел). Кроме того, «ЮТэйр» получит субсидии из бюджета Астраханской области на выполнение рейсов из Астрахани в Ростов-на-Дону и Сочи (по 34 парных рейса в год). Авиаперевозки будут осуществляться на ATR-72 (70 кресел).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; БОЛЕЕ 20 РЕЙСОВ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА И ЧЕЛЯБИНСКА ВОШЛИ В СПИСОК СУБСИДИРУЕМЫХ В 2019Г

**Росавиаци**я утвердила список авиамаршрутов между регионами РФ, субсидируемых в 2019 году в рамках постановления правительства N1242, в него вошли 15 направлений из Екатеринбурга, следует из информации, опубликованной на сайте **Росавиаци**и.

Так, в текущем году из федерального бюджета будут субсидироваться рейсы, выполняемые авиакомпанией «РусЛайн» из Екатеринбурга в Белоярский, Горно-Алтайск, Надым, Нарьян-Мар, Новый Уренгой, Ноябрьск, Сыктывкар, Томск и в обратном направлении.

В свою очередь рейсы «РусЛайна» по маршруту Екатеринбург-Калуга на 61% будут софинансироваться из бюджета Калужской области, Екатеринбург-Липецк - из бюджета Липецкой области, Екатеринбург-Саранск - из бюджета республики Мордовия. Полеты по всем этим направлениям будут выполняться на самолетах CRJ-100/200.

В список субсидируемых также вошли направления из Екатеринбурга в Нижневартовск и Ханты-Мансийск и обратно. Полеты будет выполнять авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) на ATR-72, рейсы на 61% софинансируются из бюджета Ханты-Мансийского автономного округа.

Помимо этого, авиакомпания «Ямал» будет выполнять субсидируемые из федерального бюджета полеты из Екатеринбурга в Нягань и обратно (на CRJ-200). Авиакомпания «Нордстар» будет летать по маршруту Екатеринбург-Омск (на ATR-42, рейсы софинансируются из бюджета Омской области).

Кроме того, будут субсидироваться 10 рейсов в направлении Челябинска.

Так, в текущем году из федерального бюджета будут субсидироваться рейсы, выполняемые авиакомпанией «Азимут» по маршруту Челябинск-Краснодар, и авиакомпанией «РусЛайн» Челябинск - Нарьян-Мар.

Челябинская область софинансирует на 61% рейс «Азимута» Челябинск - Минеральные воды и рейсы авиакомпании «ЮВТ Аэро» Челябинск-Красноярск и Челябинск - Ростов-на-Дону. Кроме того, на 50% из регионального бюджета будут субсидироваться рейсы «ЮВТ Аэро» из Челябинска в Нижневартовск, Новый Уренгой, Сургут и обратно, на 30,5% - из Челябинска в Казань и Самару и обратно той же авиакомпании.

Как сообщалось, всего в список субсидируемых маршрутов между регионами страны в рамках постановления правительства N1242 вошли 197 направлений.

В настоящее время в РФ действуют четыре программы поддержки внутренних авиаперевозок - на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь, которые утверждены одним постановлением, а также межрегиональных рейсов. Согласно бюджету 2019-2021 годов, авиакомпании, участвующие в программе субсидирования межрегиональных перевозок, получат за трехлетний период 25 млрд рублей, в том числе в 2019 году - 7,85 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; АЭРОПОРТ АБАКАНА ПОЛУЧИТ ПОСТРОЕННЫЕ В 2016Г ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ В АРЕНДУ НА 49 ЛЕТ

Правительство РФ разрешило предоставить АО «Аэропорт Абакан» (подконтрольно правительству республики Хакасия) в аренду недвижимость основного аэропорта региона без проведения торгов, говорится в опубликованном на сайте правительства РФ распоряжении.

Срок аренды составит до 49 лет. Всего в распоряжение компании будет передано три объекта недвижимости, находящихся в федеральной собственности.

В документе перечислены кадастровые номера передаваемого в аренду имущества. По данным кадастровой карты, опубликованной на сайте Росреестра, речь идет о патрульной дороге, об основной аварийно-спасательной станции площадью 1,22 тыс. кв. метров и об очистных сооружениях дождевых сточных вод. Все объекты построены в 2016 году.

В пресс-службе аэропорта «Интерфаксу» пока не предоставили комментарий по поводу аренды имущества.

АО «Аэропорт Абакан» создано в октябре 1996 года на базе одноименного госпредприятия. 77,56% уставного капитала компании (100% обыкновенных акций) находится в собственности республики Хакасия.

### ТАСС; 2019.01.10; В ПРИМОРЬЕ ОТКРЫТА ПРОДАЖА ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ

Продажа льготных авиабилетов по трем из восьми возможных направлений стартовала в Приморском крае. Об этом в четверг сообщает пресс-служба краевой администрации.

«В 2019 году в перечень регулярных маршрутов, на которые жители Приморья могут приобрести льготные авиабилеты, вошли восемь направлений. По трем из них авиабилеты уже доступны для покупки», - говорится в сообщении.

В перечень льготных маршрутов вошли направления из Владивостока в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Магадан, Советскую Гавань, Минеральные Воды и Сочи. Сейчас в продаже появились льготные билеты из Владивостока в Магадан (3 тыс. рублей в одну сторону), в Екатеринбург (6,4 тыс. рублей в одну сторону) и Санкт-Петербург (7,5 тыс. рублей в одну сторону). Билеты распространяют авиакомпании «Якутия» и «Уральские авиалинии».

«Авиакомпании «Аэрофлот» и «Сибирь» находятся в стадии заключения соглашений с **Росавиаци**ей. После этого субсидированные авиабилеты [этих компаний] также поступят в продажу», - говорится в сообщении.

Льготные авиаперелеты доступны для нескольких категорий граждан. Это люди в возрасте до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет, инвалиды I группы любого возраста и сопровождающий его человек, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, и инвалиды с детства II или III группы. С ноября прошлого года в число возможных участников программы вошли также многодетные семьи.

<https://tass.ru/ekonomika/5984242>

### ТАСС; 2019.01.09; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В 2018 ГОДУ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДО 56 МЛН ПАССАЖИРОВ

Группа компаний «Аэрофлот» (включает авиакомпании «Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора») перевезла в 2018 году почти 56 млн пассажиров. Об этом сообщил гендиректор группы Виталий Савельев в бортовом журнале «Аэрофлота».

«В минувшем году группа «Аэрофлот» перевезла почти 56 млн пассажиров», - говорится в январском выпуске журнала.

За 2017 год группа перевезла 50,1 млн пассажиров. Таким образом, рост пассажироперевозок в 2018 году составил более 10%.

Группа «Аэрофлот», по данным на конец 2017 года, занимала 40,5% российского рынка по пассажиропотоку, говорится на сайте «Аэрофлота». Маршрутная сеть группы охватывает 315 регулярных направлений в 52 страны мира.

«К вековому юбилею «Аэрофлота», который будет отмечаться в 2023 году, планируем довести пассажиропоток группы до 100 млн человек», - напомнил Савельев.

<https://tass.ru/ekonomika/5982868>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; S7 В АПРЕЛЕ ЗАПУСТИТ РЕЙС МОСКВА - НИЦЦА

S7 Airlines с 28 апреля открывает прямые регулярные рейсы из Москвы в Ниццу, сообщила авиакомпания.

Полеты будут выполняться ежедневно, кроме среды, на самолетах Airbus A320.

Как отмечается, Москва - Ницца станет первым регулярным рейсом S7 во Францию.

«Пассажиры из российских городов могут отправиться в Ниццу рейсами S7 Airlines с удобной стыковкой в аэропорту «Домодедово». Для такого перелета оформляется единый авиабилет, а багаж можно сдать в аэропорту отправления и получить уже в Ницце», - говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; МАНТУРОВ: В РОССИИ ВЕДУТСЯ ПРЕДПРОЕКТНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ДЛЯ СОЗДАНИЯ СВЕРХЗВУКОВОГО ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЁТА

Разработка сверхзвукового гражданского самолёта находится на стадии предпроектных исследований, сообщил «Интерфаксу» глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«На протяжении последних лет консорциумы промышленных компаний и учёные в США, Европе, Японии ведут свои разработки сверхзвукового самолёта. Конструкторские бюро ОАК и наши отраслевые институты, в том числе ЦАГИ и ЦИАМ, проводят аналогичные предпроектные исследования», - заявил Д.Мантуров.

«Мы внимательно следим за ходом работ», - подчеркнул министр.

Он отметил, что «создание нового коммерчески эффективного сверхзвукового гражданского самолёта - самый большой вызов для современной мировой гражданской авиации».

В ноябре 2018 года гендиректор Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) Кирилл Сыпало сообщил, что лётный образец сверхзвукового пассажирского самолёта может быть готов через 2-3 года.

«Вместе с «Туполевым» сейчас идёт активнейшая работа, отобраны три компоновки. Я надеюсь, что в ближайшее время мы сможем их представить, презентовать на соответствующих выставках», - сказал гендиректор ЦАГИ.

Он отметил, что институт также активно продвигает тему бизнес-версии сверхзвукового самолёта.

Модель лёгкого сверхзвукового делового самолёта (ЛСДС), который сможет летать со скоростью 1800 км/ч на расстояние до 7 тысяч километров, была продемонстрирована ЦАГИ на выставке «Гидроавиасалон» в сентябре 2018 года.

«Благодаря особой компоновке и соплу с системой шумоглушения аэродинамические характеристики летательного аппарата высоки на всех режимах его полёта», - говорили в пресс-службе института.

Ранее научный руководитель ЦАГИ, академик РАН Сергей Чернышёв заявлял, что сверхзвуковой пассажирский лайнер позволит за один день слетать из Москвы во Владивосток и обратно.

«Сверхзвук открывает перед пассажиром двери в будущее. Например, командировку из Москвы во Владивосток и обратно можно будет совершить за один день. Увеличится и максимальное расстояние, которое можно пролететь за сутки, - с сегодняшних 3500 до 7500 км», - заявил С.Чернышёв.

Как сообщалось, в конце января 2018 года президент России Владимир Путин высказался за создание гражданской версии сверхзвукового самолёта на базе Ту-160. «Надо сделать гражданскую версию», - сказал В.Путин, понаблюдав за полётом нового сверхзвукового стратегического ракетоносца Ту-160 «Пётр Дейнекин» 25 января в Казани.

Президент напомнил, что в СССР существовал гражданский сверхзвуковой самолёт Ту-144. «Ту-144 почему сошёл с производства - билет должен был соответствовать какому-то среднему заработку в стране. А сейчас ситуация другая. Сейчас крупные компании появились, которые могли бы использовать этот самолёт», - сказал В.Путин.

Он отметил, что сейчас быстрее долететь до Нью-Йорка, чем из Калининграда до Владивостока.

Со своей стороны глава ОАК Юрий Слюсарь сообщил В.Путину, что у корпорации уже есть проект подобного сверхзвукового гражданского лайнера.

### ТАСС; 2019.01.10; DPA: В ГЕРМАНИИ В ТРЕХ АЭРОПОРТАХ НАЧАЛАСЬ ЗАБАСТОВКА СЛУЖБ БЕЗОПАСНОСТИ

Сотрудники служб безопасности трех аэропортов в Германии - Дюссельдорфа, Кельна/Бонна и Штутгарта - начали в четверг предупредительную забастовку, которая нарушит планы десятков тысяч человек. Как сообщило агентство DPA, она продлится сутки.

В аэропорту Штутгарта стачка началась в 03:00 (05:00 мск), в других двух - в 00:00 (02:00 мск). Ожидается, что в течение дня будет отменено более 500 рейсов. Забастовка коснется в общей сложности 110 тыс. пассажиров. Авиакомпании просят клиентов заранее проверять статус рейса через интернет.

К стачке призвал профсоюз Verdi - там требуют повышения зарплаты и улучшения условий труда для сотрудников служб безопасности германских аэропортов. По оценке профсоюза, Федеральная ассоциация компаний, предоставляющих услуги по обеспечению безопасности полетов (BDLS), должным образом не отреагировала на забастовку, которую в понедельник провели работники берлинских аэропортов Тегель и Шенефельд. Тогда в результате акции протеста в Берлине были отменены десятки рейсов.

Ранее тарифные переговоры между Verdi и BDLS завершились без каких-либо результатов. Следующий раунд намечен на 23 января.

<https://tass.ru/obschestvo/5984267>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; ФАС ЗАКРЫЛА ДЕЛА ПРОТИВ ДОМОДЕДОВО И ШЕРЕМЕТЬЕВО ПО ПОВОДУ ДОПУСКА ТАКСИ НА «ПЕРВУЮ ЛИНИЮ»

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России прекратила дела против аэропортов «Домодедово» и «Шереметьево» по поводу допуска такси на «первую линию».

«Операторы аэропортов устранили нарушения, организовали доступ квалифицированных участников рынка такси на «первую линию» привокзальных площадей. Более того, аэропорты совместно с операторами такси обязались в 2019 году обеспечить технические решения, которые позволят устанавливать одинаковые цены на услуги такси, заказываемые в порядке живой очереди с «первой линии» и с помощью мобильных приложений», - сообщило ведомство в среду.

ФАС также обещает проследить за выполнением аэропортами принятых на себя обязательств и «продолжит мониторинг на этом рынке».

В конце 2017 года глава ФАС Игорь Артемьев заявлял, что регулятор будет добиваться расширения списка таксопарков, допущенных к «первой линии» московских аэропортов. Если аэропорты не выполнят требования службы, их ждут «жесточайшие штрафы», утверждал чиновник.

### ТАСС; 2019.01.09; СУД ПРИНЯЛ ИСК ПРОКУРАТУРЫ К АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» ОБ ОТМЕНЕ ПЛАТНОЙ РЕГИСТРАЦИИ НА РЕЙСЫ

Щербинский суд Москвы принял к рассмотрению иск прокуратуры об отмене платной регистрации на рейсы авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») в зарубежных аэропортах. Об этом в среду ТАСС сообщили в суде.

«Исковое заявление Московской межрегиональной транспортной прокуратуры к ООО «Авиакомпания «Победа» принято к рассмотрению», - сказали в суде. В течение пяти рабочих дней суд назначит дату рассмотрения заявления. В декабре 2018 года иск был оставлен судом без движения для исправления прокуратурой допущенных в нем нарушений.

Как сообщили в пресс-службе суда, подготовка по иску прокуратуры об отмене платной регистрации на рейсы авиакомпании «Победа» пройдет 28 января.

«Подготовка по иску к ООО «Авиакомпания «Победа» назначена на 28 января в 14:00 мск», - сказала представитель суда.

Ранее прокуратура провела проверку по сообщениям в интернете и обращениям граждан, в результате которой выявлены неправомерные требования лоукостера к пассажирам. Так, в правилах перевозки пассажиров и багажа, размещенных на официальном сайте авиакомпании «Победа», для пассажиров устанавливается сбор в размере €25 за регистрацию на авиарейсы в аэропортах иностранных государств. Прокуратура обратилась в суд с иском, в котором требует отменить эту норму.

При этом представитель «Победы» сообщал ТАСС, что введение платы за регистрацию - один из способов сокращения расходов авиакомпании. Лоукостер намерен в суде отстаивать права клиентов не платить за услугу регистрации в аэропорту (при онлайн-регистрации, а услуга регистрации на стойке уже заложена в стоимость билета - прим. ТАСС). В пресс-службе лоукостера добавили, что считают неправильным включать в тариф стоимость услуги регистрации, если клиенты хотят сэкономить и зарегистрироваться самостоятельно.

На данный момент доля пассажиров «Победы», предпочитающих онлайн-регистрацию при вылете из-за рубежа, составляет 85%, компания ожидает роста доли таких пассажиров до 95%. Введение платы за регистрацию в зарубежных аэропортах - это мотивация клиентов к самостоятельной регистрации для сокращения расходов авиакомпании, эта мера позволила «Победе» не повышать цены на перелет из-за резкого роста стоимости авиатоплива в 2018 году, отметили в пресс-службе.

С конца октября авиакомпания сделала платной регистрацию в зарубежных аэропортах и планирует в будущем ввести такую меру и на внутренних рейсах. Как сообщал в интервью ТАСС гендиректор «Победы» Андрей Калмыков, компания обратилась в **Минтранс** России с предложением разрешить авиаперевозчикам не включать в стоимость билета плату за регистрацию в аэропорту.

<https://tass.ru/obschestvo/5982906>

### ТАСС; 2019.01.09; ПРОКУРАТУРА ТРЕБУЕТ ОТ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» РАЗРЕШИТЬ ПРОВОЗ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОГО ОРУЖИЯ

Заместитель московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном транспорте просит суд признать незаконным запрет авиакомпании «Победа» на перевозку оружия, боеприпасов и патронов на борту ее самолетов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Щербинского суда Москвы.

«Прокурор, ссылаясь на нормы действующего законодательства, просит суд признать незаконными действия авиакомпании по установлению запрета на перевозку оружия, боеприпасов и патронов к нему на бортах ее воздушных судов и обязать авиакомпанию «Победа» привести правила перевозки в соответствие с требованиями ФАП-82 (приказ **Минтранса** РФ от 28 июня 2007 года) «Об утверждении федеральных авиационных правил») в части положений о провозе оружия, боеприпасов и патронов к нему», - сказала представитель суда Светлана Ехтанигова.

Подготовка дела к судебному разбирательству назначена на 30 января, в 14:20 мск, отметили в суде. В ходе подготовки будет назначена дата слушаний иска по существу.

Согласно пункту 196 ФАП-82, воздушная перевозка оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, которые запрещают перевозить технические инструкции, осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации и нормативными правовыми актами РФ. К перевозке такие грузы принимаются только классифицированными, идентифицированными, упакованными, маркированными и документально оформленными в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации и нормативных правовых актов РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/5983063>

### ТАСС; 2019.01.09; ГЛАВУ АВИАКОМПАНИИ IFLY БУДУТ СУДИТЬ ЗА ДАЧУ ВЗЯТОК СОТРУДНИКУ РОСАВИАЦИИ НА 2 МЛН РУБЛЕЙ

Гендиректор авиакомпании iFly предстанет перед судом за дачу взяток на 2,1 млн рублей заместителю начальника управления регулирования перевозок **Росавиаци**и за выдачу разрешения на разовые полеты. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе Следственного комитета РФ.

«Следственными органами Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК (ММСУТ) завершено расследование уголовного дела в отношении генерального директора авиакомпании iFly, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 291 УК РФ («Дача взятки должностному лицу в особо крупном размере»). Уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу», - сообщили в СК.

Представитель ММСУТ Лариса Марковец уточнила ТАСС, что обвиняемый - Евгений Филатов, арестованный в июле 2018 года.

По данным следствия, обвиняемый в 2017-2018 годах за организацию выдачи для авиакомпании разрешения на разовые полеты гражданских воздушных судов в порядке международных чартерных сезонных рейсов ежемесячно передавал замначальника управления регулирования перевозок **Росавиаци**и взятку в сумме 180 тыс. рублей. Общая сумма взяток составила 2 млн 160 тыс. рублей. «В целях обеспечения наказания следствием приняты меры по наложению ареста на имущество генерального директора авиакомпании iFly на сумму 27 млн рублей», - сообщили в СК.

Кроме того, следствием предъявлено обвинение сотруднику **Росавиаци**и в получении взяток (ч. 6 ст. 290 УК РФ). Он арестован, расследование в отношении него продолжается.

<https://tass.ru/proisshestviya/5983778>

### ТАСС; 2019.01.09; СЛЕДОВАВШИЙ ИЗ КРАСНОЯРСКА В МОСКВУ САМОЛЕТ СОВЕРШИЛ ЭКСТРЕННУЮ ПОСАДКУ В ХМАО

Самолет, следовавший из Красноярска в Москву, совершил экстренную посадку в Нижневартовске из-за плохого самочувствия одного из пассажиров, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе управления на транспорте МВД России по Уральскому федеральному округу (УрФО).

«Рейс Красноярск - Москва совершил незапланированную посадку в Нижневартовске в связи с тем, что пассажиру 1984 года рождения стало плохо», - сообщили в пресс-службе.

По данным ведомства, причиной ухудшения состояния стал гипертонический криз. «Пассажир госпитализирован в больницу Нижневартовска», - добавила собеседница агентства.

Информацию об инциденте подтвердили ТАСС в пресс-службе компании «Аэрофлот», которая выполняла рейс. «В настоящее время рейс уже вылетел в Москву», - добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/proisshestviya/5983894>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.09; ЮТЭЙР ОСПАРИВАЕТ В СУДЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ УФАС О ПРЕКРАЩЕНИИ ПРИМЕНЕНИЯ НЕОБОСНОВАННЫХ ТАРИФОВ

Арбитражный суд Республики Дагестан 31 января рассмотрит иск авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) о признании незаконным и отмене предупреждения республиканского управления ФАС России от 10 октября 2018 года, говорится в материалах суда.

Как сообщили «Интерфаксу» в дагестанском УФАС, в предупреждении ведомство требовало от авиакомпании прекратить устанавливать и применять необоснованные тарифы экономического класса на регулярном маршруте Махачкала-Москва-Махачкала.

Ранее сообщалось, что в декабре 2018 года дагестанское УФАС возбудило дело в отношении авиакомпаний «Россия», «Победа», «ЮТэйр» и «Нордстар» из-за необоснованных тарифов экономкласса на пассажирские перевозки по данному маршруту. Дело возбуждено по признакам нарушения п.6 ч.1 ст.10 ФЗ «О защите конкуренции». Рассмотрение дела назначено на 15 января 2019 года.

Возможные нарушения антимонопольного законодательства выразились в действиях авиакомпаний по установлению и применению экономически, технологически и иным образом не обоснованных тарифов, отмечало УФАС.

Ранее управление установило, что авиакомпании «Россия», «Победа», «ЮТэйр» и «Нордстар» коллективно занимают доминирующее положение на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом по маршруту Махачкала-Москва-Махачкала с совокупной долей от 86,9% в 2017 году до 90,5% в I полугодии 2018 года. При этом цены на авиабилеты для пассажиров, получающих услугу одного и того же объема (перелет на соседних креслах с одним и тем же набором сопутствующих услуг), различаются не в зависимости от затрат авиакомпании, а от времени покупки билета и определения самой компанией класса тарифа по таблице бронирования.

### ТАСС; 2019.01.09; РЕЙС ИЗ ПЕТЕРБУРГА В БАРСЕЛОНУ ЗАДЕРЖАН БОЛЕЕ ЧЕМ НА 14 ЧАСОВ ИЗ-ЗА НЕПРИБЫТИЯ САМОЛЕТА

Рейс авиакомпании Vueling из петербургского аэропорта Пулково в Барселону задерживается более чем на 14 часов из-за неприбытия самолета. Как сообщили ТАСС в пресс-службе управляющей аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы», самолет должен был прилететь в Петербург в 02:10 мск, однако пилоты приняли решение не сажать самолет и ушли на аэродром в Хельсинки (Финляндия).

«Пилоты приняли решение из-за погодных условий не совершать посадку в Пулково и посадили самолет в Хельсинки», - сообщили в пресс-службе.

В компании добавили, что, несмотря на снегопад в городе, Пулково работает в штатном режиме. «Пилоты самостоятельно приняли такое решение», - отметили в пресс-службе.

По данным электронного табло Пулково, обратный вылет из Петербурга в Барселону самолет Airbus A320 должен был совершить в 03:00 мск, однако сейчас ожидается, что лайнер вылетит в 17:20 мск.

<https://tass.ru/proisshestviya/5981960>

### КП-САМАРА; ФИЛАТОВА АНАСТАСИЯ; 2019.01.09; ОБЛЕДЕНЕЛИ ЗАКРЫЛКИ: В САМАРЕ ЭКСТРЕННО СЕЛ ЛЕТЕВШИЙ ИЗ ДУБАЯ САМОЛЕТ

В среду днем, 9 января, в аэропорту Курумоч совершил экстренную посадку самолет Boeingавиакомпании Flydubai, который летел из Дубая в Самару. Об этом «Комсомольской правде -Самара» сообщили в Куйбышевской транспортной прокуратуре.

По данным правоохранителей, в 13:50 пилоты самолета сообщили диспетчерам самарскогоаэровокзала, что им необходима аварийная посадка. Дело в том, что в полете у борта

произошло обледенение закрылок. Самолет провел в воздухе на полчаса дольше

запланированного. Он приземлился в самарском аэропрту в 14:22.

Посадка прошла успешно. Никто из тех, кто находился на борту самолета, а это 170 пассажиров

и 7 членов экипажа, - не пострадал. В настоящее время сотрудники транспортной прокуратуры

проводят по факту происшествия проверку.

Самолет провел в воздухе на полчаса дольше запланированного

<https://www.samara.kp.ru/daily/26926/3977173/>