**16 ЯНВАРЯ 2019**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2019.01.15; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ УТОЧНИТЬ ПАРАМЕТРЫ ВСМ МОСКВА - КАЗАНЬ К КОНЦУ МАРТА

**Минтранс** РФ планирует к концу марта уточнить все аспекты ВСМ Москва - Казань, сообщил ТАСС в рамках Гайдаровского форума **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

«Работа, которая связана с уточнением всех аспектов проекта [ВСМ Москва - Казань], продолжается. К концу марта мы ее закончим», - сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/6001231>

### ТАСС; 2019.01.15; БОЛЕЕ 447 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕВЕЗТИ ПО ПРОГРАММЕ СУБСИДИРОВАНИЯ ПОЛЕТОВ В ДФО

Более 447 тыс. человек планируется перевезти по программе субсидирования авиарейсов в Дальневосточный федеральный округ. Об этом ТАСС в кулуарах Гайдаровского форума сообщил **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**.

«Все авиакомпании заключили соглашения с **Росавиаци**ей, открыли продажу по субсидируемым билетам. Ожидаем, что по этой программе на Дальний Восток и обратно в 2019 году будет перевезено более 447 тыс. человек», сообщил он.

Он напомнил, что 2,8 млрд рублей из 3,8 млрд рублей, выделенных на субсидируемые авиарейсы в ДФО, Калининград и Симферополь, пойдут на финансирование полетов на Дальний Восток.

Как сообщала ранее **Росавиаци**я, десять авиакомпаний будут выполнять субсидируемые перелеты в Симферополь, Калининград и на Дальний Восток.

В 2019 году перевозки будут выполняться круглогодично. Ранее программы субсидируемых полетов длились с 1 марта по 1 декабря.

Кроме того, расширен список категорий граждан, которые смогут приобрести билеты по специальному тарифу. Теперь купить субсидируемый билет могут граждане до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет, инвалиды и сопровождающие их лица, а также многодетные семьи.

В 2019 г. на выплату авиакомпаниям субсидий из федерального бюджета выделяется 3,811 млрд руб. 75% этой суммы (2,858 млрд руб.) направляется на субсидирование полетов из Дальнего Востока, Сибири, других районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. 15% (571,77 млн руб.) - в Симферополь и обратно. 10% (381,18 млн руб.) - из Калининграда и обратно.

<https://tass.ru/ekonomika/6001277>

### ТАСС; 2019.01.15; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В 2018 ГОДУ ПЕРЕВЕЗЛИ РЕКОРДНЫЕ 116 МЛН ПАССАЖИРОВ

Российские авиакомпании за 2018 год перевезли рекордные 116 млн пассажиров, сообщил ТАСС **министр транспорта РФ** **Евгений Дитрих** в кулуарах Гайдаровского форума.

«За прошлый год российскими авиакомпаниями перевезено порядка 116 млн пассажиров. Из них 68 млн - внутренними рейсами, это рост на 9,7%, и 47,5 млн - международными, рост на 11,9%», - сказал министр.

При этом в период новогодних праздников авиакомпании РФ обслужили более 4 млн пассажиров.

«Что касается новогодних праздников, это наиболее загруженный период работы наших авиакомпаний и аэропортов. В прошлом году с 31 декабря по 8 января аэропорты обслужили порядка 4 млн человек. В текущем сезоне только московские аэропорты обслужили более 2,25 млн пассажиров (в прошлом году - 1,69 млн пассажиров). В целом по аэропортам России ожидается рост данного показателя», - отметил **Дитрих**.

В 2017 году российские авиакомпании перевезли 105 млн пассажиров, это также было рекордным значением на тот момент. Предыдущее максимальное значение - 93,2 млн человек в 2014 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6000798>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НЕ РАССМАТРИВАЛО ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ НА БАЗЕ ЮТЭЙР - АКИМОВ

Правительство РФ не рассматривало проект создания новой региональной авиакомпании, который прорабатывают Сбербанк (MOEX: SBER) и ВТБ (MOEX: VTBR), на базе «ЮТэйр» (MOEX: UTAR), заявил курирующий транспорт вице-премьер **Максим Акимов**.

«Пока нет у нас в повестке подобного рода проекта», - завил он, отвечая на соответствующий вопрос журналистов в кулуарах Гайдаровского форума во вторник.

Вместе с тем вице-премьер отметил, что «гипотетически существующие возможности не надо отвергать и не надо отрицать - просто это запрос на стороне рынка, самой компании, кредиторов компании».

«Пусть они это обсуждают, вносят предложения. Если такие предложения будут экономически обоснованными, можно, наверное, и поддержать. Главное, чтобы инициативы были», - добавил **М.Акимов**.

Он также подчеркнул, что правительство не будет настаивать на создании перевозчика на базе «ЮТэйр». «Правительство тут точно не будет до определенного момента - если не будет никаких кризисных действительно дел - правительство точно не будет драйвером этого процесса «, - сказал чиновник.

О том, что новая региональная авиакомпания может быть создана на базе «ЮТэйр», ранее в январе сообщила газета «Ведомости» со ссылкой на источники. Вариант «забрать» «ЮТэйр» возник потому, что у нее огромные долги, прежде всего, перед Сбербанком, авиакомпания едва ли сможет расплатиться, передал один из собеседников газеты позицию банкиров. UTair должна 11 банкам по двум синдицированным кредитам 38,6 млрд руб. Из них почти треть приходится на Сбербанк. Госбанк выдал компании кредит и напрямую - на 17,4 млрд руб. На него, таким образом, приходится примерно 30 млрд руб. - свыше половины банковского долга авиакомпании. Все кредиты выданы в 2015 г. ВТБ в число кредиторов не входит.

Про поручение правительства Сбербанку и ВТБ создать авиакомпанию для региональных перевозок стало известно в октябре. В банках заявляли, что параметры проекта будут зависеть от оценки нанятого для этого Bain. Глава ВТБ Андрей Костин говорил, что общие инвестиции могут превысить $1 млрд руб. Первый зампред Сбербанка Лев Хасис заявлял при этом, что банк не собирается становиться акционером авиакомпании - его участие будет сводиться «к консультационной помощи и помощи парком воздушных судов на условиях лизинга.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.15; АКИМОВ НАЗВАЛ ПЕРСПЕКТИВНОЙ ИДЕЮ ВВЕДЕНИЯ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч

Вице-премьер России **Максим Акимов** назвал перспективной идею введения штрафа за превышение скорости на 10 км/ч. Об этом он заявил журналистам в кулуарах Гайдаровского форума, передаёт ТАСС.

«Мне кажется эта идея перспективной, правильной, как и идея неприятной меры по ужесточению ответственности», – сказал зампредседателя Правительства России. Он напомнил, что меры, касающиеся ремней безопасности и ужесточения наказания за пьяное вождение, позволили снизить количество погибших почти вдвое.

Идею введения штрафа за превышение скорости **Акимов** называл перспективной, он считает, что «её надо пообсуждать». «Никто не собирается с ходу вносить законопроекты, но эта идея правильная», – добавил он.

3 января стало известно, что МВД совместно с **Минтрансом** представит к 1 марта предложения по вопросу введения штрафа за превышения скорости на 10-20 км/ч. Соответствующие предложения по изменению Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) ведомствам поручила подготовить Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения.

<https://www.pnp.ru/social/akimov-nazval-perspektivnoy-ideyu-vvedeniya-shtrafa-za-prevyshenie-skorosti-na-10-kmch.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕЧАЕТ ПРОДАЖУ КОНТРОЛЬНОГО ПАКЕТА ТРАНСКОНТЕЙНЕРА В 2019 Г

Правительство РФ ориентируется на продажу контрольного пакета ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN), принадлежащего ОАО «Российские железные дороги», в 2019 году.

«Мы готовим график продажи, предусматривающий закрытие сделки в течение этого года на тех же условиях, о которых я всегда говорил - максимальное количество участников, недискриминационные условия, открытые торги», - заявил вице-премьер РФ **Максим Акимов** журналистам в кулуарах Гайдаровского форума во вторник.

Правительство РФ уже не первый год обсуждает продажу 50% + 2 акции оператора. Предыдущий глава РЖД Владимир Якунин настоял на передаче доли в «Объединенную транспортно-логистическую компанию» (ОТЛК) России, Белоруссии и Казахстана, создававшуюся для транзита контейнерных грузов между Европой и Китаем. Однако с приходом Олега Белозерова концепция совместного предприятия поменялась: его было решено развивать по принципу asset light (без активов).

Кабинет министров же после смены руководства монополии согласился на приватизацию пакета акций оператора. Хотя пока формально он и остается у ОТЛК, есть принципиальное решение о его продаже. В 2017 г. вопрос вышел на уровень Игоря Шувалова, занимавшего тогда пост первого вице-премьера, после дискуссий стали понятны общие контуры сделки.

При этом обозначился достаточно широкий круг потенциальных претендентов на долю. Интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), CMA CGM с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций и, конечно же, крупнейший миноритарий оператора - FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH)), контролируемый группой «Сумма» Зиявудина Магомедова и ее партнерами.

Представители последней, владевшей 25,07% акций оператора, выражали активное стремление консолидировать контрольный пакет, и считались главными претендентами на актив. В случае покупки оператора планировалось интегрировать с FESCO для создания «национального чемпиона», отмечал, в частности, первый заместитель исполнительного директора «Суммы» Александр Панченко.

Однако в конце 2017 г. 24,5% акций оператора у второго его крупного миноритария - НПФ «Благосостояние» (создано при участии «Российских железных дорог») - выкупило ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова. Последний заявлял журналистам, что у «Благосостояния» акции были выкуплены по приемлемой цене (она «соответствовала рыночному уровню» - около 14,75 млрд руб.) «с целью заработать деньги», однако не исключил и возможности участия в конкурсе по продаже контрольного пакета. Хотя и дал понять, что пока это больше потенциальный интерес: «Мне интересно каждый день обедать - вот на таком уровне».

В марте «Енисей» провел в совет директоров оператора двоих своих представителей - руководителя проектов Millhouse (компания Абрамовича) Давида Давидовича и управляющего директора фонда прямых инвестиций Invest AG (структура А.Абрамова и другого совладельца Evraz Александра Фролова) Сергея Лудина. Затем был сменен и руководитель «Трансконтейнера»: пост генерального директора занял Вячеслав Сараев, занимающий различные должности в структурах Evraz.

На этом фоне в марте 2018 г. З.Магомедов и его брат Магомед были арестованы. Им было предъявлено обвинение в организации преступного сообщества, мошенничестве, растрате и незаконном обороте оружия. В октябре FESCO продала ВТБ (MOEX: VTBR) 24,84% из своего пакета в операторе, при этом банк заключил форвардный контракт со сторонним инвестором. Его финансовая организация не называет, но на транспортном рынке есть мнение, что долю также приобретут структуры А.Абрамовича и А.Абрамова.

Эту мысль косвенно подтверждает и список кандидатов, выдвинутых в совет директоров «Трансконтейнера» от ВТБ для голосования на внеочередном собрании акционеров оператора 18 января (созвано по инициативе «Енисея»). В это число, например, вошел Леа Верни - председатель совета директоров Zoltav Resources, контролируемой сыном Р.Абрамовича - Аркадием. Кроме того, банк выдвинул в совет директоров оператора вице-президента «Си Ай Эс Инвестмент Эдвайзерс» (Invest AG) Максима Гавриленко (в 2012-2015 гг. - старший аналитик департамента нефтегазовых проектов Газпромбанка (MOEX: GZPR)).

Между тем, металлургический профиль новых совладельцев, плохо сочетаемый с контейнерным бизнесом, а также предположения об использовании банка для выкупа доли старшего миноритария (без отвлечения средств) и заявления о временном характере инвестиции породили перетолки о консолидации долей в интересах дальнейшего покупателя. Осенью на рынке даже прошел слух, что из пакета РЖД продаваться будет только 25% «Трансконтейнера» - владельцу доли, близкой к 50%, этого вполне достаточно для получения контроля в операторе.

Однако **М.Акимов** в октябре эти домыслы опроверг, хотя и косвенно подтвердил идею о консолидации миноритарных пакетов одним покупателем. «Вариант «25%» не рассматриваем, несмотря на консолидацию пакета», - сказал он. «Позиция наша не изменилась: мы будем добиваться открытой и прозрачной аукционной продажи пакета целиком», - подчеркивал при этом вице-премьер РФ. По его словам, «если предложение о продаже будет поддержано после доклада руководству страны», стоит ожидать продажи 50% + 2 акций «Трансконтейнера» «максимально конкурентным способом с минимальным объемом ограничений, максимально прозрачно».

При этом в сентябре глава Федеральной антимонопольной службы РФ Игорь Артемьев заявлял, что выступает за «серьезные инвестиционные условия» для покупателей контрольного пакета акций «Трансконтейнера». «Мы за приватизацию (актива - ИФ). Но она должна проходить так, чтобы были инвестиции и рост контейнерных перевозок. То есть приватизация, чтобы остаться там, где есть, мне кажется странной, тем более при нынешних ценах на рынке», - заявлял он.

«Я не буду подсказывать Минэкономразвития, но думаю, там должна быть приватизация с серьезными инвестиционными условиями. Когда государство отдает очень важный актив по низкой цене, должны вкладываться миллиарды долларов в развитие инфраструктуры контейнерных перевозок в РФ. Иначе нельзя даже подпускать никого к этому активу», - подчеркивал глава ФАС.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 68 тыс. крупнотоннажных контейнеров, около 26 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 40 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; НАЧАЛЬНИКОМ УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОДОРОГ РОСАВТОДОРА НАЗНАЧЕН АНДРЕЙ ШИЛОВ

Начальником управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) назначен Андрей Шилов, говорится в сообщении **Росавтодор**а.

Прежний глава управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог **Росавтодор**а Евгений Туриев в конце 2018 г. был назначен заместителем руководителя ведомства.

А.Шилов родился 15 марта 1982 г. в Тюмени. В 2003 году окончил Военно-транспортный университет железнодорожных войск РФ по специальности «Строительство железных дорог, путей и путевое хозяйство», в 2011 году - Северо-Западную академию государственной службы по специальности «Государственное и муниципальное управление».

В период с 2006 по 2014 гг. А.Шилов работал в ФГУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Северо-Запад» **Росавтодор**а в должности заместителя начальника отдела ремонта автомобильных дорог (до 2007 г.), начальника отдела ремонта автомобильных дорог (до 2008 г.), начальника отдела развития и ремонта автомобильных дорог (до 2012 г.), заместителя начальника учреждения (до 2014 г.).

С 2014 г. он перешел на работу в центральный аппарат **Росавтодор**а, где последовательно занимал должности начальника отдела организации подготовки объектов строительства управления проектирования и строительства автомобильных дорог, заместителя начальника управления проектирования и строительства автомобильных дорог **Росавтодор**а, заместителя начальника управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.01.16; ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ ПОБИЛИ РЕКОРД; САМЫЕ ДОРОГИЕ ПРОЕКТЫ – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ

Рекордные 515 млрд руб. – такова стоимость проектов, по которым в прошлом году были подписаны концессионные соглашения с инвесторами, подсчитала инвесткомпания InfraOne, по сравнению с 2017 г. сумма увеличилась в 2,4 раза – с 219 млрд руб. Всего за 12 лет государство подписало около 300 концессионных соглашений на 1,4 трлн руб., сказала аналитик InfraOne Александра Галактионова. Таким образом, в прошлом году рынок концессий увеличился более чем на 50%.

Оценка Национального центра ГЧП еще выше – он насчитал соглашений в прошлом году на 525 млрд руб. Учитывалось большее число проектов в ЖКХ и социальной сфере, рассказывает исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко.

Впрочем, из данных и InfraOne, и Национального центра ГЧП следует, что рынок вырос благодаря нескольким крупным проектам, которые готовились много лет. Аналитики InfraOne насчитали 45 концессий дороже 100 млн руб. против 35 в 2017 г. А Национального центра ГЧП – 55 против 70. «Если не брать в расчет железнодорожные мегапроекты, то рынок по количеству контрактов скорее стагнирует, а не растет», – говорит Ткаченко.

Наиболее значительные инвестиции – в строительство железных дорог, а также в инфраструктуру аэропортов, свидетельствуют данные InfraOne. Например, в 2018 г. государство договорилось с «ТЭПК Кызыл – Курагино» (основные инвесторы – Тувинская энергетическая промышленная компания Руслана Байсарова и «Лидер») о создании и эксплуатации железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино в Красноярском крае и Республике Туве стоимостью 192,4 млрд руб. А также о строительстве железной дороги Обская – Салехард – Надым (концессионный участок дороги Северный широтный ход стоимостью 113 млрд руб.) с компанией СШХ (50,1% – у управляющей компании СШХ Юрия Рейльяна и Виктора Пигина, 49,9% – у «дочки» РЖД «КРП-инвеста»). Строительство и реконструкция аэродромной инфраструктуры «Шереметьево» стоили 61 млрд руб., модернизация аэропорта в Новом Уренгое – 10,8 млрд (инвестор – «Уренгойаэроинвест», который входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова»). А вот автодорожных проектов стало значительно меньше – единственная концессия стоимостью 30 млрд руб. на строительство автодороги в Московской области Виноградово – Болотино – Тарасовка была подписана с группой ВИС.

В список крупных проектов попало несколько школ. В Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО) подписаны соглашения на строительство сразу четырех школ: на 1056 и 1725 мест в Ханты-Мансийске, еще две школы по 1100 мест будут построены в поселках Нижнесортымском и Солнечном, перечисляют аналитики InfraOne. Другие регионы присматриваются к опыту ХМАО в строительстве школ по «коробочным» концессиям, которые предлагают Сбербанк и Газпромбанк, говорит человек, близкий к администрации ХМАО.

В 2019 г. государство собирается потратить на инфраструктуру почти 2,2 трлн руб., подсчитали аналитики InfraOne. Самые крупные проекты с 1 января 2019 г. будут реализовываться по Комплексному плану развития и модернизации магистральной инфраструктуры, а в федеральном бюджете создается фонд развития. Примерно 41% фонда будет направлено на финансирование инфраструктуры, говорится в обзоре InfraOne.

Однако по отношению к ВВП расходы на инфраструктуру не только не растут, но и снижаются последние годы, следует из данных InfraOne, и теперь они будут держаться на уровне 2% ВВП. В федеральном бюджете основной рост расходов на инфраструктуру будет происходить в 2019 г., писали в заключении на проект трехлетнего бюджета аналитики РАНХиГС и Института Гайдара, в основном в связи с увеличением расходов на связь и информатику, а также на дорожное хозяйство (более чем втрое и на 18,2% по отношению к 2018 г. соответственно). В 2020 г. будет лишь небольшой номинальный рост федеральных расходов на инфраструктуру.

Представители Минэкономразвития и **Минтранса** не ответили на вопросы «Ведомостей».

Доходность инвесторов в некоторых инфраструктурных проектах растет: по данным InfraOne, она достигает 15–15,5% против 10,6–12,8% в 2017 г. Но это ниже, чем в 2010–2014 гг. – 18–25%. Ставки долгового финансирования в прошлом году снижались: максимальные – около 11% годовых против 12,9% годом ранее.

Взрывного роста количества новых проектов ждать не следует, но будут интересные проекты средней величины в сфере образования, городской инфраструктуры и IT, говорит Ткаченко. Рынок ждет роста в 2019 г., не согласен партнер бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин. В этом году ожидается подписание концессии по проекту порт Тамань (более 232 млрд руб.), системе весогабаритного контроля (около 118 млрд), есть надежда, что будут реализованы проекты строительства моста через Лену, аэропортовые концессии, перечисляет он. Рынок постепенно начинает взрослеть, будут региональные дорожные проекты, новые проекты в сфере пассажирского транспорта, а также железнодорожные концессии, заключает Качкин.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/01/15/791511-rinok-infrastrukturnih-kontsessii>

### КОММЕРСАНТ; ДАРЬЯ НИКОЛАЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2019.01.16; СО ВСЕМИ ОТСЕКАЮЩИМИ; С 2020 ГОДА БИЗНЕС ИЗБАВЯТ ОТ УСТАРЕВШИХ РЕГУЛЯТОРНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Белый дом возвращается к реформе контроля и надзора, которую можно было считать приостановленной после смены правительства в мае 2018 года. Вчера премьер-министр Дмитрий Медведев на Гайдаровском форуме предложил к 1 февраля 2020 года пересмотреть требования государства к бизнесу, применив механизм «регуляторной гильотины»,– с его помощью через два года все устаревшие обязательные требования должны быть отменены. В аппарате Белого дома готовится и новая версия законопроекта о контрольно-надзорной деятельности (КНД) – принять его власти рассчитывают до конца 2019 года. Эксперты считают, что без спецструктуры в правительстве реформа вряд ли будет реализована в необходимом масштабе, ее в Белом доме создавать не будут, реформой КНД управляет Минэкономики.

Главной темой выступления Дмитрия Медведева на Гайдаровском форуме неожиданно стала реформа контроля и надзора. После ликвидации «Открытого правительства» и ухода из Белого дома курировавшего ее Михаила Абызова процесс выглядел как остановленный – обсуждение темы КНД в Белом доме было эпизодическим, планы по реформе КНД не актуализировались, снижение административной нагрузки на бизнес практически остановилось. Вчера в ситуации появилась определенность: премьер-министр подтвердил, что реформа остается в повестке, курирует ее вице-премьер – руководитель аппарата Константин Чуйченко, «стоять над всем этим процессом» будет Минэкономики.

По данным “Ъ”, новое правительство сначала проводило переоценку реформы, а в конце 2018 года ее итоги рассматривались на серии непубличных совещаний под руководством Константина Чуйченко. Финалом процесса стало совещание о сокращении избыточных требований контрольно-надзорных органов к бизнесу у Дмитрия Медведева 14 января. На нем решено, что реформа все-таки должна иметь фиксированные сроки, господин Чуйченко и чиновники Минэкономики представили предложения и основные развилки процесса. Главные решения этого совещания и огласил вчера на форуме Дмитрий Медведев: проблема избыточных, неэффективных и устаревших обязательных требований к бизнесу будет решаться в том числе с помощью достаточно радикального метода «регуляторной гильотины» – непересмотренные требования будут признаны утратившими силу и затем отменены, инвентаризация должна завершиться 1 февраля 2020 года.

Согласно презентации Минэкономики к совещанию у премьера, схожие реформы за рубежом заняли от девяти месяцев до трех лет. Так, Южная Корея за 11 месяцев пересмотрела 11 тыс. норм, из них половину отменила, 22% упростила. Мексика за девять месяцев пересмотрела 2 тыс. документов, 54% отменены и 27% упрощены, Вьетнам за три года – 5,2 тыс. требований, 9% отменены и 77% упрощены. Впрочем, по словам Даниила Цыганкова – одного из идеологов реализации комплексной регуляторной политики в РФ и соавтора доклада ЦСР, предлагавшего масштабный план дерегулирования (см. “Ъ” от 28 мая 2018 года), ключевым в работе «регуляторной гильотины» является создание спецструктуры, полностью сосредоточенной на реализации задачи. Эффективное дерегулирование экономики удавалось только странам, где им занимался отдельный высокоуровневый правительственный орган – как в Хорватии, Великобритании или Южной Корее. По мнению эксперта, передача полномочий по дерегулированию комиссии по административной реформе или Минэкономики не позволит реализовать идею на нужном уровне: «Не налить молодое вино в старые мехи».

По данным Минэкономики, в РФ контролем и надзором заняты 44 органа власти, всего же насчитывается больше 180 видов госконтроля, требования к предпринимателям заключены более чем в 9 тыс. нормативных актов. По словам Дмитрия Медведева, сократить их число необходимо прежде всего в наиболее зарегулированных сферах – это транспорт, экология, промышленная безопасность, ветеринария и санэпиднадзор. Глава Минэкономики Максим Орешкин уточнил: требования к бизнесу после применения «гильотины» будут систематизированы не по ведомственной принадлежности, а по видам бизнеса, сформировав «систему умного контроля». В режиме пилотного проекта первыми реформа затронет общепит и рестораны. Ранее власти обсуждали применение методики только к документам, принятым до 2010 года – до введения процедуры оценки регулирующего воздействия (ОРВ). Но, как уточнили “Ъ” в Белом доме, на пересмотр пойдут «все требования без ограничения». По словам первого вице-премьера Антона Силуанова, в результате их число должно сократиться вдвое. В любом случае это невозможно без массовой отмены норм СССР: структурам «Открытого правительства» в этом в свое время было де-факто отказано.

Бизнес-ассоциации были крайне недовольны торможением реформы КНД с мая. По данным Минэкономики, полученным при ОРВ, только на соблюдение новых требований, введенных в 2018 году, издержки предпринимателей превышают 150 млрд руб. По словам бизнес-омбудсмена Бориса Титова, предприниматели поддерживают механизм «гильотины», но отмечают, что пересмотр около 2 млн обязательных требований – «очень масштабный, продолжительный и ресурсоемкий процесс». Ранее господин Титов уже жаловался в правительство, что «системной работы по исключению устаревших и необоснованных требований не ведется», и предлагал начать реформу как раз с общепита (см. “Ъ” от 16 июля 2018 года). По оценке главы «Опоры России» Александра Калинина, «обязательных требований больше миллиона, многим из них более 80 лет, их невозможно знать и выполнить», поэтому бизнес ждет поручений премьер-министра. Глава Торгово-промышленной палаты Сергей Катырин считает, что «гильотина» – оптимальное решение. «Наконец-то обозначено движение, это прорыв»,– говорит он. Экспертизу требований проводит РСПП, пока изучены только первые 400 содержащих их актов.

Реформу КНД вряд ли можно свести к «регуляторной гильотине», опыт работы «Открытого правительства» продемонстрировал в системе множество других проблемных особенностей, не сводящихся к обязательным требованиям. Впрочем, вчера стали известны и планы властей в отношении нового закона о контроле и надзоре – законопроект, который подготовил Михаил Абызов, уже прошел первое чтение в Госдуме и по планам Минэкономики должен быть принят в январе 2019 года. Однако, по информации “Ъ”, он не устроил новых кураторов реформы, так как «морально устарел за год», и отвергнут. Сейчас рабочая группа под руководством Константина Чуйченко пишет новый документ – его план утвержден, разделы расписаны по министерствам. До мая 2019 года он должен быть согласован с бизнесом, а в весеннюю сессию внесен в Госдуму, чтобы, как заявил вчера Максим Орешкин, быть принятым в этом году.

<https://www.kommersant.ru/doc/3854714>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ЗАКОНОПРОЕКТ О СЗПК ТРАНСФОРМИРОВАЛСЯ В ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ИНВЕСТДЕЯТЕЛЬНОСТИ, БИЗНЕС ЖДЕТ ЯСНОСТИ - ШОХИН

Чиновники до сих пор не могут определиться с форматом поддержки инвестиционных проектов в рамках взаимодействия с крупным бизнесом, рассказал на сессии Гайдаровского форума глава РСПП Александр Шохин.

С августа прошлого года, после того, как инициатива помощника президента Андрея Белоусова по изъятию сверхприбылей у компаний трансформировалась в создание рабочей группы на площадке РСПП и правительства, бизнес и чиновники обсуждают новые проекты и механизм соглашений о защите и поощрении инвестиций (СЗПК). На данный момент рабочей группой сформирован перечень из более 900 проектов, предложенных частным бизнесом, федеральными министерствами и субъектами РФ.

«Мы уже полгода, РСПП с правительством, ведем работу по отбору инвестиционных проектов, которые были бы нацелены на реализацию национальных приоритетов. Бизнес с правительством договорился о том, что эти проекты должны в качестве ответной меры предполагать и какие-то механизмы поддержки инвестиций», - напомнил А.Шохин, выступая на Гайдаровском форуме.

«За полгода Минфин (подготовил - ИФ) три варианта закона о поддержке инвестиций. Сначала это был усовершенствованный законопроект о специнвестконтрактах, так называемый СПИК 2.0. Потом появился вместо него законопроект о соглашениях и защите и поощрении инвестиций. Буквально неделю назад появился новый закон - об инвестиционной деятельности в РФ, включая защиту и поощрение инвестиций», - отметил он.

«В итоге мы как бизнес, готовый инвестировать в проекты, соответствующие национальным приоритетам, говорили о том, что если до конца года законы эти будут приняты, мы будем понимать, на что ориентироваться. До сих пор такого понимания, к сожалению, нет», - заключил А.Шохин.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; НОВЫЕ ИНФОРМТЕХНОЛОГИИ ТРЕБУЮТ ЗАЩИТЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ЧАСТНОЙ ЖИЗНИ - МЕДВЕДЕВ

Цифровизация экономики и производства несет в себе серьезные риски, и это требует новых подходов в сфере защиты общественной безопасности и частной жизни граждан, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, выступая во вторник на Гайдаровском форуме.

Среди новых вызовов современности Д.Медведев назвал «цифровые двойники», беспилотный транспорт, 3D-технологии в строительстве, производстве. «Все это требует новых подходов в управлении и подготовке кадров», - подчеркнул премьер.

«Свободный доступ к информации требует другого уровня защиты общественной безопасности и частной жизни. Здесь концентрируется огромный новый потенциал и, как обычно с таким потенциалом, одновременно концентрируются огромные риски», - сказал Д.Медведев.

Среди других вызовов последнего десятилетия премьер отметил и усиление социального неравенства, «которое провоцирует массовое недовольство даже в весьма благополучных странах, и которое может расти, в том числе, из-за новых проблем в сфере занятости».

### ВЕДОМОСТИ; ДАНИС ЮМАБАЕВ; 2019.01.16; ГОСУДАРСТВО СОЗДАЕТ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ ДТП; ИЗВЕСТИТЬ ОБ АВАРИИ И ПОЛУЧИТЬ ВЫПЛАТУ ПО ОСАГО МОЖНО БУДЕТ ЧЕРЕЗ «ГОСУСЛУГИ»

Правительство подготовило проект постановления, которое упростит оформление документов о ДТП для получения выплат по ОСАГО. Извещение об аварии, которое автомобилисты сейчас подают страховщику на бланке, можно будет направить в электронной форме через специальное мобильное приложение (СМП), следует из проекта постановления, с которым ознакомились «Ведомости». Документ разработали Минкомсвязи и Центробанк, рассказал директор департамента развития электронного правительства министерства Алексей Горобцов и подтвердил представитель ЦБ.

Сократить время на оформление документов, как говорится в проекте правительства, смогут участники ДТП, оформленных без участия сотрудников полиции – по Европротоколу. Он применяется, когда в аварии участвовали два автомобиля, у их владельцев есть полисы ОСАГО, нет пострадавших и ущерб в пределах 400 000 руб. (этот лимит действует в Москве и области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в остальных регионах – 100 000 руб.), нет разногласий в отношении виновника ДТП. Участникам таких аварий власти предложат оформить извещение через СМП, что будет считаться «надлежащим исполнением требований закона об ОСАГО».

«Извещение о ДТП в электронной форме, содержащей простую электронную подпись, приравнивается к извещению о ДТП, составленному на бумажном носителе, содержащем собственноручную подпись водителей – участников ДТП», – указывается в документе. По закону простая электронная подпись – это логин и пароль к учетной записи на сайте госуслуг, так что воспользоваться СМП смогут все, кто там зарегистрирован. Их, по данным члена рабочей группы по нормативному регулированию АНО «Цифровая экономика» Анастасии Лабуцкой, на конец года было 64,6 млн. Зарегистрированы на сайте госуслуг должны быть оба участника ДТП, иначе электронное оформление невозможно, сказано в документе.

Приложение разработает Российский союз автостраховщиков (РСА) и согласует с ЦБ, отмечается в документе, после чего Минкомсвязи добавит его на портал госуслуг. У ЦБ уже есть разработка, которую он передаст РСА для «пилотных испытаний», рассказывает представитель ЦБ. Запуск приложения, по его словам, запланирован на 2019 г. Приложение передается, сообщил президент РСА Игорь Юргенс.

Вначале власти намерены опробовать работу приложения на ДТП, произошедших в Москве и области, Санкт-Петербурге и Татарстане. Список обсуждается, РСА предлагает заменить Татарстан на Ленинградскую область, говорит Юргенс. Постановление может вступить в силу ближе к концу года, добавляет он. Горобцов же планирует до конца года получить первые результаты эксперимента. Проводить его предлагается в течение года, следует из проекта постановления, а затем ЦБ, Минкомсвязи, РСА и МВД получат три месяца на то, чтобы «провести оценку результатов эксперимента».

Сейчас извещение о ДТП автомобилисты подают в офисе страховой компании вместе с заявлением о страховом случае (или почтой, но не позже пяти дней с момента ДТП), рассказывает руководитель дирекции розничного бизнеса «Ингосстраха» Виталий Княгиничев. Если виновник ДТП не подал извещение в срок, то страховщик имеет право взыскать с него сумму компенсации, которую выплатил потерпевшему, напоминает руководитель департамента урегулирования убытков по автострахованию «Росгосстраха» Никита Дровосеков.

Зачастую бумажные извещения оформляют с ошибками, отмечает директор по урегулированию убытков в автостраховании СК «Согласие» Татьяна Федосеева. А это нередко является основанием для отказа в выплате, говорит представитель ЦБ. Помимо ошибок в условиях текущей дорожной ситуации и затруднений движения участники ДТП тратят много времени на оформление документов, продолжает представитель регулятора.

Переход на электронные извещения снизит число фальсифицированных ДТП и упростит жизнь автомобилистам, уверен Княгиничев. Многие позиции, например данные об автомобилях, водителях, полисах ОСАГО, будут автоматически переданы из баз данных РСА и «Госуслуг», объясняет Юргенс. Для более точных данных СМП будет само фиксировать координаты места аварии, время (с помощью глобальной спутниковой системы), сведения о водительских удостоверениях, адресах и др. всех участников ДТП. В него можно будет вносить фото с места аварий, в том числе поврежденных деталей, перечисляется в документе.

Представители МВД и правительства на запросы не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2019/01/15/791525-mobilnoe-prilozhenie-dlya-registratsii-dtp>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.15; ДВИЖЕНИЕ БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВЫ; ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ СТАНУТ РЕГУЛИРУЕМЫМИ

Комитет Госдумы по транспорту и строительству одобрил законопроект, который даст регионам возможность строить безальтернативные платные дороги.

Сейчас в законе об автодорогах и о дорожной деятельности в РФ прописано требование об обязательной альтернативе платной трассы. Такие условия возможны в той части России, где сеть дорог развита. Однако в районах Крайнего Севера и территориях, приравненных к ним, в ряде случаев нет альтернативных дорог и мостов для проезда.

Учитывая это, кабмин разработал поправки в 37-ю статью закона, которые позволят главам регионов строить безальтернативные платные дороги и мосты в районах Крайнего Севера, если они будут расположены вне населенных пунктов, пояснил на заседании комитета первый замглавы **минтранса** Иннокентий **Алафинов**. При этом право на введение коммерческой эксплуатации у субъектов РФ будет распространяться только на новые дороги. В предложениях **минтранса** предполагается, что плата за проезд по ним не будет взиматься с общественного транспорта (за исключением междугородних автобусов) и машин «скорой помощи», полиции и других спецслужб. Сюда же попадут легковые машины и мотоциклы.

Учитывая безальтернативность проезда и обязательность платы для владельцев грузовиков на таких дорогах, первый замглавы комитета по транспорту Виталий Ефимов предложил сделать тарифы на проезд по ним регулируемыми, чтобы они не были заоблачными. По словам **Алафинова**, при их расчете у регионов должно быть право учесть все затраты и вложения частных инвесторов.

<https://rg.ru/2019/01/16/reg-dfo/tarify-na-proezd-po-platnym-dorogam-na-krajnem-severe-stanut-reguliruemymi.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; МИНТРАНС РФ НЕ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

**Минтранс** РФ не рассматривает возможность введения льготного проезда электромобилей по платным дорогам, сообщил журналистам первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий **Алафинов**.

С инициативой о предоставлении права бесплатного проезда по платным трассам и временного доступа на выделенные полосы ранее выступали эксперты фонда «Сколково» и национальной технической инициативы (НТИ) «Автонет».

«Мы не рассматриваем такую возможность - устанавливать такие льготы для электромобилей по платным дорогам», - сказал он, напомнив, что федеральный и региональные дорожные фонды формируются за счет сбора акциза. «Поскольку этот автомобиль не покупает бензин, он уже экономит как минимум стоимость топлива, он, используя общественную инфраструктуру - даже бесплатную, - уже за нее никак не платит, потому что он никакого акциза не формирует. Он пользуется теми благами, которые оплачивают другие участники дорожного движения», - пояснил И.**Алафинов**.

Говоря о платных дорогах, чиновник добавил, что они отличаются «повышенной скоростью, повышенной комфортностью и наличием частных инвестиций». «Соответственно, перекладывать с одного автолюбителя, который ездит на двигателе внутреннего сгорания, на автолюбителя, который ездит на зеленом автомобиле, именно содержание инфраструктуры - на мой взгляд, это как минимум не очень справедливо», - заключил он.

Комментируя возможность доступа электромобилей на выделенные полосы и льготную парковку, чиновник отметил, что вопросы использования электромобилей в городе - прерогатива городских властей. «Мы считаем, что наличие экологически чистого двигателя на автомобиле не предполагает каких-либо льгот по передвижению по инфраструктуре, потому что он занимает ровно столько же места, и с точки зрения инфраструктуры изнашивает ее точно также. Поэтому вопрос движения по (выделенным - ИФ) полосам - решение городских властей», - подытожил И.**Алафинов**.

Как писала газета «Коммерсантъ», эксперты объясняли свою инициативу тем, что в Москве порядка 200 электромобилей, и временный доступ на выделенные полосы не повлияет на движение общественного транспорта. При этом ни московская мэрия, ни ГК «Автодор», в ведении которой находятся платные дороги в РФ, идею предоставить электромобилям доступ на выделенные полосы и право бесплатного проезда по платным дорогам, не поддержали.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; МИНТРАНС РФ В I ПОЛУГОДИИ РАССМОТРИТ ВОПРОС ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФА СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

**Минтранс** РФ в I полугодии намерен рассмотреть вопрос возможной индексации тарифа в системе взимания платы с грузовиков «Платон», сообщил журналистам первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий **Алафинов**.

«Мы в первом полугодии будем рассматривать вопрос возможной индексации (тарифа в системе «Платон» - ИФ)», - сказал он.

В июне 2018 г. премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление правительства РФ от 28 июня 2018 года N744 о переносе срока индексации тарифа системы «Платон» на размер инфляции с 1 июля 2018 года на 1 июля 2019 года.

Проект документа тогда был внесен **Минтрансом**. Взимание платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн, установлено постановлением правительства от 14 июня 2013 года N504.

Позднее постановлением правительства от 3 ноября 2015 года N1191 «О некоторых вопросах взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн», ежегодная индексация размера платы на размер инфляции была предусмотрена с 1 июля 2018 года.

В **Минтрансе** указывали, что вопрос об индексации льготного тарифа системы «Платон» будет обсуждаться только после усиления контроля за нарушителями и предоставления первых результатов этой работы грузоперевозчикам.

При этом первоначально при запуске «Платона» тариф планировалось установить на уровне 3,73 рубля за 1 км и ввести штрафы за неоплату проезда до 1 млн рублей, но после массовых акций протеста дальнобойщиков и обращений бизнеса был введен так называемый льготный тариф - 1,53 рубля за 1 км. Предполагалось, что с 15 апреля 2017 года тариф будет поднят до 3,06 рубля за 1 км, но позднее решение было пересмотрено, и тариф вырос до 1,91 рубля за километр пути.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.01.16; СЕТИ РАССТАВЛЕНЫ; НА ДОРОГАХ СТОЛИЦЫ ЗАПУСТИЛИ «УМНУЮ» СИСТЕМУ ОБРАБОТКИ ШТРАФОВ

В столице начала работать нейросеть, которая обрабатывает данные со всех московских камер фотовидеофиксации. Ее запустил Центр организации дорожного движения (ЦОДД). Точнее распознавая номера машин, система избавит водителей от ложных «писем счастья». По какому принципу работает эта нейросеть и как она поможет ловить мошенников с подменными номерными знаками, разбирался обозреватель «РГ».

Новая система, в которую стекаются данные со всех 1465 столичных камер, умеет самостоятельно распознавать марку и модель автомобиля по внешнему виду. «Чтобы научить программу распознавать авто, мы должны «прогнать» через нее порядка 10-15 тысяч фотографий с ее изображением под разными ракурсами и углами. Потом система уже сама по габаритам и очертаниям видит, что это, например, hyundai solaris», - рассказал журналистам руководитель дирекции фотовидеофиксации ЦОДД Евгений Леглер. Если раньше номер автомобиля и его марку сверяли вручную по базам ГИБДД, то теперь это делается автоматически.

Благодаря этому водители перестанут получать чужие штрафы - нейросеть надежно страхует от ошибок. «Количество операций каждого работника сократилось более чем вдвое - с 450 до 200 тысяч в день», - отметил Леглер. По его словам, система взяла на себя все фотоматериалы с хорошим качеством изображения, люди же подключаются, когда нейросеть не справляется. Например, если программа не уверена в марке автомобиля, такой материал уходит сотруднику ЦОДД.

Система станет надежным помощником и для полиции. Если нейросеть определила, что госномер машины не соответствует марке и модели, фотография сразу отправится в ГИБДД, где сотрудники начнут работать по криминальному автомобилю. Ведь обычно другие номера ставят угонщики либо те, кто использует транспорт для совершения преступлений.

Еще одна функция программы - отсеивать транспорт, который легально передвигается по выделенным полосам. Ведь сама камера фотографирует весь поток - и такси, и автобусы, и обычные машины. В результате на обработку сотрудникам приходила масса материалов, которые нужно было отбраковывать. Теперь же все делает автоматика. По той же схеме программа проверяет и грузовой транспорт на МКАДе - раньше было необходимо вручную по базам узнавать, к какому типу относится транспортное средство. Только убедившись, что это на самом деле грузовик, можно было проверять, есть ли у него разрешение на движение по кольцу или по Москве.

Но есть пока и сложности. Например, программа не может определять так называемые «переделки». Некоторые умельцы из «Волги» могут сделать «Бентли», поменяв фары, и тогда система просто не находит нужных соответствий. Также не берется автоматика и за люксовые спорткары - в Москве не так уж и много «Ламборгини» и «Феррари», чтобы набрать 15 тысяч фотографий с ними, и программе не хватает материалов для обучения. Такие задачи пока продолжат решать работники ЦОДД. Кроме того, нейросеть нужно постоянно дообучать - ведь чуть ли не каждый день выходят новые модели машин, которые тоже нужно фиксировать.

<https://rg.ru/2019/01/16/reg-cfo/na-dorogah-moskvy-zapustili-umnuiu-sistemu-obrabotki-shtrafov.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.01.16; ДОЕДЕМ НА БАТАРЕЙКАХ; В МОСКВЕ ЗАПУЩЕН ПЯТЫЙ МАРШРУТ ЭЛЕКТРОБУСА

На этой неделе в столице запущен пятый по счету маршрут электробусов - номер 83. Он связал сразу несколько районов на востоке Москвы со станциями подземки и МЦК. А всего за пару дней до Нового года заработал четвертый маршрут - в Медведково. Сейчас в городе курсирует уже более 40 единиц таких экологически чистых автобусов, и цифра будет постоянно расти. Ведь с 2021 года Москва планирует отказаться от закупок «дизелей».

Главное сомнение, которое с самого начала вызывали электробусы, - смогут ли они выдержать московские морозы? Корреспондент «РГ» решил сам прокатиться на новом транспорте, чтобы понять, насколько уверенно чувствуют себя пассажиры в салоне машины без сжигания привычного топлива. Выяснилось, что московские электробусы вполне успешно справляются с перевозкой горожан в морозные дни . Заряжаются на конечных станциях маршрутов, а также в парке перед выходом на линию, рассказали «РГ» в пресс-службе «Мосгортранса». Отметили, что полного заряда аккумуляторных батарей хватает в среднем на 30-40 км . Как говорится, доверяй, но проверяй.

Стартуем по 649-му маршруту от автопарка на Осташковской улице. Чтобы вернуться на это же место, где сейчас курсируют четыре электробуса, нужно проехать 26 остановок. Это около 12 км пути. На индикаторе заряда батареи в кабине водителя 85%. Должно хватить, трогаемся! «Электробусы идут довольно шустро, тормоза четкие и при этом мягкие, используется рекуперативное торможение», - не без гордости рассказывает водитель Владимир Степанов. Первым пассажиром стала пенсионерка Наталия, на электробусе она раньше не ездила. «Намного тише в салоне. Двигателя вообще не слышно», - заметила она. На следующей остановке присоединилось еще несколько пассажиров . «Давно нужно было запустить такой транспорт в Москве. Очень хочется дышать чистым воздухом! Лишь бы не ломались», - говорит местная жительница Валентина. У станции метро Бабушкинская салон заполнился наполовину. Главный вопрос у всех - «Сколько протянет?». Между тем, на индикаторе 75% зарядки, хотя полмаршрута позади. Когда вернулись обратно в автопарк, заряд аккумулятора составил 65%. То есть, общий уровень заряда батареи упал только на 20% за время всего рейса.

Несложные расчеты показывают, что даже зимой новая техника может пробежать без подзарядки около 50 км, а не 30-40 км, как поскромничали в «Мосгортрансе». Практика показала, что электробус уверенно протянет даже не один, а целых 4 рейса по своему маршруту (по крайней мере не очень длинному) без пополнения запаса аккумулятора. Потом после короткой подзарядки снова можно на маршрут.

К слову, зарядок в городе будет со временем становиться все больше, как и самих электробусов. «Экологичный транспорт в столицу поставляют российские производители - КАМАЗ и ГАЗ. Каждый из них до конца марта 2019 года поставит по 100 электробусов и 31 зарядной станции», - сообщили «РГ» в пресс-службе перевозчика. Всего в 2019-2020 годах городские власти Москвы намерены покупать по 300 электробусов в год.

Кстати

С понедельника на 83-й маршрут на востоке Москвы вышло сразу 6 электробусов. Они идут по Уссурийской и Хабаровской улицам в Гольянове, пересекают все Северное Измайлово по Щелковскому шоссе, довозя пассажиров до станций метро «Щелковская» и «Черкизовская» и МЦК «Локомотив», и в итоге прибывают к станции подземки «Преображенская площадь». В обе стороны это чуть больше 17 км, что примерно на 40% длиннее маршрута электробусов в Медведкове.

<https://rg.ru/2019/01/16/reg-cfo/v-moskve-zapushchen-piatyj-marshrut-elektrobusa.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.01.16; НА ЗЕМЛЕ И ПОД ЗЕМЛЕЙ; КАК ИЗМЕНИТСЯ К 2022 ГОДУ ПЛОЩАДЬ САВЕЛОВСКОГО ВОКЗАЛА?

Любая стройка всегда чревата неудобствами. Котлованы, заборы, перекрытия... Те, кто живет и работает по соседству с Савеловским вокзалом, испытали это на себе. Вот почему сейчас, когда уже здесь заработала вторая станция метро - «Савеловская» Большой кольцевой линии, горожане с нетерпением поглядывают вокруг: а когда же с площади исчезнут следы стройки? И какой мы тогда увидим эту площадь?

- Уже к лету этого года на площади Бутырской заставы - так правильно называется площадь Савеловского вокзала, заборов практически не будет, - рассказал корреспонденту «РГ» Альберт Суниев, замгенерального директора по девелопменту «Мосинжпроекта». - Останется только небольшая часть огороженной территории, где строится подземный пешеходный переход к фронтам посадки-высадки длиной более 100 метров на наземный городской транспорт. Начать их строительство, как и самого перехода, планируется в первом квартале этого года. А завершить работы за год - во втором квартале 2020 года. И тогда пассажиры метро смогут пересаживаться на наземный городской транспорт по принципу «Сухие ноги». Ожидать же автобус или электробус, для которого здесь построят зарядную станцию, горожане будут с комфортом - под крышей и на лавочках. К этому моменту должно практически завершиться и все наземное благоустройство - озеленение вдоль остановочных пунктов, покрытие площади плиткой и разбивка газонов.

А к концу 2022 года на площади Бутырской заставы вырастет один из крупнейших транспортно-пересадочных узлов, которым в сутки будут пользоваться 245 тысяч пассажиров. К их услугам уже работают две станции метро - «Савеловская» Серпуховско-Тимирязевской линии и «Савеловская» Большой кольцевой линии. Именно подземка возьмет на себя и в будущем большую часть пассажиропотока - 125 тысяч человек в сутки. На втором месте по загруженности будет железная дорога - 50 тысяч пассажиров в сутки. И на третьем - наземный общественный транспорт - 70 тысяч пассажиров. Исторически ходят здесь и пригородные электрички Савеловского и Белорусского направлений железной дороги. К концу же 2019 года планируется запустить поезда первого Московского центрального диаметра - «Лобня - Одинцово». Для любителей покрутить педали в планах строителей - велодорожка и велопарковка. Как показывает жизнь, чем комфортнее в городе становится общественный транспорт и чем удобнее пересадка с одного его вида на другой, тем больше жителей столицы начинают пользоваться личными автомобилями только для поездок на дачу. И это понятно: зачем тратить деньги на бензин и на парковку, если вас довозят без лишних хлопот и до дома, и до работы?

В коммерческую часть транспортно-пересадочного узла «Савеловская» входит только строительство гостиницы - на 180 номеров и с подземной парковкой на 60 машин, которой смогут пользоваться все проживающие и работающие поблизости. Переговоры о ее строительстве сейчас ведутся с французскими партнерами. Разместится новый отель возле выхода с новой станции метро на улицу Бутырскую. Создание гостиничного комплекса планируется завершить к 2022 году. И вообще, уверены эксперты, новый транспортно-пересадочный узел, сделав для жителей севера Москвы более доступным весь город, станет драйвером развития прилегающих промышленных территорий, сейчас зачастую заброшенных.

96 транспортно-пересадочных узлов строится сейчас в Москве на станциях метро и МЦК. Благодаря им появится 89 новых пересадок на метро, 61 - на МЖД, 12 - на МЦД.

Другой крупный транспортно-пересадочный узел, который формируется в северной части столицы - это Ховрино. В конце прошлого года там открылся новый автовокзал «Северные ворота». Пока возле него останавливаются пригородные и городские автобусы, а в феврале-марте запустят и международные рейсы - в Финляндию, Беларусь, Украину, Молдавию и страны Прибалтики. Но уже сейчас пассажиры могут пересесть на одноименную станцию подземки. В ближайшее время и появится капитальный паркинг, рассчитанный на 400 машин. Полностью же ТПУ будет готов в 2020 году.

<https://rg.ru/2019/01/16/reg-cfo/kak-izmenitsia-k-2022-godu-ploshchad-savelovskogo-vokzala.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2019.01.16; ПЯТЬ ЧАСОВ ПИК; ПОЧЕМУ ЗАЛИЛО ТОННЕЛЬ НА ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКОЙ ЛИНИИ?

Авария на «Окружной» произошла в районе 5 часов утра, когда метро еще не открылось. Сотрудники подземки были уже на своих рабочих местах и заметили, как недалеко от служебной платформы в правый тоннель хлынул светло-коричневый поток. Сначала подумали, что прорвало канализацию (цвет был еще тот), но быстро выяснилось: все инженерные коммуникации целы. Просто в тоннеле оторвало пробку. Так называется заглушка гидроизоляции, которая крепится в нескольких местах к конструкциям тоннеля (тюбингам).

«Окружная» - одна из трех станций Люблинско-Дмитровской линии, запущенных в строй в марте прошлого года. Она глубокого заложения, рядом с тоннелями, идущими в сторону «Петровско-Разумовской», - множество подземных рек с довольно сварливым характером, не случайно одна из них так и называется - Лихоборка. Необходимо было понять, что за вода идет в подземку. Временно решили не пускать пассажиров и на другие две станции - «Верхние Лихоборы» и «Селигерскую». У входов в подземку выставили дежурных Центра обеспечения мобильности пассажиров. Департамент транспорта оперативно направил в район ЧП 50 компенсационных автобусов, которые бесплатно доставляли москвичей к станции «Петровско-Разумовской».

На закрытые станции вскоре прибыли заммэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов и начальник Московского метрополитена Виктор Козловский. Около 9.00 они сообщили, что никаких прорывов коммуникаций в метро не обнаружено, грунтовая вода поступила в тоннель через открывшуюся течь. Впоследствии гендиректор «Мосметростроя» Сергей Жуков объяснил, что совсем рядом с «Окружной» ведется строительство еще одного вестибюля. Ночью строители бурили наклонный тоннель для эскалатора и, по всей вероятности, случайно задели тюбинг. Пошла вибрация, и пробку гидроизоляции выбило. Течь за несколько часов устранили, отверстие заделали. Более 100 работников метро в это время откачали воду и почистили пути от песка. В 10.30 на линию вышли пассажирские составы. Все три станции снова открылись. Мэр Сергей Собянин назвал произошедшее серьезной чрезвычайной ситуацией. Отметил четкую, быструю и слаженную работу сотрудников метро. К счастью, серьезных трудностей на дорогах столицы не возникло - многие москвичи, похоже, еще не вернулись с новогодних каникул. А в причинах инцидента будут разбираться специалисты Мосгосстройнадзора.

<https://rg.ru/2019/01/16/reg-cfo/pochemu-zalilo-tonnel-na-liublinsko-dmitrovskoj-linii.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.01.16; КАРШЕРИНГ, ПОДВИНЬСЯ; КАК РАБОТАЮТ СЕРВИСЫ, ПРЕДЛАГАЮЩИЕ АВТОМОБИЛЬ ПО ПОДПИСКЕ

Распространение каршеринга повлекло за собой появление новых альтернативных видов аренды автомобилей. Почти год на российском рынке активно развиваются сервисы автомобилей по подписке. Их ключевое отличие от стандартного каршеринга заключается в том, что пользователь может поехать на машине, куда угодно, и оставить автомобиль на любой автостоянке. Правда, и за бензин, и за парковку, и за обслуживание придется платить самостоятельно. Новый рынок пока делят только две компании: Rent-a-Ridе и Willz, но обе активно развиваются.

Первая работает по классической модели каршеринга, однако значительную часть автопарка составляют автомобили частных лиц, поэтому в отличие от традиционного каршеринга все условия можно обсудить индивидуально. Но найти автомобиль на час проблематично - компания специализируется на аренде автомобилей от суток. Но если постараться, на сайте можно отыскать варианты с почасовoй оплатой с минимальным сроком от 3-4-6 часов. Приятный бонус - машины не обклеены фирменными логотипами.

В случае с долгосрочным бронированием, а именно опцией «авто по подписке», заработавшей в 2018 году, минимальный срок составляет месяц. В услуге представлены три тарифных плана. Минимальная суточная стоимость аренды автомобиля при условии приобретения абонемента составит 1445 рублей, максимальная превышает 5200 рублей. Автомобиль будет предоставлен с автоматической коробкой передач, кондиционером, с включенным суточным пробегом 250 километров.

«Клиент имеет право и возможность пользоваться автомобилем оговоренное число дней в течение выбранного периода, даже если это не каждый день, а, например, через день или на неделе два дня. На тарифном плане Black предусмотрена доставка авто, в тарифах Geen и Blue место, где клиент берет и отдает машину, согласовывается индивидуально», - рассказали «Российской газете» в сервисе Rent-a-Ride.

В сервисе Willz, который рассчитан на премиальных клиентов, стоимость годовой подписки составляет 300 тысяч рублей (210 тысяч - полгода). К этой сумме прибавляются еще 50-60 тысяч рублей в месяц, если речь идет о C-классе, 90 тысяч в месяц будет стоить авто E-класса. «Подписчики помимо основной машины в постоянном пользовании могут брать посуточно автомобили из специального парка. Также если подписчику необходимо пользоваться машиной меньше месяца, то он может передать ее обратно и раньше, при этом стоимость пересчитается исходя из прошедших дней», - рассказал «Российской газете» основатель и директор сервиса Willz Александр Олейник.

Чтобы не столкнуться с некачественным оказанием услуг при оформлении подписки, юристы советуют внимательно изучить условия и задаться следующими вопросами: Что в данном случае застраховано? Есть ли франшиза и какая? «Все эти моменты стоит учесть при прочтении договора и при оформлении подписки в целом», - посоветовал юрист международной юрфирмы «Ильяшев и партнеры» Максимилиан Гришин.

В подписной модели вы подписываете соответствующий договор, берете автомобиль, и пользуетесь им как своим - покупаете бензин, омывающую жидкость, платите за парковку. При попадании в ДТП оформляете все сами, документы на машину (в том числе ПТС) у вас на руках. Речи о поминутной аренде, как в случае с каршерингом, уже не идет.

<https://rg.ru/2019/01/15/kak-rabotaiut-servisy-predlagaiushchie-avtomobil-po-podpiske.html>

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.01.16; БЕСПИЛОТНЫЙ МАЛЫЙ: В РЯЗАНИ ИСПЫТАЮТ МИКРОАВТОБУС БЕЗ ВОДИТЕЛЯ; ТРАНСПОРТ СМОЖЕТ РАБОТАТЬ ПО ВОСЕМЬ ЧАСОВ БЕЗ ПОДЗАРЯДКИ

Тестирование нового российского беспилотного автобуса начнется весной 2019 года в одном из парков Рязани. Об этом «Известиям» рассказали разработчики техники, информацию подтвердил советник губернатора Рязанской области. Машина будет оснащаться электрическим двигателем и сможет перевозить пассажиров со скоростью до 25 км/ч. В случае успеха испытаний, автобус имеет все шансы выйти на рынок, став первым отечественным беспилотником в своем сегменте. Однако в Российской ассоциации парков не хотят спешить с внедрением такого транспорта в зонах, где движение пешеходов никак не регулируется. До тех пор, пока не будет доказана безопасность использования новой техники, ее движение должно полностью контролироваться операторами, считают эксперты.

Полный рабочий день

Транспортная платформа «КаргоБот», на базе которой планируется запустить беспилотные системы для перевозки пассажиров и грузов, является одной из перспективных российских разработок. В пассажирском варианте беспилотник оснастят открытым салоном, рассчитанным на перевозку четырех человек по территориям закрытых парковых зон в теплое время года.

– Как и обычный рейсовый автобус, он предназначен для движения по определенному маршруту, который он запоминает, проехав по нему 2–3 раза под управлением диспетчера, – рассказал генеральный директор компании «Аврора Роботикс» Виталий Савельев.

При этом посадка и высадка из беспилотника может осуществляться как на заранее определенных остановках, так и по требованию пассажиров – через специальные стоп-кнопки, расположенные в салоне.

Автобус оснастят электрическим двигателем мощностью пять киловатт, который, с одной стороны, не будет потреблять много энергии, а с другой – позволит развивать скорость до 25 км/ч, что вполне достаточно для передвижения по парковым зонам. При этом запас хода составит 80 км, а максимальное время работы без подзарядки – до восьми часов.

Искусство управлять

Любопытной частью автобуса является система управления, которая позволяет ему передвигаться в хаотичном трафике, создаваемым пешеходами и велосипедистами.

– Замечать других участников движения и ориентироваться в пространстве автобусу позволит совокупная работа видеокамер, лазерных сканеров и антенн спутниковой навигации, – отметил директор по развитию компании-разработчика Владимир Грошев. – Помимо этого стандартного оборудования, мы используем систему одометрии (она необходима для считывания скорости вращения каждого колеса и контроля пробуксовок), а также инерциальную систему, состоящую из гироскопа и акселерометра. Последняя независимо от прочих сенсоров определяет положение кузова автобуса относительно горизонта и уточняет направленность его движения.

Данные, полученные с датчиков и камер, попадают в компьютерную систему, которая обрабатывает их и позволяет быстро менять режим управления транспортным средством в зависимости от дорожной ситуации.

По словам Виталия Савельева, совершенствуя систему управления, разработчики уже сейчас готовятся к следующему шагу – созданию транспортных систем, которые можно будет использовать без ограничений по территории. Однако произойдет это не раньше, чем будут приняты соответствующие законы.

Десять на одного

Несмотря на автономность системы, за ее работой всё же будут следить из диспетчерского центра – предполагается, что один специалист возьмет под контроль до 10 таких автобусов и при необходимости сможет вмешаться в ситуацию.

По словам вице-президента Российской ассоциации парков и производителей аттракционов Бориса Рабиновича, новые автобусы хорошо подойдут для использования в зеленых зонах с точки зрения экологичности и возможности длительной работы без подзарядки, а рыночный спрос им обеспечит повышенный интерес к новым технологиям.

– Вместе с тем я бы не спешил с внедрением такого транспорта в парках, где движение пешеходов никак не регулируется и под колеса может внезапно выбежать ребенок, – добавил эксперт. – До тех пор пока не будет доказана безопасность использования новой техники, ее движение должно в полной мере контролироваться операторами, которые смогут немедленно остановить поездку в случае угрозы.

Разработка беспилотных систем – одно из главных направлений развития современной техники. Его основной целью является повышение эффективности и безопасности транспорта при снижении трудозатрат, связанных с его использованием. Ранее в России уже создавались концепты беспилотных автобусов (в частности, «Шатл» и Matrёshka). Однако «КаргоБот» относится к другому подклассу этих транспортных средств, который отличается меньшим количеством пассажиров (4 против 8–12 человек) и ценой – она в 2–2,5 раза ниже, чем у аналогов.

В настоящее время беспилотник доведен до стадии промышленного образца и готов к выходу на рынок. Таким образом, он имеет все шансы стать первым российским автобусом в своем сегменте. По словам советника губернатора Рязанской области Игоря Горских, испытания новой техники пройдут уже весной 2019 года в одном из парков Рязани.

<https://iz.ru/821182/aleksandr-bulanov/bespilotnyi-malyi-v-riazani-ispytaiut-mikroavtobus-bez-voditelia>

### РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2019.01.15; ГОТОВИМСЯ К ДОЛГОЖДАННОМУ СТАРТУ: КОГДА ПОЕДУТ МАШИНЫ ПО ДОРОГЕ ДУБКИ-ЛЕВАДКИ

Движение по автодороге Дубки-Левадки планируют запустить уже к февралю, сейчас дорожники делают подъездные пути. Об этом РИА Новости Крым рассказал **министр транспорта** Республики Сергей Карпов. Работы завершены: под Симферополем достроили дорогу Дубки - Левадки «До конца месяца движение должно быть открыто, как только мы примем подъездные дороги, примыкающие к существующей дороге на Бахчисарай и в районе николаевской развязки (участок автодороги Симферополь-поселок Николаевка)», – сказал Карпов. Речь идет о временных подъездных путях, уточнил министр, поскольку на возведение постоянных необходимо больше времени. Это связано с тем, что изначально, когда только начинали реализацию проекта, работы на примыкающих путях были начаты и приостановлены. После этого к их завершению не возвращались и понадобилась повторная экспертиза проекта. Facebook На трассе Дубки - Левадки открывается движение по первому путепроводу «Ввиду того, что проект был заброшен, то есть работы начаты и потом прекращены, при анализе выполненных работ понадобилась переэкспертиза, которая сейчас и проходит. Она войдет в программу строительства данной транспортной развязки, и будет сделано полноценное проектное примыкание дороги Дубки-Левадки через николаевскую развязку к существующей дорожной сети. В феврале будут сделаны временные подъезды, а постоянные будут выполнены до 2020 года, когда полностью построят николаевскую развязку», – подытожил Карпов. Перед Новым годом глава крымского **Минтранса** сообщил о завершении работ на объездной дороге Дубки – Левадки. Длина новой автодороги составляет 9,1 км. Ее введение в работу позволит разгрузить городскую дорожную сеть крымской столицы от транзитного транспорта.

РИА Крым: <https://crimea.ria.ru/dorogy/20190115/1115901110.html>

### ДОРИНФО; 2019.01.15; ВСЕ БАЛКИ ПУТЕПРОВОДА В СОСТАВЕ РАЗВЯЗКИ ПЯТОГО ЭТАПА ТРАССЫ ТАВРИДА В КРЫМУ УЛОЖЕНЫ

Генподрядчик строительства трассы «Таврида» в Республике Крым завершил устройство балок путепровода над Московским шоссе в составе второй развязки пятого этапа дороги. Об этом во вторник, 15 января, сообщили в пресс-службе **Минтранса** Крыма.

Путепровод через Московское шоссе состоит из четырех пролетов, на которых устроено 56 балок. Данный путепровод позволит автомобилистам двигаться в направлении Севастополя, не заезжая в город.

Развязка, частью которой является путепроводное сооружение, обеспечит съезд транспорта в Симферополь и выезд с Киевской улицы на трассу «Таврида». В настоящий момент на самой развязке специалисты монтируют опоры освещения, укрепляют откосы земолпотна. Отмечается, что работы на основном ходу «Тавриды» в районе развязки продолжатся после того, как будет выполнен перенос ЛЭП, а также стабилизируется земляное полотно, перенасыщенное в результате осадков.

Напомним, трасса «Таврида» в Крыму пройдет от Керчи до Севастополя через Симферополь. Рабочее движение по первой очереди дороги - по двум полосам от Керчи до Симферополя - запустили в конце прошлого года. Всю магистраль в четырехполосном варианте введут в конце 2020 года.

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=70670>

### ТАСС; 2019.01.15; БОЛЕЕ 40 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ДАГЕСТАНЕ В 2018 ГОДУ

Более 40 км автомобильных дорог федерального значения отремонтировали в Дагестане в прошлом году, половина из них была отремонтирована капитально, сообщил журналистам во вторник представитель пресс-службы управления федеральных автомобильных дорог «Каспий».

«Всего в 2018 году отремонтировано более 40 км автомобильных дорог федерального значения в республике, 21,5 км из них - капитально», - сказал собеседник агентства. По его словам, на автодороге Р-215 Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала завершены работы по капитальному ремонту на участках с 307-го по 317-й, а также с 457-го по 469-й километры, эти участки расположены вблизи населенного пункта Львовский № 6 и между населенными пунктами Шушия и Чапаево.

Кроме того, отремонтированы участки автодороги Р-217 «Кавказ» общей протяженностью свыше 18 км - 10-километровый участок, проходящий через город Хасавюрт, трехкилометровый участок на подъезде к городу Избербаш, а также подъезд к Махачкале протяженностью свыше 5 км. «На объектах приведена к нормативу дорожная одежда и выполнены работы по обустройству данных участков дороги», - уточнили в пресс-службе.

В ФКУ Упрдор «Каспий» добавили, что в Дагестане в прошлом году также капитально отремонтировано пять мостов общей протяженностью почти 127 метров. Еще три моста общей протяженностью более 360 метров обновлено в рамках ремонта. «На искусственных сооружениях частично заменены балки пролетного строения, укреплены конусы, отремонтированы деформационные швы, заменено мостовое полотно, устроена гидроизоляция», - пояснил представитель пресс-службы.

Кроме того, по его словам, в рамках программы работ по обустройству федеральных автодорог республики в населенных пунктах Бабаюрт и Хасавюрт, через которые проходят федеральные трассы Р-215 и Р-217 соответственно, в минувшем дорожно-строительном сезоне заработали шесть светофоров. Для контроля соблюдения правил дорожного движения в 2018 году завершены строительно-монтажные работы по установке более 100 камер фотовидеофиксации нарушений на автодорогах федерального значения. Кроме того, чтобы привлечь внимание водителей, федеральные дорожники продублировали 58 дорожных знаков над проезжей частью, установив их на Г-образных опорах.

Также в прошедшем сезоне ФКУ Упрдор «Каспий» установило три модульных надземных пешеходных перехода на трассах Р-217 «Кавказ» и Р-215 Астрахань - Махачкала в Кировском районе Махачкалы и вблизи поселка Семендер. «Благодаря принятым мерам удалось добиться снижения показателей аварийности. Так, на автодорогах федерального значения в республике в 2018 году зафиксировано почти на 14% меньше погибших в дорожно-транспортных происшествиях, чем годом ранее», - сообщил представитель пресс-службы.

<https://tass.ru/v-strane/5999209>

### ПОЛИТЭКСПЕРТ; 2019.01.15; ЭКСПЕРТ О ВВОДЕ СПЕЦНОМЕРОВ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ: «ЧТО БЫ НИ ДЕЛАТЬ, ЛИШЬ БЫ ЧТО-ТО ДЕЛАТЬ»

Ранее сообщалось, что **Минтранс** готов рассмотреть предложение НТИ «Автонет» о вводе для электромобилей отдельных номерных знаков зелёного цвета, чтобы сделать такой транспорт узнаваемым. Независимый автоэксперт Виталий Архиреев уверен, что популярности эко-мобилям это не прибавит.

По словам эксперта, российская инфраструктура пока не готова к полноценному внедрению электромобилей. В ряде регионов для них попросту нет специальных заправок, либо они находятся на частной закрытой территории.

Архиреев подчёркивает, что для России ближе будет скорее переход автомобилей на газовое топливо. Это дешевле и более жизнеспособно в условиях отечественной зимы.

«Что касается инициативы с зелёными номерами, пусть будут. Может, придёт время, когда это будет нужно, для въезда на определённые территории, к примеру. А вообще похоже на то, чтобы ни делать, лишь бы что-то делать», – отметил автоэксперт.

По мнению Архиреева, электрические машины являются не средством передвижения, а модным и дорогим гаджетом для избранных. Таким людям, считает эксперт, инфраструктура не важна, так как они подзаряжают свои авто в гаражах собственных офисов и домов.

Напомним, согласно инициативе «Автонета», номерные знаки зелёного цвета могут войти в обиход владельцев электромобилей уже к 2020 году....

<https://politexpert.net/137264-ekspert-o-vvode-specnomerov-dlya-elektromobilei-chto-by-ni-delat-lish-by-chto-to-delat>

### ТАСС; 2019.01.15; ГЛАВА РАЙОНА БУРЯТИИ СТАЛ ФИГУРАНТОМ УГОЛОВНОГО ДЕЛА ПОСЛЕ НЕЗАКОННЫХ ТРАТ НА РЕМОНТ МОСТА

Уголовное дело возбуждено в отношении главы Баргузинского района Бурятии, чиновнику вменяют неправомерное расходование выделенных из резервного фонда 1,5 млн рублей на ремонт моста. Об этом сообщили журналистам в среду в пресс-службе регионального СУ СК РФ.

«Возбуждено уголовное дело в отношении главы муниципального образования «Баргузинский район» Алексея Балуева. Он подозревается в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 286 УК РФ («Превышение должностных полномочий»)», - сообщили в ведомстве. Санкция этой части статьи предусматривает до семи лет лишения свободы.

По версии следствия, в декабре 2017 года из-за частичного разрушения потребовался ремонт моста через реку Сувинка на автомобильной дороге местного значения. «В это время к главе района обратился знакомый местный житель, который предложил через подконтрольного ему предпринимателя отремонтировать мост за бюджетные средства. Балуев, желая угодить приятелю, согласился с его предложением, - пояснили в Следственном управлении. - Чтобы обойти требования действующего законодательства о контрактной системе, чиновник своим постановлением объявил режим «Чрезвычайная ситуация» на территории поселения вблизи разрушенного моста и под этим предлогом получил из резервного фонда республики Бурятия более 1,5 млн. рублей».

В итоге муниципальный контракт на ремонт был заключен «напрямую с нужным предпринимателем», хотя подрядчик не обладал надлежащей квалификацией в области мостостроения.

Когда ремонт закончился, члены приемочной комиссии при обследовании моста выявили несоответствие фактически выполненных работ условиям муниципального контракта. «Однако глава района, используя свое положение, заставил их подписать акт приемки выполненных работ, а двух лиц, которые так и не согласились с его требованиями, исключил из комиссии. После этого на счета предпринимателя были перечислены обусловленные контрактом денежные средства в размере почти 1,5 млн рублей», - отметили в ведомстве.

Последовавшая проверка выяснила, что фактически использованные материале стоили 800 тыс. рублей.

<https://tass.ru/proisshestviya/6003523>

### ТАСС; 2019.01.15; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ В ДТП С УЧАСТИЕМ МИКРОАВТОБУСА В ЧЕЧНЕ

Три человека погибли и один пострадал в дорожной аварии с участием микроавтобуса в Грозненском районе Чечни. Об этом сообщили во вторник ТАСС в региональном управлении ГИБДД.

«На 646-м км автодороги «Кавказ» произошло ДТП с участием автомобиля ВАЗ-21099 и микроавтобуса, который перевозил груз. Три человека, находившиеся в легковом автомобиле, погибли. Водитель «Газели» не пострадал, его пассажирка получила легкие ушибы», - отметили в ГИБДД.

<https://tass.ru/proisshestviya/6002609>

### ТАСС; 2019.01.15; ТРАНСКАМ ЗАКРЫТ ИЗ-ЗА СХОДА ЛАВИНЫ

Транскавказская автомагистраль, соединяющая Россию с Южной Осетией, закрыта для движения транспорта из-за схода лавины. Об этом в релизе сообщила во вторник пресс-служба ГУ МЧС по Северной Осетии.

«С 20:30 мск Транскам закрыт для движения. За таможней сошла лавина, идет снег», - говорится в сообщении.

Протяженность Транскама - единственной связывающей Россию и Южную Осетию дороги - 164 км, основная часть маршрута проходит по высокогорью.

<https://tass.ru/proisshestviya/6002573>

### РБК; 2019.01.15; ЧУСОВСКОЙ МОСТ ОГРАНИЧАТ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ НА ДВА ГОДА

С 1 февраля 2019 года по 31 декабря 2020 года вводится временное ограничение движения транспортных средств на Чусовском мосту, сообщает **министерство транспорта** Пермского края. Меры предпринимаются «в целях обеспечения безопасности движения» из-за снижения несущей способности конструктивных элементов Чусовского моста.

Минимальная дистанция между транспортными средствами на Чусовском мосту составит 20 метров.

Как поясняют в министерстве, в течение указанного периода устанавливается предельно допустимая общая масса транспортного средства 40 тонн, предельно допустимая нагрузка на ось составляет 9 тонн на ось для одиночной оси, 6 тонн на ось для двухосной группы, 7 тонн на ось для трехосной группы и сближенных осей. Кроме того, устанавливается максимальная скорость движения – 40 км/ч, минимальная дистанция между транспортными средствами – 20 метров.

На период введения ограничений на Чусовском мосту будут установлены дорожные знаки: 3.11 «Ограничение массы», 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства», с табличками 8.20.1 и 8.20.2 «Тип тележки транспортного средства», 3.16 «Ограничение минимальной дистанции», предусмотренных Правилами дорожного движения. При этом будут демонтированы ранее установленные дорожные знаки 3.11 «Ограничение массы», 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства», с табличками 8.20.1 и 8.20.2 «Тип тележки транспортного средства», 3.16 «Ограничение минимальной дистанции».

В релизе регионального **минтранса** сказано, что управлению государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУ МВДпо Пермскому краю рекомендовано организовать работу подразделений ГИБДД по осуществлению контроля за соблюдением ограничения движения транспортных средств.

Стоимость капремонта моста обойдется в 30 – 50 млн рублей.

Как пояснил РБК Пермь Юрий Истягин, руководитель пермского «Мостоотряда 123», нанятого ЗАО «Стройтрансгаз» субподрядчиком ремонта моста, при обсуждении временного решения для обеспечения безопасности сооружения, оговаривался ряд условий.

«Во-первых, мы сразу оговаривали, что должны быть введены ограничения движения транспорта – не более 20 км/ч. Во-вторых, решение содержит разрушение шва на срок от двух до шести месяцев, в зависимости от интенсивности его эксплуатации. После чего нужно выходить в капитальный ремонт моста с полным перекрытием движения», – отмечает Истягин.

Эксперт поясняет, что стоимость капремонта моста обойдется в 30 – 50 млн рублей.

Напомним, в декабре на Чусовском мосту было организовано реверсивное движение транспорта по одной полосе, установлен мобильный светофорный комплекс. Ограничение было введено в связи с выходом из строя элементов конструкций деформационного шва над опорой №14 моста через Чусовую. В конце декабря региональное министерство сообщило, что до Нового года полноценное движение транспорта по Чусовскому мосту должно быть восстановлено. После выявления неисправностей конструкции в ведомстве составили план проведения строительно-монтажных работ по замене деформационного шва на опоре №14 и восстановлению двустороннего движения моста через реку Чусовая на автомобильной дороге Пермь – Березники.

Ранее сообщалось, что существующий мост сразу после открытия концессионного моста будет закрыт на реконструкцию. Строительство Чусовского моста – один из наиболее масштабных инфраструктурных проектов, планируемых к реализации в крае на принципах государственно-частного партнерства. Общая стоимость проекта строительства объекта составит порядка 14 млрд рублей, в том числе более 9,5 млрд рублей – из федерального бюджета, 1,4 млрд рублей будет выделено из региональной казны, 3,1 млрд рублей – средства концессионера. В мае ООО «Пермская концессионная компания» была подписана кредитная документация с ПАО «Российский национальный коммерческий банк», таким образом проект полностью готов к дальнейшей реализации.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c3d71439a794771e2fcca65>

### ТАСС; 2019.01.15; ОДИН ВЗРОСЛЫЙ И ДВА РЕБЕНКА ПОСТРАДАЛИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ ДВУХ АВТОБУСОВ В СИМФЕРОПОЛЕ

Три человека, в том числе двое несовершеннолетних, пострадали во вторник в результате ДТП с участием двух автобусов. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе УГИБДД МВД по Крыму.

«На перекрестке улиц Русская и 60 лет Октября произошло столкновение двух автобусов. В результате ДТП, по предварительным данным, трое пострадавших, из них двое - несовершеннолетние», - сообщил собеседник агентства.

В пресс-службе пока не смогли уточнить характер повреждений у пострадавших. На месте происшествия работают сотрудники ГИБДД, которые устанавливают причины столкновения.

<https://tass.ru/proisshestviya/6001763>

### ТАСС; 2019.01.15; ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ В УФЕ

Микроавтобус «Газель» и легковой автомобиль столкнулись в Уфе, четыре человека пострадали. В момент аварии в автобусе находились шесть человек, говорится во вторник в сообщении, распространенном пресс-службой управления ГИБДД по Башкирии.

«В результате дорожно-транспортного происшествия трое пассажиров микроавтобуса и водитель легкового автомобиля обратились за медицинской помощью. Известно, что на момент ДТП в салоне автобуса, следовавшего по маршруту «Уфимское шоссе - Красинский рынок», находились шесть пассажиров», - говорится в сообщении.

<https://tass.ru/proisshestviya/6001287>

### ТАСС; 2019.01.15; МИКРОАВТОБУС С ДЕТЬМИ СТОЛКНУЛСЯ В ПСКОВЕ С ЛЕГКОВУШКОЙ

Один человек пострадал в результате столкновения в Пскове автомобиля с микроавтобусом, перевозившим воспитанников «Детской деревни - SOS». Об этом сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе УМВД России по Псковской области.

«Семь детей находились в автобусе и три сопровождающих. Водитель автобуса не уступил дорогу водителю ВАЗ 2115. В результате ДТП пострадал водитель ВАЗа, он обратился за медпомощью, в автобусе [детской деревни - SOS] никто не пострадал», - сказал собеседник агентства.

«Детская деревня - SOS» в Пскове - это одно из отделений одноименной российской благотворительной организации. Учреждение представляет собой альтернативу детским домам. Это место где дети-сироты и дети, оставшиеся без попечения родителей, живут в семейных домах, получая все необходимое для полноценного развития.

<https://tass.ru/proisshestviya/5999631>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ И 12 ПОСТРАДАЛИ В АВАРИИ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА ПОД БЕЛГОРОДОМ

Два человека погибли и 12 пострадали в аварии с участием автобуса в Белгородской области, сообщили «Интерфаксу» во вторник в пресс-службе ГИБДД РФ.

«В 6:47 на 627 км федеральной трассы М-2 «Крым» водитель «Лада Калина» выехал на встречную полосу и столкнулся перевозившим 12 человек автобусом «ГАЗ-32213», - сообщили в пресс-службе.

По данным ГИБДД, водитель и один пассажир «Лады» погибли, еще один пассажир легковушки и 11 пассажиров автобуса получили травмы различной степени тяжести.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.01.16; ПОЕЗДА СОБИРАЮТСЯ В ПРОБКИ; ПАРК ВАГОНОВ ПРИБЛИЗИЛСЯ К ПРЕДКРИЗИСНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

Число вагонов в РФ в 2018 году вырос на 15,5%, до 1,112 млн единиц, что фактически нивелировало эффект массовых списаний 2015–2016 годов и создало угрозу нового профицита парка. Но теперь списать излишки сложнее: парк сильно омолодился, и срок его службы истечет нескоро. По мнению экспертов, плановый рост грузооборота потребует к 2025 году 1,4 млн вагонов, а такого количества железная дорога даже при выполнении плана по расширению инфраструктуры не сможет обработать. Придется повысить эффективность работы вагона, отмечают эксперты, чтобы вывозить растущие объемы грузов.

На 1 января вагонный парк «принадлежности РФ» составил 1,112 млн единиц, цитирует «Гудок» начальника управления вагонного хозяйства ОАО РЖД Михаила Сапетова. За 2018 год число вагонов увеличилось на 15,5%, и размер парка приблизился к показателям 2012 (1,16 млн) и 2015 годов (1,15 млн единиц), хотя пока далек от пиковых показателей 2013–2014 годов (1,22 млн и 1,23 млн вагонов). Тогда это создало проблему профицита парка на сети, ставки на вагоны пошли вниз, и в 2015–2016 годах правила продления срока службы старых вагонов ужесточались. В итоге было списано 215 тыс. единиц.

При этом основной тип – полувагоны (47% парка), на которые в 2015–2016 годы пришлись наибольшие списания,– по количеству уже превышает показатели конца 2015 года (525,47 тыс. против 511,8 тыс.). Но парк сильно омолодился: тогда средний возраст вагонов составлял 14,5 года, сегодня – уже 12,5, а по полувагонам средний возраст сократился с 10,1 года на начало 2016 года до 8,2 на сентябрь 2018-го. Ближайшие списания полувагонов по сроку службы начнутся в 2025 году.

Парк будет продолжать расти: по оценкам ИПЕМ, объем закупок полувагонов в ближайшие шесть лет составит 165 тыс. единиц, из них в 2019 году 35–45 тыс. Спрос обеспечат угольщики, которые при благоприятной экспортной конъюнктуре сегодня являются основными потребителями вагонов. В 2018 году в РФ добыча угля выросла до 433 млн тонн – на 26% больше, чем в 2011 году, а экспорт со 107 млн тонн в 2011 году увеличился до 181 млн тонн в январе–ноябре 2018-го (данные ФТС). В итоге, как писал “Ъ” 14 января, большое количество парка на сети сопровождается локальными дефицитами вагонов, и ОАО РЖД уже предложило ряд мер по борьбе с простоем. В годы, когда на сети было больше всего вагонов, их движение замедлялось, оборот вагона с 2010 по 2014 год увеличился с 13,4 до 17 суток, сегодня этот показатель – 15 суток.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что отличие сегодняшней ситуации от 2012–2014 годов, когда на сети находилось пиковое количество парка, в том, что идет активный ремонт инфраструктуры, в том числе на основных ходах перевозок, что влияет на оборот вагона. «По нашим оценкам, если не увеличивать производительность парка вагонов, то объем перевозок, запланированный к 2025 году, потребует наличия 1,4 млн вагонов на сети, а такой объем, даже если выполнить все, что заложено в долгосрочную программу развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года, сеть не переварит»,– говорит эксперт. По его мнению, будет возрастать нагрузка на места погрузки-выгрузки, где будут формироваться большие скопления вагонов. Если не будет повышена эффективность, может повториться ситуация 2012 года, когда формирование вагонных пробок в Кузбассе потребовало вмешательства президента, добавил господин Савчук.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, ситуация в целом на сети сегодня лучше, чем в наиболее проблемные 2013–2014 годы, поскольку ОАО РЖД улучшило состояние магистральных локомотивов, реализованы крупные инфраструктурные проекты и увеличилась доля парка с повышенной осевой нагрузкой, создающего меньшее давление на инфраструктуру. Но, отмечает он, проблемной точкой остаются узкие места инфраструктуры, где нагрузка растет при изменении структуры грузопотока (рост экспорта угля и контейнерного транзита). Если ОАО РЖД сможет расшить узкие места и будут найдены решения проблемы нехватки запчастей и выбытия парка частных маневровых локомотивов, то ситуация на сети будет стабильной и постепенно улучшится, считает господин Бурмистров, а темпы роста парка не остановятся раньше 2026–2027 годов и будут слегка уступать приросту грузооборота, который будет продолжаться как минимум десять лет.

<https://www.kommersant.ru/doc/3854739>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.16; НЕТ ДОРОГИ НАЗАД; ПАССАЖИРЫ С НЕВОЗВРАТНЫМИ БИЛЕТАМИ ОТПРАВЯТСЯ В ПУТЬ В АПРЕЛЕ

Первые покупатели невозвратных железнодорожных билетов отправятся в путь 19 апреля 2019 года. Реализация таких билетов начнется 20 января 2019 года, глубина продаж составит 90 дней, сообщил глава Федеральной пассажирской компании (ФПК) Петр Иванов.

В купейном вагоне поезда № 740/739 Москва - Воронеж по невозвратным тарифам будут проданы билеты на 102 места. Это девять процентов от общего числа мест в составе. В поезде с сидячими местами № 26/25 Москва - Ижевск будет продано восемь процентов мест по невозвратным тарифам. Процент небольшой, но «это только начало работы с невозвратными билетами», отметил Иванов. Судя по его словам, доля их в будущем существенно возрастет.

В мобильном приложении или на сайте РЖД при покупке невозвратные билеты обозначат специальной иконкой. На одно и то же место в поезде можно будет купить и возвратный, и невозвратный билет. Такой же порядок будет действовать и в кассах вокзалов, где кассир предложит потенциальному покупателю два варианта тарифа.

Пока уехать по невозвратным билетам можно лишь в Воронеж и Ижевск. Позднее список маршрутов расширится. «Поэтапно будем внедрять невозвратные билеты и на других маршрутах ФПК во внутрироссийском сообщении - в зависимости от результатов, которые получим в начале продаж», - сказал Иванов.

«Хотим понять эластичность спроса и предложения по этому вопросу, понять, как будут реагировать пассажиры на предоставленную возможность, и в зависимости от этого определяться с распространением на другие маршруты», - уточнил Иванов.

Предварительные итоги запуска продаж невозвратных билетов будут подведены к 1 мая, но возможно, что дополнительные маршруты будут введены и ранее в зависимости от спроса. В дальнейшем до десяти процентов билетов может быть реализовано на невозвратной основе, подчеркнул глава ФПК. Ожидается, что с введением этих тарифов пассажирооборот вырастет на 1,5 процента. Железнодорожники уверены, что тариф будет востребован. При этом они ссылаются на положительный опыт в авиаотрасли, где невозвратные билеты продают с 2014 года.

Невозвратные билеты будут введены только в дерегулированном сегменте железнодорожных перевозок: в купейных вагонах, скоростных межобластных и вагонах СВ и люкс.

«Для нас открытие продаж невозвратных билетов позволяет лучше планировать экономику компании, так как мы знаем, что эти билеты сдавать не будут. Пассажирам это позволит приобрести билеты по более низкому тарифу - размер скидки варьируется от 5 до 20 процентов. Он зависит от даты отправления и самого направления. Ближе к дате отправления скидка меньше», - пояснил Иванов.

Тарифы на проезд в плацкартных и общих вагонах регулируются государством, здесь продавать невозвратные билеты нельзя.

При этом переоформить или вернуть невозвратный билет все-таки можно. Но только в исключительных случаях. В их числе внезапная болезнь пассажира или совместно следующего с ним члена семьи (супруга), родителя (усыновителя) или ребенка (усыновленного), смерть члена семьи, травма в результате несчастного случая, отмена или задержка отправления поезда, а также непредоставление пассажиру места, указанного в билете.

Но для того, чтобы вернуть деньги, надо будет обратиться с медицинскими справками в железнодорожную кассу не позднее пяти суток с момента отправления поезда, на который был приобретен невозвратный билет.

<https://rg.ru/2019/01/15/perevozki-passazhirov-po-nevozvratnym-zhd-biletam-nachnutsia-s-19-aprelia.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; СУД В РОССИИ ВПЕРВЫЕ ВЫНЕС ПРИГОВОР ПО СТАТЬЕ «ДЕЙСТВИЯ, УГРОЖАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА»

Трое пьяных жителей Тверской области, подложивших под мчащийся со скоростью 200 км/ч грузовой поезд холодильник с кирпичами, получили год ограничения свободы и восемь месяцев заключения условно.

При этом суд впервые вынес приговор за преступление, предусмотренное ст. 267.1 УК РФ (действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств), сообщили в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре (ММТП).

«Мировой судья судебного участка Нелидовского района Тверской области установил, что в мае 2018 года трое молодых людей, находясь в состоянии алкогольного опьянения, с целью развлечения установили на путях около станции Нелидово в Тверской области каркас от холодильника, набив его для веса и устойчивости кирпичами», - говорится в сообщении ММТП.

Отмечается, что действия обвиняемых привели к столкновению грузового поезда с установленной ими конструкцией.

Несмотря на отсутствие пострадавших и причинённого ущерба, установленное препятствие создавало угрозу схода состава, учитывая, что максимальная разрешённая скорость на этом участке путей была 200 км/ч, при этом поезд двигался под уклон. Происшествия удалось избежать благодаря действиям машиниста, своевременно применившего экстренное торможение, подчеркнули в ММТП.

С учетом мнения государственного обвинителя, данных о личности подсудимых, суд признал их виновными и назначил наказание одному из осужденных в виде лишения свободы на срок восемь месяцев условно с испытательным сроком в год, остальным - в виде ограничения свободы на срок один год.

Приговор суда вступил в законную силу.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; РЖД НЕ РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ КУРЕНИЯ В ПОЕЗДАХ

Возможность возобновления курения в поездах не рассматривается, сообщил генеральный директор АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, дочка РЖД) Петр Иванов журналистам.

«Не рассматриваем», - сказал П.Иванов, отвечая на соответствующий вопрос.

Как сообщалось, федеральный закон о запрете курения в поездах дальнего следования вступил в силу летом 2014 года, запрет курения в электричках был введён в 2013 году.

«Федеральная пассажирская компания» занимается перевозками в поездах дальнего следования, кроме перевозок на Сахалине, в Якутии, а также осуществляемых самим ОАО «РЖД» (в высокоскоростных поездах «Сапсан» и скоростных электричках «Ласточка») и частными операторами. РЖД принадлежит 100% акций ФПК.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; РЖД В 2019Г НАМЕТИЛИ РАБОТЫ ПО РАЗВИТИЮ 14 СТАНЦИЙ В ЗАБАЙКАЛЬЕ И ПРИАМУРЬЕ

ОАО «Российские железные дороги» в 2019 году наметило работы по развитию 14 станций на Забайкальской железной дороге (ЗабЖД, филиал РЖД), говорится в сообщении филиала.

Работы по реконструкции будут выполнены на станциях Хилок, Чита-1, Чита-2, Карымская, Забайкальск, Укурей, Чернышевск-Забайкальский, Пеньковая, Могоча, Уруша, Сковородино, Ту, Белогорск-2, Екатеринославка. Всего на их обновление планируется направить 5,3 млрд рублей.

Также приоритетными направлениями станут реконструкция железнодорожного пути, искусственных сооружений, обновление объектов энергоснабжения.

В целом в текущем году РЖД намерены инвестировать в развитие производственных фондов ЗабЖД 38,5 млрд рублей - на 12,3% больше, чем в 2018 году.

В частности, 3,3 млрд рублей предусмотрены на обновление хозяйства электрификации и энергоснабжения. Так, планируется выполнить техническое перевооружение и усиление тяговых подстанций Хилок, Урюм, Пеньковая, Бурея.

Еще 1,8 млрд рублей будут направлены на электрификацию участка Карымская - Забайкальск, а также развитие приграничной станции Забайкальск. В рамках проекта планируется выполнить строительно-монтажные работы по реконструкции разъездов Южного хода и электрификации участка Борзя-Забайкальск. Завершить электрификацию планируется в 2019 году.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; Ж/Д ПОГРУЗКА ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ В РФ В 2018 Г. ВЫРОСЛА ЗА СЧЕТ ВНУТРЕННЕГО СПРОСА - РЖД

Погрузка лесных грузов на сети ОАО «Российские железные дороги» в 2018 году выросла на 5,6%, до 45,7 млн тонн, пишет корпоративное издание РЖД со ссылкой на данные центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) монополии.

«Показатель (увеличился - ИФ) за счет высокого спроса на круглый лес, дрова и измельченную древесину на внутреннем рынке, (на который - ИФ) повлияли меры правительства РФ по сокращению экспорта необработанной древесины и стимулированию к переработке сырьевых ресурсов. В частности, обрабатывающим компаниям предоставляются льготные арендные ставки, сниженные ставки по кредитам и освобождение от НДС при ввозе технологического оборудования, аналогов которого нет в России», - поясняет газета.

В этой связи издание отмечает, что на Северной железной дороге АО «Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат» (MOEX: ACBK) (АЦБК, Новодвинск, актив австрийской Pulp Mill Holding) в 2017 г. провело модернизацию производства и увеличило мощности, ООО «Устьянский лесопромышленный комплекс» (УЛК, п.Октябрьский, Архангельская обл.) завершило монтаж оборудования в цехе сортировки пиломатериалов и сортировочных линий круглых лесоматериалов. На Октябрьской железной дороге ООО «Пестовский лесопромышленный комплекс» (Новгородская обл., также входит в группу УЛК) в ноябре 2017 г. открыло обновленное производство.

«И это далеко не полный список российских предприятий с возросшими объемами потребностей в лесном сырье. Положительное влияние на погрузку оказали и благоприятные погодные условия для заготовки леса в ряде регионов, в том числе в Вологодской и Архангельской областях, а также в Коми», - заявил замглавы ЦФТО Александр Хатьянов, слова которого приводит издание.

«Спрос на сырье на внутреннем рынке в 2019 г. продолжит расти, в том числе за счет модернизации производственных мощностей. В частности, АЦБК в I квартале запланировал ввод в строй самой большой в России картоноделательной машины, а АО «Лесосибирский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат N1» (Красноярский край, актив Segezha Group корпорации «АФК «Система») в этот же период планирует открытие завода по производству пеллет. В целом в 2019 г. эксперты ЦФТО прогнозируют сохранение погрузки лесных грузов по сети РЖД на уровне 2018 г.», - добавил он.

Еще один тренд 2018 г., как отмечают в центре фирменного транспортного обслуживания «Российских железных дорог», - возросшие перевозки лесных грузов на экспорт в контейнерах, преимущественно в Китай (почти на 50%, до 5 млн тонн). Доля таких отправок в КНР увеличилась с 10,7% до 18,5%. «В 2019 г. компания ожидает сохранения роста. Этому, в том числе, будет способствовать продление понижающего коэффициента 0,928 (7,2%-ной скидки - ИФ) на экспортные перевозки контейнеров через пограничные переходы Забайкальск и Наушки (Забайкальский край и Бурятия, соответственно - ИФ)», - сказал А.Хатьянов.

Согласно проектам финансового плана и долгосрочной программы развития (ДПР) «Российских железных дорог», в 2018 г. компания ожидала погрузку на уровне 45,5-45,6 млн тонн (против 43,3 млн тонн в 2017 г.). В зависимости от сценария (консервативный / целевой), согласно ДПР, в 2019 г. монополия прогнозирует этот показатель на уровне 45,7-47,4 млн тонн (+0,2-3,9%), в 2020 г. - 47,6-49,4 млн тонн (+4,2%), в 2021 г. - 49,4-51,5 млн тонн (+3,8-4,3%), в 2022 г. - 51,3-53,8 (+3,8-4,5%), в 2023 г. - 53,2-56,2 (+3,7-4,5%), в 2024 г. - 55,2-58,7 (+3,8-4,4%), в 2025 г. - 57,4-61,4 (+4-4,6%).

В проекте финансового плана РЖД на ближайшую трехлетку отмечалось, что из 45,7 млн тонн в 2019 г. 20,2 млн тонн придется на внутренний рынок (рост на 4,1%), 25,5 млн тонн - на экспорт (сокращение на 2,6%). Описывая факторы, которые будут влиять на перевозки за рубеж, отмечает, что переориентация пиломатериалов из вагонов в контейнеры («преимущественно в Китай») в 2019 г. оценивается на уровне 1 млн тонн. В числе негативных же факторов для экспортного потока монополия выделяла «повышение таможенных пошлин на вывоз круглого леса дальневосточных пород вне квоты с 25% в 2018 г. до 40% с 1 января 2019 г.», а также «усиление государственного контроля за незаконной вырубкой и транспортировкой древесины».

В целом, как сообщала монополия, в 2018 г. погрузка выросла на 2,2%, до 1,29 млрд тонн. С октября компания считает динамику с учетом отправки грузов на железных дорогах Якутии, где является перевозчиком. Причем эти объемы считаются как «новый груз», поэтому сравнение идет с данными за тот же период 2017 г. только по сети РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; УВЗ СОКРАТИЛ ЗАКУПКИ У ММК, УВЕЛИЧИЛ - У ФИРМЫ ВЛАДЕЛЬЦА РЯДА Ж/Д АКТИВОВ

АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) в 2018 году сократило закупки у ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» (MOEX: MAGN) (ММК) в 17 раз, начало приобретать аналогичную продукцию у посредника - ООО «Инвестхолдинг».

Согласно информации аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в 2017 году УВЗ закупил у ММК продукцию на общую сумму 4,637 млрд рублей, в 2018 году - на 273,117 млн рублей. В тоже время в прошлом году аналогичный товар на общую сумму 3,066 млрд рублей УВЗ поставил «Инвестхолдинг».

По какой причине произошла смена поставщика агентству «Интерфакс» в УВЗ не уточнили.

По данным «СПАРК-Интерфакс», «Инвестхолдинг» является агентом по оптовой торговле топливом, рудами, металлами и химическими веществами. 100% компании принадлежит Алексею Шарову, который также является совладельцем ряда ж/д активов. В частности, ему принадлежит по 24,5% в московских ООО «Рейл Про» и «Транспортно-логистический актив».

«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».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; РЖД ОТМЕЧАЮТ СОКРАЩЕНИЕ НА СЕТИ ЦИСТЕРН, КРЫТЫХ ВАГОНОВ И РЕФКОНТЕЙНЕРОВ

Количество грузовых вагонов на сети ОАО «Российские железные дороги» в 2018 году выросло на 15,5%, до 1,112 млн шт., сообщило корпоративное издание РЖД.

При этом «отрицательный баланс сложился в сегменте цистерн, крытых вагонов и рефрижераторных контейнеров». По данным компании, на сеть поступило 4,18 тыс. цистерн, тогда как списано 10,38 тыс., крытых вагонов - 2 тыс. против более 5 тыс. Рефрижераторных контейнеров в РФ осталось 3,46 тыс.: в 2018 г. закуплено 35 вагонов при списании 753.

В управлении вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры «Российских железных дорог» пояснили изданию, что выбытие такого количества цистерн, крытых вагонов и универсальных платформ обусловлено окончанием срока службы. «Учитывая ограничения по эксплуатации вагонов с 1 января 2016 г. сроком службы (за исключением отдельных типов) мероприятия по продлению срока службы крытых вагонов и нефтебензиновых цистерн собственниками не проводятся», - заявил глава подразделения Михаил Сапетов.

«Вместе с тем, эти ограничения не распространяются на платформы для перевозки колесной и гусеничной техники. Поэтому собственники подвижного состава проводят модернизацию с продлением срока службы платформ моделей «13-401» и «13-4012». В 2018 г. собственниками проведена модернизация 4,5 тыс. (таких вагонов - ИФ)», - добавил менеджер.

В целом, по словам М.Сапетова, в 2018 г. приобретено 67,6 тыс. новых вагонов, в том числе 26,3 тыс. - «инновационных» (против 54,2 тыс. и 35 тыс., соответственно, - в 2017 г.). Средний возраст вагонов уменьшился с 12,8 до 12,5 года. До 31 декабря 2019 г. нормативный срок службы закончится у 20 тыс. вагонов. Более 47% парка (525,47 тыс.) сейчас составляют полувагоны. Спрос на них со стороны операторов при сохранении объемов перевозок остается высоким. Около 11% (124,9 тыс.) приходится на подвижной состав с улучшенными техническими характеристиками.

В то же время, начальник департамента по перевозкам грузов в полувагонах АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, «дочка» РЖД) Даниил Буевич заявил изданию, что, несмотря на значительное поступление на сеть новых вагонов, в сегменте полувагонов в 2018 г. наблюдался локальный дефицит, особенно в «высокий» сезон. «Это связано как с возникшим дефицитом комплектующих, что увеличило количество неработающего парка, так и с ростом оборота вагонов», - сказал он. В 2018 г. ФГК закупила 2,7 тыс. полувагонов, еще 6 тыс. привлечено в лизинг, списано почти 1,5 тыс. В 2019 г. оператора планирует приобрести около 10 тыс. полувагонов при списании 64.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; «ТРАНСЛЕС» ГРУППЫ «РТК» В 2019 Г. ПЛАНИРУЕТ КУПИТЬ ДО 1 ТЫС. НОВЫХ ПЛАТФОРМ

ООО «Транслес» (актив группы «РТК») в рамках обновления парка и обеспечения контрактов планирует в 2019 году купить до 1 тыс. новых лесовозных платформ с улучшенными техническими характеристиками, сообщил генеральный директор оператора Алексей Барбариуш в интервью газете «Гудок», опубликованном во вторник.

«Вопрос для нас остается важным. За последние два года компания приобрела 2,5 тыс. платформ. Кроме того, в рамках M&A «Транслес» получил контроль над подвижным составом финского логистического оператора Nurminen Logistics - это более 350 специализированных вагонов», - отметил он.

Топ-менеджер отметил, что производители из РФ могут предложить необходимый подвижной состав. «С 2014 г. на рынке стали появляться новые модели вагонов. Этому во многом поспособствовала кооперация «Транслеса» с вагоностроительными предприятиями. Исходя из наших технических заданий, производители усовершенствовали ключевые параметры вагонов. Результатом стали увеличение грузоподъемности, изменения в конструкции стоек и торцевых стенок для перевозок пиломатериалов, появился лесовоз с увеличенной погрузочной длиной», - сказал он.

А.Барбариуш отметил, что, несмотря на производство более 8 тыс. новых платформ за последние два года, в РФ по-прежнему есть «определенный дефицит специализированного парка», обостряющийся в «высокий сезон». Он обусловлен ростом перевозок (на 8% за 2017-2018 гг.) и снижением доли полувагонов в этом сегменте в связи с их переориентацией на массовые грузы.

«Если запланированная производственная программа вагоностроителей будет подкреплена реализацией инвестиционных планов заказчиков, в 2019 г. парк для перевозки лесных грузов может достигнуть сбалансированного состояния», - полагает топ-менеджер, отмечая при этом, что специализированный лесовоз быстрее проходит погрузочно-разгрузочные операции и обладает большей вместимостью. Между тем, с начала 2018 г. ощущается дефицит колесных пар, растет цена комплектующих, увеличивается простой вагонов в ремонте, что отражается на себестоимости услуг операторов и толкает вверх стоимость их услуг, заметил глава «Транслеса».

По оценкам компании, в 2019 г. в РФ сохранится рост внутренних перевозок круглых лесоматериалов. «Правительство поддерживает развитие лесоперерабатывающего комплекса (ЛПК - ИФ), в том числе выполняя поручение президента РФ по увеличению доли несырьевого экспорта. Открываются новые производства, идет модернизация уже имеющихся мощностей», - отметил топ-менеджер. По его словам, в 2018 г. поставки сырья - балансов, фанерного кряжа, пиловочника - по европейской части России, где сосредоточены основные мощности лесопромышленной и целлюлозно-бумажной промышленности, увеличились на 27% (при общем росте ж/д перевозок леса и пиломатериалов в стране без учета контейнеров на 6%).

В то же время, на фоне стимулирования несырьевого экспорта изменяется номенклатура перевозимых грузов: доля пиломатериалов и другой продукции ЛПК с высокой степенью добавленной стоимости растет, доля круглого леса снижается. «Уже сейчас более половины экспорта - это пиломатериалы. И в 2019 г. тренд может усилиться в связи с вступлением в силу нескольких постановлений правительства РФ о вводе экспортных квот и повышении экспортных пошлин на ряд видов необработанной древесины», - добавил А.Барбариуш.

В то же время, по его словам, растет контейнеризация лесных грузов (в 2018 г. перевозки увеличились на 55%). «Транслес» учитывает (эти - ИФ) тенденции и отвечает на них развитием комплексной логистики для предприятий лесоперерабатывающего комплекса (перевозка сырья и готовой продукции), в том числе развивая направление контейнерных перевозок», - сказал топ-менеджер в этой связи.

Также глава компании отметил «позитивный пример» совместной работы ОАО «Российские железные дороги» и Федеральной таможенной службы РФ по переходу к таможенным операциям на железнодорожном транспорте в электронном виде. «В этом году мы предполагаем увидеть упрощение таможенного оформления», - сказал он.

В то же время, по словам А.Барбариуша, необходимо решить проблему «безразмерных» сроков задержки вагонов на начальном этапе перевозок и на пунктах пропуска. «Например, досмотр на станциях погрузки с полной выгрузкой, так называемой полной раскаткой, должен производиться в более сжатые сроки. Также необходимо исключить случаи повторной раскатки груза для таможенного контроля на пограничном переходе, если этот груз проходил проверку на станции погрузки», - сказал топ-менеджер.

«Еще одной проблемой на начальном этапе является процедура осмотра подкарантинной продукции и выдачи заключений о ее пригодности к перевозке. Пакет документов оформляется организациями, подконтрольными Минсельхозу - ФГБУ «Всероссийский центр карантина растений» (ВНИИКР - ИФ) - и представительствами Россельхознадзора (РСН - ИФ). Грузоотправитель вынужден преодолевать расстояние более 1 тыс. км для поездок между местом погрузки, ВНИИКР и представительством РСН. Необходимо организовать предоставление услуги по принципу «одного окна», - считает он.

Кроме того, по мнению А.Барбариуша, необходимо развивать пограничные переходы с КНР, станции Гродеково (Приморье) и Забайкальск, а также прилегающих к ним участков. «Например, на переходе Гродеково-Суйфэньхэ инфраструктура на стороне КНР является более развитой, чем российская, и позволяет организовать прием поездов более чем на 50% длиннее. Китайская сторона предполагает и в дальнейшем развивать железнодорожные перевозки на этом направлении, но без ликвидации инфраструктурных ограничений на российской стороне это будет невозможно», - сказал топ-менеджер.

«Транслес» управляет около 10 тыс. платформ. Компания входит в группу «РТК», эксплуатирующую более 63 тыс. вагонов различных типов. Владельцы холдинга - Константин Засов и Константин Синцов.

### РЖД ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2019.01.15; НА СЕТИ РЖД УВЕЛИЧИЛИСЬ ПРОСТОИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

По данным опросов, которые проводятся журналом «РЖД-Партнер» в рамках «Индекса качества услуг на железнодорожном транспорте», в январе 2019 года увеличились простои подвижного состава. Однако первые тревожные сигналы на эту тему появились еще в конце прошлого года. Брошенные поезда отмечены на подходах, например, к российским морским портам Южного и Дальневосточного бассейнов.

На сети РЖД увеличились простои подвижного состава

По мнению представителей ОАО «РЖД», одной из причин данного явления стало то, что в октябре–декабре 2018 года значительная часть парка была размещена операторами на путях и под погрузку не использовалась. Замедление оборота на фоне большого количества вагонов на сети влечет риск дефицита парка. Это может стать препятствием для вывоза продукции и увеличить ее стоимость из-за роста ставок операторов, отметили в ОАО «РЖД».

Для решения проблемы в ОАО РЖД предложили существенно повысить плату за нахождение порожних вагонов на путях общего пользования вне перевозки. В холдинге поддержали законопроект **Минтранса** о введении ответственности грузоотправителей и получателей за задержку вагонов на путях общего пользования. А также выступили за возможность принудительно выставлять подвижной состав, простаивающий более недели, на электронную торговую площадку ОАО «РЖД».

Однако у грузовладельцев сложилось несколько иное видение вопроса. Представитель одной из компаний в сфере добычи нерудных материалов обратил внимание прежде всего на статистику ОАО «РЖД»: в 2018 году на сети удалось улучшить оборот вагона под грузовыми операциями. И это указывает на рост эффективности управления парками железнодорожных операторов за счет оптимизации организации погрузки на путях необщего пользования, а также оптимизации их взаимодействия с грузовладельцами.

Причем, за 12 месяцев текущего года оборот вагона под грузовыми операциями сократился примерно на 8,4%. Таким образом, за достаточно длительный период можно говорить о сложившейся устойчивой тенденции.

Вместе с тем, оборот вагона промежуточных и технических станциях увеличился соответственно на 21,6% и 13,2%. Кроме того, на 3,1% ухудшился оборот вагона в движении. А это все – зона ответственности ОАО «РЖД». Иными словами, оборот вагона вырос из-за плохой работы станций и задержек поездов в пути.

«Можно добавить, что в последнее время в ОАО «РЖД» стремятся переложить с себя ответственность за простои на грузовладельцев. В качестве примера можно привести такой факт. Объемы отправки щебня в конце 2018 года сократились в 3 раза (не сезон). Таким образом, можно было проверить, как работают традиционные схемы, связанные с подачей вагонов. Пути были вроде бы свободны – как общего, так и необщего пользования на подходах к карьерам.

Ни ремонтных окон, ни других объективных препятствий. Тем не менее, в ОАО «РЖД» направляемые под погрузку вагоны по пути в направлении карьеров бросали. При этом грузотправитель получал предупреждения о том, что подвижной состав отставлен по техническим причинам и выставляли ему счет за размещение вагонов на путях общего пользования», – рассказал представитель карьера.

Это служит доказательством того, что на железных дорогах стремятся представить сложившуюся ситуацию в несколько ином свете, т.е. скрыть свои недостатки в управлении движением и логистикой. На эту же тему можно привести и другие примеры.

Например, по данным грузоотправителей, увеличились также простои вагонов, направленных под погрузку, но отцепленных в ремонт из-за технических неисправностей. На этот фактор ни оператор, ни клиент по сути повлиять не может.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/na-seti-rzhd-uvelichilis-prostoi-podvizhnogo-sostava/>

### ТАСС; 2019.01.15; ПОКАЗАТЕЛЕЙ УДАЛОСЬ ДОСТИЧЬ НЕСМОТРЯ НА СЛОЖНУЮ ПОСЕВНУЮ

Новосибирская область в 2018 году увеличила экспорт зерновых в шесть раз по сравнению с 2017 годом несмотря на холодную весну со снегопадами в мае и затянувшуюся из-за холодов посевную, в ходе которой эксперты прогнозировали потери урожая. Добиться увеличения экспорта удалось за счет действия льготного тарифа на перевозку зерна, сообщила на коллегии по АПК (аграрно-промышленному комплексу) начальник отдела переработки сельскохозяйственной продукции регионального Минсельхоза Галина Громова.

В силу неблагоприятных погодных условий в период посевной аграриям региона пришлось понести дополнительные траты и закупить 7 тыс. тонн элитных семян и использовать почти 47 тыс. тонн удобрений. Кроме того, посевная кампания закончилась позднее обычного, сдвинув и сроки уборочной кампании, из-за чего возник риск потери части урожая под снегом. Несмотря на это, сбор зерновых в Новосибирской области по итогам 2018 года составил более 2,3 млн тонн, что превысило запланированные показатели на 200 тыс. тонн.

«Объем вывоза зерна железнодорожным транспортом в 2018 году составил порядка 700 тыс. тонн, что более чем в два раза больше уровня 2017 года. В том числе на экспорт отправлено 459,3 тыс. тонн зерновых грузов, что в шесть раз выше уровня 2017 года», - сообщила Громова.

Увеличению объемов экспортных постановок, как пояснила Громова, способствовало принятие правительством РФ постановлений, которые компенсируют часть затрат на транспортировку продукции АПК и дают возможность производителям транспортировать зерно по льготному тарифу.

В 2017 году в Новосибирской области было собрано более 3 млн тонн зерновых, средняя урожайность составила почти 19 центнеров с гектара. Аграрии региона в 2017 году столкнулись с трудностями при вывозе зерна на экспорт из-за нехватки железнодорожных вагонов. В конце 2017 года правительство приняло постановление, согласно которому РЖД до 30 июня 2018 года были предоставлены субсидии на возмещение потерь при перевозке зерновых грузов без взимания провозной платы. Льготный тариф действовал на вывоз зерна из регионов, расположенных в отдалении от морских портов, в том числе в Новосибирской области.

<https://tass.ru/sibir-news/5999242>

### ТАСС; 2019.01.15; ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД СБИЛ НАСМЕРТЬ МУЖЧИНУ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Пассажирский поезд сообщением Москва - Анапа сбил насмерть молодого человека, переходившего железнодорожные пути в неположенном месте. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу.

«В районе станции «Фабричная» Казанского направления поездом сообщением Москва - Анапа смертельно травмирован мужчина 1998 года рождения. Молодой человек переходил пути в неустановленном месте», - сказал собеседник агентства.

По его словам, в настоящее время транспортные полицейские проводят проверку по данному факту.

<https://tass.ru/proisshestviya/6000551>

### ТАСС; 2019.01.15; ТОВАРНЫЙ ПОЕЗД СБИЛ НАСМЕРТЬ РЕБЕНКА В ПУШКИНСКОМ РАЙОНЕ ПЕТЕРБУРГА

Товарный поезд сбил 12-летнего мальчика у железнодорожной платформы «Детскосельская» в Пушкинском районе Санкт-Петербурга. Как сообщили журналистам в Управлении на транспорте МВД по Северо-Западному федеральному округу, от полученных травм мальчик скончался.

«В дежурную часть транспортной полиции поступило сообщение о том, что в районе платформы «Детскосельская» грузовым поездом смертельно травмирован 12-летний мальчик», - говорится в сообщении. Ребенок переходил железнодорожные пути на запрещающий сигнал светофора. «В настоящее время транспортными полицейскими по данному факту проводится проверка», - отметили в транспортной полиции.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «Российские железные дороги»), в результате инцидента задержки в движении поездов не произошло.

<https://tass.ru/proisshestviya/6002442>

### ТАСС; 2019.01.15; СЛЕДСТВИЕ НАЗВАЛО ПРИЧИНУ СХОДА ВОЕННОГО СОСТАВА ПОД ОМСКОМ

Повреждение рельсов, по предварительным данным, стало причиной схода грузовых вагонов военного состава под Омском 30 ноября прошлого года. Об этом во вторник ТАСС сообщил руководитель Уральского следственного управления на транспорте СК РФ генерал-лейтенант юстиции Петр Решетников.

Сход грузовых вагонов произошел на железнодорожном перегоне в Омской области вечером 30 ноября, с рельсов сошло 35 вагонов грузового поезда, был нарушен габарит соседнего пути и повреждена контактная сеть. Пять из сошедших вагонов - цистерны с мазутом, также на грузовых платформах поезда находились самоходные гаубицы «Гвоздика».

«По предварительным данным, сход произошел из-за дефекта на колесной паре поезда, проходящего перед сошедшим составом, который срезал болты-крепления рельсов. Балансодержателем вагона, из-за которого, как мы предполагаем, произошел сход, являются юридические лица из Эстонии. Поэтому сейчас мы работаем, чтобы вместе с ними разобраться, в результате чего образовался дефект на колесной паре», - сказал Решетников.

<https://tass.ru/sibir-news/5999051>

### ТАСС; 2019.01.15; ПОРТЫ ПРИМОРЬЯ В 2018 ГОДУ НАРАСТИЛИ ГРУЗООБОРОТ ДО РЕКОРДНЫХ ЗНАЧЕНИЙ

Порты Приморья в 2018 году нарастили грузооборот до рекордных значений, сообщает в среду пресс-служба администрации Приморья. Так, Морской порт в бухте Троицы нарастил объем перевалки генеральных грузов на 76%, до 352 тыс. т.

«По данным краевого департамента транспорта и дорожного хозяйства, единственный действующий международный морской порт в поселке Зарубино Хасанского района - ООО «Морской порт в бухте Троицы» - за год перевалил 352 тыс. т генеральных грузов. Это на 76% превышает объем перевалки 2017 года и является абсолютным рекордом в истории деятельности предприятия. Владивостокский морской торговый порт за год нарастил грузооборот на 39% - до 10,4 млн т. Эти цифры - максимальные за всю историю порта», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы ВМТП, в 2017 году грузооборот составил 7,5 млн т грузов различной номенклатуры. «Морской порт в бухте Троицы» в 2017 году обработал 200 тыс. т генеральных грузов, уточняется на сайте предприятия.

Пресс-служба краевой администрации уточняет, что ВМТП в прошлом году обработал 1 тыс. 989 судов, на 22,5% больше, чем в 2017 году. Объем перевалки генеральных грузов здесь увеличился на 64%, до 4,9 млн т, обработка транспортных средств - на 63%, до 60 тыс. единиц.

«Крупнейший в России специализированный терминал с высокотехнологичной перевалкой угля АО «Восточный порт», входящий в угольный портовый холдинг ООО «Управляющая портовая компания», по итогам работы в 2018 году перевыполнил план, перевалив 24,2 млн т угольной продукции премиального качества. Этот показатель на 4,3% (1 млн т) превышает объем за 2017 год», - сообщила пресс-служба предприятия.

Уточняется, что из Восточного порта в 2018 году уголь отправлялся в Южную Корею, Японию, Тайвань, Китай, Малайзию, Индию, Пакистан, Таиланд, Вьетнам и Сингапур. Лидером по объему импорта является Южная Корея, на долю которой пришлось 32%.

<https://tass.ru/ekonomika/6003556>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ГРУЗООБОРОТ ТЕРМИНАЛОВ DELOPORTS В 2018Г ВЫРОС НА 13% ЗА СЧЕТ КОНТЕЙНЕРОВ И ЗЕРНА

Грузооборот стивидорной группы «ДелоПортс» в 2018 году вырос на 13% по сравнению с показателем 2017 года - до 8,7 млн тонн за счет рекордных объемов перевалки контейнеров и зерна, сообщила компания.

Контейнерный терминал НУТЭП перевалил 333 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера), что на 10% больше, чем годом ранее. Это также рекордный показатель перевалки для терминала.

Объем обработки зернового терминала КСК в прошлом году вырос на 14% и достиг 4,8 млн тонн зерновых.

По остальным грузопотокам динамика отрицательная. Перевалка генеральных грузов снизилась на 36% - до 84 тыс. тонн. По грузам «ро-ро» отмечается снижение более чем в 1,7 раза - до 9 тыс. тонн. Сокращение продаж бункерного топлива составило 9% - до 56 тыс. тонн.

«ДелоПортс» (контролируется Сергеем Шишкаревым) - холдинговая компания, владеющая стивидорными активами в юго-восточном районе морского порта Новороссийск. Компания является одним из крупнейших портовых стивидоров юга России, занимает лидирующие позиции по перевалке зерна и контейнерообороту в регионе.

Ключевые активы группы: контейнерный терминал НУТЭП, зерновой терминал КСК и сервисная компания «Дело». В апреле группа «Дело» (управляющая компания холдинга) приобрела 30,75% акций Global Ports.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; МОРПОРТ «РОСТОВ-НА-ДОНУ» В 2018 ГОДУ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 11,6%

Морской порт «Ростов-на-Дону» в 2018 году перевалил 24,1 млн тонн грузов, сообщил «Интерфаксу» исполняющий обязанности капитана порта Владимир Калашников.

Ранее сообщалось, что в 2017 года порт обработал 21,6 млн тонн грузов. Таким образом, за прошлый год показатель вырос на 11,6%.

В том числе, в минувшем году порт перевалил 7,3 млн тонн транзитных грузов (рост на 15,9%). Стивидорные компании, действующие в порту, увеличили перевалку на 9,8% - до 16,8 млн тонн.

В общем объеме грузооборота зерновые составили 45,5%, нефтепродукты - 30,2%, уголь - 8,9%, грузы навалом (кроме зерна) - 6,9%.

В 2018 году в порт зашло 8 тыс. 422 судна.

В настоящее время в порту действуют 14 крупных стивидорных компаний, включая ОАО «НЗНП», ОАО «Ростовский порт», ООО «Ростовский универсальный порт», ОАО «Астон», ГК «Юг Руси».

Порт «Ростов-на-Дону» имеет статус международного, принимает и обрабатывает суда класса «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, а также иностранные суда со сходными характеристиками и осадкой до 4 м. В порту находятся 56 причалов.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; СОКРАЩЕНИЕ ДОБЫЧИ ОПЕК+ ПРИВЕЛО К ПАДЕНИЮ РЫНКА ФРАХТА «НИЖЕ ВАТЕРЛИНИИ» В 2017-2018ГГ, НО В 2019Г БУДЕТ ЛУЧШЕ - СОВКОМФЛОТ

Сокращение добычи нефти в рамках сделки стран ОПЕК и не-ОПЕК негативно повлияло на рынок фрахта и стало одной из причин его ужасного проседания в 2017-2018 годах, заявил журналистам глава «Совкомфлота» Сергей Франк.

«Чем запомнились 2017-2018 годы, это большим объемом вмешательства нерыночных факторов: остановка производства (нефти - ИФ) в Ливии, проблемы в Венесуэле, действия ОПЕК по снижению. Вы вынуждены жить в условиях, когда есть факторы, которые вы не можете предположить», - сказал он.

«Прошлый 2018 год был худшим годом для индустрии после 1992 года. Колебания рынка достигали 104%. Экономика отрасли, что называется, оказалась ниже ватерлинии», - сказал он.

«Когда есть административное решение сократить добычу и отгрузки нефти из Саудовской Аравии, разумеется, это приводит к тому, что пароходов становится больше, чем отгрузки, разумеется, это сразу влияет на фрахтовый рынок, судовладельцы готовы на более низкую маржу, лишь бы работать», - отметил С.Франк.

Тем не менее, в 2019 году рынок фрахта может стабилизироваться, несмотря на дальнейшее сокращение добычи нефти странами ОПЕК и не-ОПЕК.

«Соотношение спроса и предложения, коэффициент утилизации флота будет лучше. Чуда нет, и после тяжелых, я бы сказал, даже ужасных, 2017-2018 годов, рынок будет стремиться к стабилизации», - сказал он.

«Флот постарел, списался. Если вы посмотрите на лист заказов на судостроительных верфях, вы не обнаружите большого шлейфа судов, потому что трудно было уговорить банкиров, потому что инвестиционная деятельность была заморожена. Это создает сейчас определенное окно восстановления. Ничего чудесного не произойдет, это цикличность рынка», - отметил С.Франк.

Как сообщалось, 24 страны ОПЕК и не-ОПЕК приняли решение о сокращении с 2017 года добычи нефти на 1,8 млн баррелей в сутки относительно октября 2016 года. В 2019 году сделка ОПЕК+ продолжилась. Общее сокращение добычи должно составить 1,2 млн баррелей в сутки.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; НМТП ПРОСИТ ПРЕКРАТИТЬ ДЕЛО О НЕЗАКОННОСТИ ВЗЫСКАНИЯ В БЮДЖЕТ 9,7 МЛРД РУБ. ПО РЕШЕНИЮ ФАС

ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) на заседании Арбитражного суда Москвы во вторник подало ходатайство о прекращении производства по новому рассмотрению своего иска к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) РФ по поводу тарифов в порту Новороссийск, передал корреспондент «Интерфакса» из суда.

Суд оставил ходатайство открытым в связи с тем, что документы по делу не возвратились из Верховного суда (ВС) РФ.

Суд отложил заседание на 21 февраля.

Ранее сообщалось, что президиум ВС РФ 26 декабря 2018 года поддержал ПАО «НМТП» в споре с ФАС по поводу тарифов в порту Новороссийск.

Надзорная инстанция оставила в силе акты нижестоящих судов о незаконности решения ФАС, согласно которому порт должен перечислить в бюджет 9,74 млрд рублей дохода, полученного в результате злоупотребления доминирующим положением на рынке перевалки грузов в период с января 2015 года. Жалоба НМТП, который просил отменить определение судебной коллегии по экономическим спорам ВС РФ об отправке дела на новое рассмотрение, была удовлетворена.

«Решение Арбитражного суда города Москвы от 28 июля 2017 года, постановление Девятого апелляционного арбитражного суда от 18 октября 2017 года и постановление Арбитражного суда Московского округа от 20 февраля 2018 года по настоящему делу оставить в силе», - огласил тогда постановление президиума глава ВС РФ Вячеслав Лебедев.

«Мы полностью удовлетворены состоявшимся решением», - сообщили в пресс-службе НМТП.

В пресс-службе ФАС «Интерфаксу» тогда не стали комментировать решение суда.

Оспаривавшееся решение ФАС вынесла весной 2017 года по итогам проверки, проведенной по обращениям ПАО «НК «Роснефть», ПАО «НК «Русснефть», ОАО «РЖД» и ООО «Технотранс». Служба пришла к выводу, что порт является естественной монополией и, пользуясь своим положением, завышал тарифы на услуги по перевалке грузов.

НМТП, в свою очередь, доказывал, что монополистом его считать нельзя. В Азово-Черноморском бассейне в период с 2014 по 2016 год услуги по перевалке руды, удобрений, черных и цветных металлов, нефти и нефтепродуктов оказывало от трех до 11 портов помимо новороссийского, приводилась аргументация НМТП в материалах дела.

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.01.15; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ЗАКРЫЛАСЬ ИЗ-ЗА ЦИКЛОНА

Паромная переправа Холмск - Ванино, соединяющая Сахалин с материковой частью РФ, закрылась во второй половине дня вторника из-за подхода циклона, сообщили агентству «Интерфакс - Дальний Восток» в Сахалинском морском пароходстве.

«Паром «Сахалин-8» во вторник в 17:00 по сахалинскому времени прибыл в порт Ванино Хабаровского края, после чего паромная переправа закрылась. Все три парома СахМП будут пережидать непогоду в этом порту», - рассказал собеседник агентства.

По его словам, в Татарском проливе ожидается северо-западный ветер 20-25 м/с, шторм в море с высотой волн до 4,5 м.

Возобновить работу переправы планируется утром 18 января. Скопления грузов и пассажиров в обоих портах нет, отметил собеседник агентства.

### ТАСС; 2019.01.15; ВЛАДЕЛЕЦ ЗАБЛОКИРОВАННОГО В ПОРТУ ХЕРСОНА ТАНКЕРА «МЕХАНИК ПОГОДИН» ОБЖАЛОВАЛ РЕШЕНИЕ СУДА

Владелец судна «Механик Погодин», заблокированного в порту Херсона, обжаловал решение Херсонского окружного административного суда Украины, который отклонил иск о разрешении на выход судна из порта, сообщается на сайте компании «В. Ф. Танкер» (входит в состав «Волжского пароходства»).

«10 января 2019 года судовладелец танкера «Механик Погодин» - СК «Волжское пароходство» - подал апелляцию в Пятый апелляционный административный суд (Одесса, Украина) на решение Херсонского окружного административного суда Украины», - говорится в сообщении.

Уточняется, что в связи с установленным порядком, жалоба направлена в апелляционную инстанцию через Херсонский окружной административный суд, ранее вынесший решение по делу. Ожидается, что суд до конца текущей недели примет жалобу к производству и определит дату рассмотрения спора. Общий срок рассмотрения апелляционной жалобы в украинском суде не может составлять более 60 календарных дней после того, как принят акт об открытии производства.

«Механик Погодин» с 12 членами экипажа на борту был заблокирован украинской стороной в порту Херсона 10 августа. Киев утверждает, что танкер принадлежит российской компании «ВЭБ Лизинг», против которой введены санкции. Между тем, компания-оператор судна «В. Ф. Танкер», которая не входит в санкционные списки Украины, сообщала ранее, что закрыла обязательства перед «ВЭБ-Лизинг» и единолично владеет танкером. В связи с этим, считает оператор, оснований для удержания судна нет.

<https://tass.ru/proisshestviya/6001366>

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.01.16; АВИАПЕРЕВОЗКИ ПОСТАВИЛИ РЕКОРД НА ДЕШЕВЫХ БИЛЕТАХ; ЗА ГОД РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕВЕЗЛИ 116,1 МЛН ЧЕЛОВЕК

Российские авиакомпании поставили рекорд по объему перевозок пассажиров, обслужив за 2018 год 116,1 млн человек, что больше на 10,5%, чем в 2017 году. Среди крупнейших российских компаний выше рынка росли S7 (16,9%) и «Уральские авиалинии» (12,5%), «Аэрофлот» за прошлый год продемонстрировал более скромные темпы роста (8,9%). Эксперты считают, что в 2019 году темпы роста перевозок замедлятся из-за увеличения расходов перевозчиков. Игроки будут пытаться сдерживать рост цен, но в течение года билеты начнут дорожать под давлением роста расходов компаний на авиатопливо.

Объем пассажироперевозок российскими авиакомпаниями за 2018 год вырос на 10,5%, до 116,1 млн пассажиров, говорится в сообщении **Росавиаци**и. В декабре 2018 года авиакомпании перевезли 8,3 млн человек, что на 9,8% больше, чем в декабре 2017 года. Пассажирооборот увеличился на 10,4%, составив 286,3 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел достигла 83,7%, увеличившись на 0,5 п. п.

«Аэрофлот», оставаясь лидером среди российских авиакомпаний, рос в прошлом году ниже рынка, обслужив 35,8 млн человек за 2018 год, что превышает показатели 2017 года на 8,9%. При этом в декабре рост перевозок у компании увеличился до 13,5%, за месяц «Аэрофлот» перевез 2,9 млн человек.

Из крупных авиакомпаний максимальный рост показала S7, которая перевезла 11,6 млн человек (рост на 16,9%), в декабре – 842,2 тыс. человек (рост на 10,6%). «В 2018 году мы продолжали обновлять парк, получили несколько самолетов нового поколения: четыре Airbus A320 neo, один Airbus A321 neo и два Boeing 737MAX,– говорят в S7.– Кроме того, мы закончили формировать парк региональных воздушных судов Embraer E170. Это позволило развивать маршрутную сеть, в том числе открывать новые региональные рейсы из Москвы, Новосибирска и Петербурга. В 2019 году продолжим обновлять парк воздушных судов и планируем рост пассажиропотока на уровне 15%».

«Уральские авиалинии» увеличили объем перевозок на 12,5%, обслужив 8,9 млн человек. В декабре авиакомпания перевезла 576,4 тыс. пассажиров (рост на 2,1%). Авиакомпания «Россия» перевезла 11,1 млн человек, что соответствует уровню прошлого года. В декабре прошлого года перевезено 624,9 тыс. человек, что на 2,8% больше декабря 2017 года. Ниже рынка в 2018 году рос UTair: за год компания обслужила 7,6 млн человек, в декабре – 618,2 тыс. человек (рост на 4,8% и по году, и по месяцу). В Utair отмечают, что с учетом совместной эксплуатации воздушных судов за 2018 год перевезли 7,96 млн человек, что на 9% больше, чем в 2017 году. «В 2017 году Utair ввела 42 новых направления, поэтому в 2018 году приоритетом для компании стала эффективность имеющейся маршрутной сети, а не наращивание рейсов»,– говорят в авиакомпании. За 2019 год перевозчик планирует показать рост на 12% и перевезти 8,9 млн пассажиров.

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что пассажироперевозки в 2019 году замедлят рост, а авиабилеты неминуемо подорожают. Причиной станет увеличение затратной нагрузки на авиакомпании, связанной с комплексом факторов. «Цены на авиатопливо в 2019 году, по всей видимости, продолжат рост. Свое влияние также окажет увеличение НДС»,– говорит эксперт. По его словам, неопределенность со ставкой НДС на внутрироссийские перевозки после 2019 года (сегодня НДС составляет 10%) вынудит авиакомпании заранее закладывать возможный рост НДС в цену билетов, так как увеличение ставки может прийтись на низкий зимний сезон.

«Экономически обоснованная цена для перевозок по России составляет $100 на 1 тыс. км,– отмечает господин Рыбак.– Но цены билетов сегодня значительно ниже». По его словам, авиакомпании опасаются повышать цену, так как это может привести к резкому оттоку пассажиров. «Первая авиакомпания, которая решится на этот шаг, проиграет»,– говорит аналитик.

<https://www.kommersant.ru/doc/3854746>

### КОММЕРСАНТ; АНДРЕЙ РАЙСКИЙ, АННА ЗАНИНА, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.01.16; ОТКРЫТА РЕГИСТРАЦИЯ НА ИСК; ГРАЖДАН США ПРИГЛАШАЮТ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ТРЕБОВАНИЯМ КОМПЕНСАЦИЙ ОТ «АЭРОФЛОТА»

Очередной конфликт пассажиров с «Аэрофлотом» вылился в процесс в суде штата Иллинойс. С российского перевозчика требуют $32,4 тыс. компенсации за несовершенство процедуры регистрации на рейс в Шереметьево, которое привело к опозданию пассажиров на посадку. Истцы предполагают, что другие граждане США могут присоединиться к их иску, а сумма коллективных претензий к авиакомпании может составить от $3,6 млн. Но, по мнению юристов, вину перевозчика доказать будет непросто.

«Аэрофлот» продолжает сталкиваться с претензиями пассажиров, и новый конфликт привел к судебной тяжбе в США. Как следует из иска, поданного в суд штата Иллинойс, три пассажира, опоздавшие на рейс Москва–Чикаго с пересадкой в Хельсинки 5 августа 2018 года, требуют взыскать с «Аэрофлота» и Finnair $32,4 тыс. компенсации на основании Монреальской конвенции о воздушных перевозках.

Свои претензии граждане США Дмитрий, Светлана и Александр Бандурины объясняют несовершенством регистрации на рейс. Они, говорится в иске, прибыли в аэропорт Шереметьево в терминал D в 08:20 (отправление рейса в 10:45), но смогли сдать багаж лишь в 09:30, поскольку у «Аэрофлота» работали лишь две стойки регистрации. Затем выяснилось, что посадка производится в терминале F, куда идти 15–20 минут. Но один из истцов страдает от врожденного подвывиха бедра, говорится в иске, поэтому к гейту они дошли за 18–19 минут до вылета. К этому времени посадка закончилась. Семья Бандуриных попросила «Аэрофлот» отправить их другим рейсом, но получила отказ, поэтому им пришлось купить новые билеты за 170 тыс. руб.

Терминалы Шереметьево D, E и F имеют единую «чистую зону», самолеты могут подаваться к любому гейту и расстояние, которое нужно преодолеть пассажиру по аэропорту, действительно может исчисляться километрами. В 2018 году «Аэрофлот» предлагал разрешить завершать регистрацию за час (вместо 40 минут сейчас), чтобы пассажиры не опаздывали на посадку. «В аэропорту установлена удобная навигация на трех языках и указано время прохода внутри терминалов. Пассажиры могут точно рассчитать и проложить маршрут»,– сообщили “Ъ” в Шереметьево.

Но в итоге в Чикаго семья Бандуриных прибыла через сутки и понесла транспортные, жилищные и иные расходы. Истцы требуют оплатить им эти убытки, а также компенсацию за «физический дискомфорт, потерю времени, усталость, неопределенность, изнурение и чувство фрустрации».

Более того, истцы предлагают признать иск коллективным и взыскать с «Аэрофлота» от $3,6 млн за нарушения прав всех граждан США, оказавшихся в похожей ситуации. Они утверждают, что перевозчик незаконно не пускал на борт пассажиров, вынуждая их покупать новые, более дорогие билеты, что можно расценить как «рэкет». По подсчетам истцов, с 2004 года таких пассажиров может быть от 100 до 10 тыс. и более человек, а компенсация каждому может составить $7 тыс.

Суд еще не признал свою компетенцию по делу. «Предъявить иск в суд США по месту назначения перевозки позволяет ст. 33 Монреальской конвенции»,– поясняет старший партнер АБ «Титов, Кузьмин и партнеры» Андрей Кузьмин. Он считает иск малоперспективным, уточняя, что оснований для компенсации нет, если опоздание произошло по вине пассажиров. По его мнению, задержка при перевозке, на которую ссылаются истцы, не охватывает логистику пассажира в аэропорту. Управляющий партнер УК «Право и бизнес» Александр Пахомов указывает, что по конвенции авиакомпания отвечает за вред пассажирам в связи с задержкой, если она не приняла всех возможных разумных мер для его предотвращения. «Конвенция не разъясняет, что именно понимается под такими мерами, и это открывает возможность для подобных исков»,– отмечает он.

«Авиакомпания вправе не посадить опоздавших к гейту пассажиров, поэтому истцам нужно доказать вину «Аэрофлота» в их опоздании, но это будет непросто,– говорит управляющий партнер АБ «Бартолиус» Юлий Тай.– Нужно установить, приняли ли пассажиры меры для заблаговременного прибытия в аэропорт, от кого зависело расположение стоек регистрации и гейта». Он подчеркивает, что в групповом иске у всех пассажиров должно быть одно и то же основание для претензий. Александр Пахомов добавляет, что срок исковой давности по конвенции – два года.

«Считаем, что размер требований и характер обвинений можно расценивать как попытку оказать давление на авиакомпанию с целью заключения мирового соглашения на выгодных для себя условиях»,– говорит замглавы «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам Владимир Александров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3854767>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/15/01/2019/5c3e25fd9a7947303a64a1d8>

### ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2019.01.16; ПОСАДЯТ ЦЕНЫ: МИНТРАНС ХОЧЕТ ИЗБАВИТЬ АВИАКОМПАНИИ ОТ «ЛИШНИХ» СБОРОВ; ЭТО СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ РЫЧАГОВ СНИЖЕНИЯ СТОИМОСТИ БИЛЕТОВ

**Минтранс** предложил меры, позволяющие сдержать цены на авиабилеты. Ведомство хочет избавить перевозчиков от навязывания услуг аэропортов. Авиакомпаниям планируют дать право выбирать, например, собственного заправщика, а также не платить воздушным гаваням за доступ к инфраструктуре – стоянкам автомобилей, стойкам регистрации. Структурам аэропортов по некоторым услугам могут вообще запретить выступать их единственным поставщиком. С таким предложением **Минтранс** обратился в ФАС, рассказали «Известиям» в министерстве. Инициатива должна помочь снизить расходы авиакомпаний и стать одним из факторов для сдерживания цен на билеты. С другой стороны, аэропорты могут ввести новые сборы, чтобы компенсировать убытки, говорят эксперты.

Не меньше двух

В аэропортах конкурентные виды услуг (например, заправку самолета топливом, водой, загрузку бортового питания, постановку в ангар, уборку салона и т.д.) должны будут оказывать не менее двух операторов. Они при этом смогут не платить за право пользования инфраструктурой воздушных гаваней, а будут отдавать деньги только за реально оказанные услуги. Авиакомпании, которые зачастую обеспечивают обслуживание своих рейсов силами собственных структур, получат неограниченный доступ к территории. Такое предложение в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) направил **Минтранс**, сообщили «Известиям» в ведомстве. Оно хочет дополнить соответствующими положениями постановление правительства № 599 от 22 июля 2009 года «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах».

– Предложения подготовлены совместно с авиакомпаниями, – подчеркнули в министерстве.

В **Минтрансе** не уточнили, о какой именно инфраструктуре и каких типах услуг идет речь. В ФАС от комментариев отказались.

Сейчас свои технологические подразделения есть у большинства крупнейших авиакомпаний. Большой объем работ в Шереметьево выполняет «Аэрофлот», привел пример исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев.

Двойной тариф

Аэропорт зачастую оказывает услуги на монопольной основе, пояснил «Известиям» Владимир Тасун, президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, лоббист поправок). Именно эта организация изначально направила в **Минтранс** свои предложения по изменению ситуации.

– У авиакомпании должен быть выбор: обслуживать рейсы своими силами или заказывать услуги у сторонних операторов. Но зачастую допуск компаний перевозчиков на территорию аэропорта ограничен, нет самого порядка допуска, – сказал он.

Аэропортам сейчас не запрещено взимать с операторов наземных услуг, в том числе аффилированных с авиакомпаниями, плату за доступ к инфраструктуре. Ранее АЭВТ уже обращалась в ФАС с жалобой на навязывание платы за такой допуск в Пулково и Домодедово. ФАС направляла предупреждения управляющим компаниям этих воздушных гаваней, следует из ответа, размещенного на сайте АЭВТ в мае 2018 года.

Перевозчики же, имея собственных операторов, фактически могут платить по этому тарифу дважды: он косвенно включен в сборы за пользование аэровокзальным комплексом, взлет-посадку, обслуживание пассажиров.

В Домодедово «Известиям» сообщили, что поддерживают развитие конкуренции, но инициатива при этом ограничит количество участников рынка наземного обслуживания.

– Услуги любого оператора должны быть доступны для заказа всем авиакомпаниям, выполняющим рейсы в аэропорт, – считают в пресс-службе воздушной гавани.

Доступ к стойкам регистрации, системе обработки багажа, к информационным системам аэропорта должен быть платным, уверены в Домодедово. Это нужно для развития инфраструктуры. В Шереметьево и Внуково на запрос «Известий» оперативно не ответили.

В авиакомпании Utair, напротив, полагают, что конкуренция вырастет.

– Инициатива поможет снизить грабительские наценки монопольных провайдеров, – заявил «Известиям» президент «Utair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. – Если появятся независимые провайдеры, авиакомпании готовы будут приобретать у них полный спектр аэропортовых услуг, кроме разве что использования взлетно-посадочной полосы.

В S7 не ответили за запрос «Известий». В «Аэрофлоте» отказались от комментариев.

В Домодедово сейчас несколько десятков операторов авиауслуг, и перевозчик имеет возможность выбирать поставщика, уверяют в пресс-службе аэропорта. Например, уборкой и экипировкой воздушных судов занимается пять операторов, доставкой экипажей – четыре.

Трудности регионов

В крупных аэропортах вблизи городов-миллионников многие услуги оказывают сразу несколько операторов, подтвердил «Известиям» главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Однако загрузка большинства региональных воздушных гаваней не позволяет одновременно нескольким игрокам вести рентабельный бизнес.

Экономика региональных аэропортов может пострадать, если доступ к их инфраструктуре будет бесплатным, согласен Олег Пантелеев.

По его словам, объема бизнеса крупнейших воздушных гаваней хватит и на собственный хендлинг, который контролируется оператором аэропорта, и на независимых поставщиков. Но в регионах, где масштабы намного меньше, ситуация может измениться драматически.

– В некоторых регионах контроль всего бизнеса на площадке аэропорта – едва ли не единственная возможность окупить эксплуатационные затраты. А надежды на неавиационные доходы меньше – их доля в регионах кратно ниже, чем у лидеров, которые до 50% выручки получают от арендаторов и концессионеров, – указал Олег Пантелеев.

Цена билета

Уменьшение расходов для авиакомпаний поможет снизить цены на билеты, сказал Владимир Тасун.

– Сегодня у авиакомпаний нет выхода: поднимаются цены на керосин, на техническое, наземное обслуживание в условиях низкой платежеспособности граждан, – объяснил он. – Другого выхода нет, нам приходится поднимать тарифы на перевозку авиатранспортом.

Но это, по словам эксперта, приведет к оттоку пассажиров с воздушного транспорта. Поэтому важная задача – решить вопрос о возможности доступа к обеспечению услуг на конкурентной основе. Либо дать возможность самим авиакомпаниям это определять, резюмировал он.

Самостоятельно выполняя работы по наземному обслуживанию, перевозчики могут экономить на отдельных статьях расходов «десятки процентов», отметил Олег Пантелеев. Но аэропорты могут начать перекладывать выпадающие доходы на другие сборы и поднимать тарифы на иные услуги, которыми авиакомпании будут вынуждены пользоваться. Например, допуск сотрудников перевозчиков на территорию аэропорта, отметил Роман Гусаров. В результате экономия на обслуживании на цене билетов никак не отразится, опасается он.

Опыт предыдущих лет показывает, что постоянно растущие издержки авиакомпаний не приводят к пропорциональному росту стоимости билетов, говорит Олег Пантелеев. Основным фактором, влияющим на тарифную политику, по-прежнему остается соотношение спроса и предложения.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федор Борисов более оптимистичен. Развитие конкуренции должно привести к снижению цен на аэропортовые услуги для авиакомпаний, что позволит сократить их издержки, а это, в свою очередь, будет давать возможность в том числе удешевлять билеты, считает он.

Как писали «Известия», цены на авиабилеты в начале 2019 года вырастут минимум на 5–7%. Подорожание перелетов, запланированных в I квартале, по отдельным зарубежным направлениям уже достигло 25%, хотя и внутренние авиарейсы в январе–марте станут дороже на 5–21%. Всему виной – возросшая цена авиакеросина и нестабильность рубля.

<https://iz.ru/832521/polina-gritcenko/posadiat-tceny-mintrans-khochet-izbavit-aviakompanii-ot-lishnikh-sborov>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В 2018 ВЫРОС БОЛЕЕ ЧЕМ НА 18%

Пассажиропоток аэропорта «Внуково» в 2018 г. вырос на 18,4% по сравнению с 2017 годом, до 21,5 млн человек, сообщила пресс-служба аэропорта.

Результат стал рекордным для «Внуково», отмечается в сообщении.

В декабре аэропорт обслужил 1,5 млн человек (+15,2%). На международных воздушных линиях (МВЛ) пассажиропоток вырос на 56,4%, до 609 тыс. человек. «Высокие темпы роста на МВЛ объясняются востребованными у населения низкобюджетными перевозками авиакомпании «Победа» и привлечением во «Внуково» двух новых партнеров Uzbekistan Airways и AZUR air. В сравнении с прошлым годом доля международного пассажиропотока в общих объемах аэропорта «Внуково» увеличилась с 29% до 40%. Наибольшей популярностью в декабре пользовались перелеты в Стамбул, Ташкент, Пхукет, Пунта-Кану, Дубай, Гоа, Милан, Душанбе, Баку и Анталью», - отмечается в сообщении.

Перевозки на внутренних линиях в декабре составили 928 тыс. пассажиров. Наибольшим спросом пользовались перелеты в Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Ростов-на-Дону, Махачкалу, Минеральные Воды и Калининград.

Самую большую долю в общем пассажиропотоке «Внуково» в прошлом месяце сохранила авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) - 34% (перевезено 519,9 тыс. человек). «Победа» обеспечила 31,7% всех перевозок через аэропорт (484,4 тыс. пассажиров), «Россия» - 10,1% (154,7 тыс. человек), AZUR air - 6,5% (99,9 тыс. пассажиров).

Как сообщалось, пассажиропоток «Шереметьево» в 2018 году вырос на 14,3% по сравнению с показателем 2017 года, до 45,8 млн человек (его статистика включает детей до 2 лет). Третий аэропорт Московского авиаузла «Домодедово» пока не отчитывался о пассажиропотоке за прошлый год.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; АЭРОПОРТ «СИМФЕРОПОЛЬ» В 2018Г СОХРАНИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА УРОВНЕ 2017Г

Пассажиропоток аэропорта «Симферополь» в 2018 году составил 5 млн 146,095 тыс. человек, что на 17,357 тыс. человек, или на 0,3% больше, чем в 2017 году, сообщает пресс-служба аэропорта.

На прилет обслужено 2 млн 571,329 тыс. пассажиров, на вылет - 2 млн 574,766 тыс. человек. Количество взлетно-посадочных операций составило 37,282 тыс.

Лидером перевозок в прошлом году стала авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), которая перевезла 1 млн 53,277 тыс. человек. В тройку лидеров по объемам перевезенных пассажиров год также вошли авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и «Россия». Указанные три компании перевезли в общей сложности 2 млн 77,707 тыс. пассажиров.

Симферопольский аэропорт основан в 1936 году. В настоящее время обслуживает рейсы только внутри России, официальные международные рейсы не осуществляются с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения Крыма в состав РФ.

Пассажиры всех рейсов с середины апреля 2018 года обслуживаются в новом терминаел аэропорта площадью более 78 тыс. кв. м (втрое больше работавшего до этого). Объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей. Новый терминал построен за 22 месяца, он может обслуживать 6,5 млн человек в год.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; S7 НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ ПО СУБСИДИРУЕМЫМ ТАРИФАМ

S7 Airlines начала продавать авиабилеты по субсидируемым тарифам в ряд городов РФ, сообщила пресс-служба компании.

Специальные тарифы доступны на рейсах S7 между Москвой в Калининградом, Якутском, Улан-Удэ, Горно-Алтайском, Норильском, Мирным, Читой; между Новосибирском и Симферополем, Читой, Нерюнгри, Магаданом, Мирным, Якутском, Владивостоком, Хабаровском, Петропавловском-Камчатским и Благовещенском; между Владивостоком и Петропавловском-Камчатским, Хабаровском, Южно-Сахалинском; между Санкт-Петербургом и Иркутском.

В настоящее время в РФ действуют четыре программы субсидирования внутренних авиаперевозок: с Дальнего Востока, из Калининграда и в Симферополь, которые утверждены одним постановлением, а также межрегиональных рейсов. По первым трем программам воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи. По данным **Росавиаци**и, в этом году в программе участвуют 10 авиакомпаний, общий объем выделяемых им субсидий составляет 3,8 млрд рублей.

Программа поддержки межрегиональных перевозок доступна для всех граждан РФ.

В 2019 году льготные билеты будут доступны по 197 маршрутам. Из госбюджета на эти цели будет выделено 7,85 млрд рублей, частично программу профинансируют регионы РФ.

S7 - вторая крупнейшая авиационная группа в РФ. Принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### РИА НОВОСТИ; АЛЕКСЕЙ БОГДАНОВСКИЙ; 2019.01.15; ДЛЯ САМОЛЕТОВ ДРОНЫ ОПАСНЕЕ, ЧЕМ ПТИЦЫ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

Десять лет спустя после «чуда на Гудзоне» с успешной посадкой на воду самолета A320 без работающих двигателей беспилотные летательные аппараты опаснее для самолетов, чем птицы, считает эксперт по авиационной безопасности, профессор Массачусетского технологического института (MIT) Арнольд Барнетт.

«Случаи, когда самолет падает из-за столкновения с птицами, исключительно редки, так что спокойное десятилетие с момента «чуда на Гудзоне» - без смертельных случаев с птицами - было типичным, а не исключительно удачным», - сказал РИА Новости Барнетт, бывший сотрудник Федерального управления гражданской авиации и Управления по транспортной безопасности США, который сотрудничал в области безопасности с десятками авиакомпаний и аэропортов.

«Дроны точно могут превзойти птиц в качестве угрозы для самолетов. Птицы не сталкиваются с самолетами намеренно - ведь в результате они погибают. Но террористы и преступники могут направлять дроны в направлении самолетов. А эти дроны могут быть и снабжены взрывчаткой», - добавил ученый.

Десять лет назад, 15 января 2009 года, самолет А320-214 авиакомпании US Airways столкнулся со стаей гусей вскоре после взлета из нью-йоркского аэропорта Ла-Гуардиа и в результате потерял тягу в обоих двигателях. Командир воздушного судна Салли Салленбергер и второй пилот Джеффри Скайлс успешно повернули самолет к реке Гудзон между Нью-Джерси и Манхэттеном и посадили самолет на воду. Никто из 155 пассажиров не погиб, 83 человека получили травмы, в основном легкие. Эта посадка на воду в условиях кризисной ситуации считается одной из наиболее успешных в истории авиации. Многочисленные проверки показали, что в теории самолет возможно было вернуть в аэропорт. Однако с учетом времени человеческой реакции и других факторов это было практически невозможно на практике, так что Салленберг за считанные секунды принял единственно правильное решение посадить самолет на воду.

Инцидент получил название «чуда на Гудзоне», по его мотивам режиссер Клинт Иствуд снял фильм с Томом Хэнксом в главной роли.

«Повезло, что у самолета капитана Салленбергера была река, на которую можно было приводниться. Когда капитан Салленбергер приезжал в MIT, он сказал, что ситуация была бы намного более опасной, если бы она произошла в большинстве других аэропортов», - добавил Барнетт.

Беспилотные летательные аппараты стали широко упоминаться как потенциальная опасность для самолетов в последнее время. Широко известны несколько случаев, когда беспилотники подлетали опасно близко или даже сталкивались с самолетами.

В конце декабря работа лондонского аэропорта Гатвик несколько раз приостанавливалась из-за беспилотников. Как отмечало руководство аэропорта, речь идет о некой сознательной акции, причем хорошо просчитанной - дроны появлялись в те моменты, когда планировалось открыть взлетно-посадочную полосу. По утверждению полиции Сассекса, инцидент, нарушивший планы более чем 100 тысяч человек, не связан с терроризмом.

<https://ria.ru/20190115/1549357093.html>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ВТБ И СБЕРБАНК ИНТЕРЕСОВАЛИСЬ САМОЛЕТАМИ ПРОИЗВОДСТВА ОАК ПОД ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ - СЛЮСАРЬ

ВТБ и Сбербанк интересовались самолетами производства ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) под проект создания региональной авиакомпании заявил глава корпорации Юрий Слюсарь в интервью телеканалу «Россия 24».

«(Банки - ИФ) интересовались, мы начали уже, собственно, контакты с коллегами на эту тему», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

«Я бы не хотел предварять бизнес-модель, которую коллеги будут, наверное, отдельно презентовать, но если идея состоит в том, чтобы сделать компанию, которая будет заниматься региональными авиаперевозками, то, наверное, будут востребованы и самолеты турбовинтовые - мы хотим предложить им наш самолет Ил-114, который поступит в эксплуатацию с 2021 года. Ну, и, разумеется, региональный стоместный самолет SSJ-100», - заявил Ю.Слюсарь.

Про поручение правительства Сбербанку и ВТБ создать авиакомпанию для региональных перевозок стало известно в октябре. В банках заявляли, что параметры проекта будут зависеть от оценки нанятого для этого Bain. Глава ВТБ Андрей Костин говорил, что общие инвестиции могут превысить $1 млрд руб. Первый зампред Сбербанка Лев Хасис заявлял при этом, что банк не собирается становиться акционером авиакомпании - его участие будет сводиться «к консультационной помощи и помощи парком воздушных судов на условиях лизинга».

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ОСНОВНЫМ ПОСТАВЩИКОМ КОМПОЗИТОВ МС-21 БУДЕТ ЗАВОД РОСАТОМА В «АЛАБУГЕ» - СЛЮСАРЬ

ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (MOEX: UNAC) (ОАК) рассчитывает, что основным поставщиком композитных материалов для самолета МС-21 будет завод «Росатома» в ОЭЗ «Алабуга», заявил глава компании Юрий Слюсарь в интервью телеканалу «Россия 24».

«Что касается использования (для строительства МС-21 - ИФ) отечественных композиционных материалов. Во-первых, когда мы в 2019 году начинали проектировать МС-21, таких материалов просто не было. Но параллельно с использованием импортных комплектующих мы уже тогда начали работу по созданию всей цепочки, всего цикла из ПКМов (полимерных композиционных материалов - ИФ). Эта работа была активизирована в 2015 году, когда уже на стадию конкретной реализации вышел проект наших коллег из «Росатома» по строительству завода в «Алабуге». Сейчас завод производит изделия из ПКМов, входят в двадцатку крупнейших по развитию, чему мы очень рады. Это, наверное, наш основной технологический партнер, который будет в этом вопросе с нами работать», - сказал Ю.Слюсарь.

«Сейчас уже из отечественного сырья изготовлены образцы. Эти образцы проходят испытания, и они будут просто дальше внедряться в конструкцию самолета на следующем этапе. То есть никакой сдвижки сертификации не будет: те, самолеты, которые сейчас уже летают, получат сертификат типа уже в 2020 году. Дальше - замена материала, переход на отечественный будут идти в рамках общей системы импортозамещения (МС-21 - ИФ), модернизации. Там у нас предусмотрена ремоторизация самолета на двигатель ПД-14 и переход на ряд отечественных систем, в том числе будет произведен переход на отечественные материалы из полимерных композиционных материалов. К этому времени наши коллеги еще больше нарастят свои возможности», - добавил глава ОАК.

Вариант использования материалов китайских производителей также имеет место, но рассматривается ОАК как «параллельный», отметил Ю.Слюсарь.

При этом, по его словам, замена импортного материала на отечественный не потребует новой летной программы и повторной сертификации МС-21 - понадобится «только сравнение свойств старого и нового материалов». Начать поставлять самолеты заказчикам, по-прежнему, планируется в 2020 году. Планы выпускать по 70 единиц МС-21 ежегодно, начиная с 2025 года, также в силе, сказал Ю.Слюсарь.

Как сообщала на прошлой неделе, ссылаясь на источники, газета «Коммерсантъ», санкции США в отношении «Аэрокомпозита» (входит в ОАК) и «ОНПП «Технология» имени Ромашина» («Ростех») поставили под угрозу создание композитного крыла для МС-21. По их данным, ряд компонентов для композитов, использовавшихся для крыла и части киля самолета, шли из США (компания Hexcel) и Японии (Toray Industries), но недавно под давлением Вашингтона отгрузка прекратилась. В ОАК при этом заявили, что программа МС-21 будет реализована с композитным крылом из отечественных компонентов. Работа над этим ведется с 2014 года с «Росатомом», ВИАМом, МГУ, «рядом частных компаний», утверждали в корпорации.

### ТАСС; 2019.01.15; В ПОГРАНСЛУЖБЕ ФСБ НАЗВАЛИ ПРАВОМЕРНЫМИ ОСМОТРЫ САМОЛЕТОВ «ПОБЕДЫ», ЗАДЕРЖАННЫХ В ПУЛКОВО

Досмотры самолетов авиакомпании «Победа» сотрудниками пограничной службы ФСБ, из-за чего 14 и 15 января произошли задержки рейсов, проводились в соответствии с законом. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе пограничного управления ФСБ по Санкт- Петербургу и Ленинградской области.

Ранее источник в авиакомпании сообщил ТАСС, что 14 и 15 января в Пулково сотрудники пограничной службы задержали рейсы «Победы», попросив вскрыть заранее опломбированные кухонные отсеки на борту лайнеров. По мнению источника, это требование было неправомерно. Из-за этого инцидента «Победа» планирует закрыть международные рейсы из Пулково с апреля 2019 года.

«Сотрудники подразделений пограничных органов имеют право проверять необходимые документы у лиц и документы транспортных средств, производить досмотр транспортных средств и перевозимых на них грузов, а должностные лица транспортных предприятий, организаций, владельцы транспортных средств обязаны <…> вскрывать для досмотра опломбированные вагоны, автомобили, трюмы и иные помещения транспортных средств и перевозимые на них грузы», - говорится в сообщении ведомства, поступившем в ТАСС.

В тексте отмечается, что в Пулково участились случаи, когда члены экипажей лайнеров «Победы» отказываются предоставлять пограничникам помещения самолетов для досмотра. В связи с этим в погрануправлении напомнили, что за неповиновение законному распоряжению сотрудника ФСБ предусмотрено административное наказание по статье КоАП, предусматривающей штраф до 1,5 тыс. рублей или административный арест до 15 суток.

«В целях исключения возможности создания конфликтных ситуаций в пункте пропуска [в Пулково], задержки времени вылета воздушных судов заграничного следования руководство и сотрудники авиакомпании «Победа» проинформированы о недопустимости нарушения требований действующего российского законодательства», - отметили в погрануправлении ФСБ.

Ранее в пресс-службе «Победы» журналистам сообщили, что в случае систематического повторения задержек действительно рассматривается возможность прекращения международных полетов из Пулково. В настоящее время среди международных направлений «Победы» из Пулково - Стамбул, Милан, Лондон, Пиза, Кёльн и Тбилиси. В компании «Воздушные ворота Северной столицы», которая управляет Пулково, предложили создать совместную рабочую группу для урегулирования ситуации.

<https://tass.ru/ekonomika/6002376>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.15; ЗАБАСТОВКА В 8 АЭРОПОРТАХ ГЕРМАНИИ МОЖЕТ ЗАТРОНУТЬ ОКОЛО 220 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Забастовка сотрудников сферы обеспечения безопасности аэропортов, которая проводится по призыву крупнейшего немецкого профсоюза Verdi, проходит во вторник в восьми аэропортах ФРГ.

Протестные действия являются одними из самых масштабных в стране, отмечает Deutsche Welle.

В полночь по местному времени (в 02:00 мск) суточная забастовка началась в Гамбурге, Ганновере и Бремене. Во Франкфурте-на Майне персонал, досматривающий пассажиров и грузы, и персонал аэропорта приостановили работу с 2:00 до 20:00, в Дрездене - с 3:00 до 21:00, в Мюнхене - с 3:30 до 24:00, в Лейпциге/Халле - с 4:00 до 18:00, в Эрфурте - с 6:00 до 22:00.

Объединение немецких гражданских аэропортов ADV прогнозирует, что от забастовки могут пострадать до 220 тыс. пассажиров.

«Сеть воздушного сообщения Германии может быть в этот день парализована», - предупреждает ADV.

Так, в крупнейшей воздушной гавани страны во Франкфурте-на-Майне, где акцию поддержат 5 тыс. сотрудников, ответственных за контроль пассажиров и грузов, будут отменены 570 из запланированных 1200 рейсов прилета и вылета, сообщает пресс-служба оператора Fraport.

Профсоюз Verdi настаивает на введении единой федеральной тарифной сетки, предполагающей оплату 20 евро за час работы для 23 тыс. сотрудников, отвечающих за безопасность в аэропортах. По действующему соглашению часовая оплата составляет 17,6 евро.