**23 ЯНВАРЯ 2019**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2019.01.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРИЛО СОСТАВ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРИОРИТЕТНЫХ ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев внес изменения в состав рабочей группы по формированию перечня новых инвестиционных проектов и содействию их реализации в рамках так называемой инициативы Белоусова. Соответствующее постановление опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Согласно документу, в группу включены замначальника управления президента РФ по обеспечению деятельности Госсовета РФ Вадим Зеленев, министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Козлов, статс-секретарь-заместитель министра юстиции РФ Юрий Любимов, министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев, гендиректор «Почты России» Николай Подгузов и министр здравоохранения РФ Вероника Скворцова.

В группу, утвержденную предыдущим постановлением, помимо представителей компаний из «списка Белоусова», вошли представители Polymetal, группы «Илим», ТМК, «Ренова», «Интер РАО».

От органов власти - вице-премьеры **Максим Акимов** и Дмитрий Козак, руководитель Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев, помощник президента РФ Андрей Белоусов, **министр транспорта** Евгений **Дитрих**, министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр энергетики Александр Новак, министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константин Носков, министр экономического развития Максим Орешкин, заместитель министра финансов РФ Андрей Иванов, замруководителя аппарата правительства РФ Валерий Сидоренко, первый зампред Банка России Дмитрий Тулин, заместитель руководителя ФАС Андрей Цыганов.

Также в группу вошли председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов, глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев и представители Ростеха, Росатома, Роскосмоса, РЖД, Роснано, «Ростелекома» и «Россетей».

Рабочую группу возглавили глава РСПП Александр Шохин и первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов.

Сверхприбыли в госпроекты

Летом 2018 года помощник президента РФ Белоусов предложил изъять 500 млрд руб. сверхприбыли у крупных российских экспортеров, получивших выгоду от девальвации рубля. Речь, в частности, шла об НЛМК, «Северстали», Магнитогорском металлургическом комбинате, «Мечеле», «Металлоинвесте», Evraz, «Норникеле», «Алросе», «Полюсе», «Сибуре», «Уралкалии», «Фосагро» и других. Свою инициативу Белоусов объяснял тем, что компании получают сверхприбыль благодаря не зависящим от их деятельности макроэкономическим факторам.

Позднее он заявил, что речь шла лишь о возможности направить эти средства на приоритетные для государства проекты, а предложенные им 500 млрд руб. назвал «верхней границей».

Финансовые модели участия бизнеса в приоритетных инвестпроектах должна определить рабочая группа, в которую вошли представители власти и бизнеса. Запустить механизм планируется с 2019 г.

<https://tass.ru/ekonomika/6025296>

### ТАСС; 2019.01.22; МЕДВЕДЕВ РАСПРЕДЕЛИЛ МЕЖДУ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРАМИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ИСПОЛНЕНИЕ ГОСПРОГРАММ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев утвердил распределение ответственности за реализацию государственных программ между вице-премьерами. Об этом сообщает во вторник пресс-служба правительства РФ.

При этом вне зависимости от этого распределения госпрограмм вице-премьеры продолжат координировать работу по исполнению тех федеральных проектов (входят в состав 12 нацпроектов), кураторами которых они назначены.

Экономика, промышленность и безопасность

Первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов, согласно решению Медведева, будет отвечать за исполнение госпрограмм «Управление федеральным имуществом», «Управление государственными финансами и регулирование финансовых рынков», «Развитие внешнеэкономической деятельности». По программе «Экономическое развитие и инновационная экономика» он разделит ответственность с вице-премьером **Максимом Акимовым**, который по этому направлению будет отвечать за государственную политику в области инновационной деятельности, кадастрового учета объектов недвижимости, регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним, а также госрегулирования интеллектуальной собственности. При этом в госпрограмме «Внешнеполитическая деятельность», которую также в основном курирует Силуанов, выделена ответственность вице-премьера Виталия Мутко по вопросам социально-экономического сотрудничества с республиками Абхазия и Южная Осетия.

**Акимов** помимо уже обозначенной программы по развитию инновационной экономики также будет отвечать за исполнение госпрограмм «Развитие транспортной системы» и «Информационное общество». В последней вице-премьер Константин Чуйченко отдельно назначен ответственным за госполитику в сфере массовых коммуникаций и средств массовой информации. При этом сам Чуйченко также будет курировать госпрограмму «Юстиция».

Вице-премьер Юрий Борисов будет курировать 11 госпрограмм, среди которых «Развитие оборонно-промышленного комплекса, «Развитие авиационной промышленности», «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», «Развитие электронной и радиоэлектронной промышленности, «Космическая деятельность России», «Развитие атомного энергопромышленного комплекса», «Обеспечение обороноспособности страны», «Обеспечение государственной безопасности», «Обеспечение защиты личности, общества и государства», «Защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечение пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах». Кроме того, Борисов будет главным ответственным за исполнение госпрограммы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности», в которой первый вице-премьер Силуанов будет отвечать за вопросы государственной миграционной политики.

Дмитрий Козак, согласно решению главы кабмина, займется исполнением госпрограмм «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», «Развитие фармацевтической и медицинской промышленности», «Развитие энергетики». Он будет курировать программу социально-экономического развития Крыма, а также соответствующие разделы в тех госпрограммах, где прописаны специальные меры по опережающему развитию этого региона.

Регионы, жилье, АПК и социальная сфера

Вице-премьер Виталий Мутко помимо внешнеэкономических отношений с Абхазией и Южной Осетией будет отвечать за исполнение пяти госпрограмм, среди которых реализация национальной госполитики, а также развитие федеративных отношений и создание условий для эффективного и ответственного управления региональными и муниципальными финансами. Помимо этого, Мутко будет главным куратором госпрограммы «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации», по которой первый вице-премьер Силуанов будут отвечать в части госполитики в области ипотечного кредитования. Кроме того, Мутко будет курировать госпрограммы по развитию Северо-Кавказского федерального округа и социально-экономическому развитию Калининградской области и соответствующие разделы в тех госпрограммах, где прописаны специальные меры по опережающему развитию Северного Кавказа и Калининградской области.

Юрий Трутнев назначен ответственным за реализацию госпрограммы по развитию Дальнего Востока и Байкальского региона, программы развития Арктической зоны. Он также будет курировать соответствующие разделы в тех госпрограммах, где прописаны специальные меры по опережающему развитию указанных территорий.

Татьяну Голикову глава кабмина назначил ответственной за исполнение таких программ, как «Развитие здравоохранения», «Развитие образования, «Социальная поддержка граждан», «Доступная среда», «Развитие пенсионной системы», «Содействие занятости населения» и «Научно- технологическое развитие Российской Федерации». Ольга Голодец будет курировать программы «Развитие культуры и туризма» и «Развитие физической культуры и спорта».

Алексей Гордеев сконцентрируется на реализации госпрограмм «Охрана окружающей среды», «Развитие рыбохозяйственного комплекса», «Воспроизводство и использование природных ресурсов», «Развитие лесного хозяйства», а также госпрограммы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия.

<https://tass.ru/politika/6024712>

### ТАСС; 2019.01.22; ФНПР: УТОЧНЕНИЕ ПОНЯТИЯ «СОЦИАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВО» В ЗАКОНАХ ПОМОЖЕТ ВЫПОЛНИТЬ МАЙСКИЙ УКАЗ

Более полное раскрытие определения «социальное государство» в российском законодательстве будет способствовать выполнению положений майского указа президента РФ 2018 года, в котором сделан большой акцент на социальную сферу. Об этом во вторник сказал ТАСС председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков.

Ранее председатель Госдумы Вячеслав Володин заявил о том, что в российском законодательстве следует более полно раскрыть определение «социальное государство». По его мнению, спустя 25 лет после принятия Конституции РФ нужно заново оценить потенциал для развития и дальнейшего повышения эффективности ее принципов и норм. Именно соблюдение и максимально полная реализация конституционных прав граждан, и прежде всего, социальных прав, является безусловным приоритетом для общества, отметил Володин.

«Это совершенно справедливое замечание. Раскрытие определения «социальное государство» будет способствовать выполнению всех положений последнего майского указа президента и в целом политики, которая сейчас проводится на очеловечивание экономики, действий, чтобы все работало на человека», - считает Шмаков.

По словам Шмакова, понятие важно более четко прописать не только в Конституции РФ, хотя и в ней, по его мнению, возможны некоторые уточнения. «Самое главное - более четко прописать в тех законах, которые основываются на Конституции и особенно на ее седьмой статье, которая говорит о том, что Россия - социальное государство. Например, в законе о социальном страховании, Трудовом кодексе и так далее. В этом отношении здесь предстоит большая законотворческая работа», - считает глава ФНПР.

12 декабря 2018 года Конституции РФ исполнилось 25 лет. По оценке экспертов, она является одним из самых стабильных документов такого рода в мире. За четверть века в нее был внесен ряд сущностных изменений - увеличение с четырех до шести лет срока полномочий президента РФ и с четырех до пяти лет для Госдумы, объединение Верховного и Арбитражного судов, назначение президентских сенаторов, уточнение перечня субъектов Федерации. Но костяк Основного закона РФ в части прав и свобод граждан, вопросов функций и ответственности государства, принципов федерализма и разделения властей остался неизменным.

<https://tass.ru/obschestvo/6026770>

### ТАСС; 2019.01.22; РОСТРАНСНАДЗОР НЕ ВЫЯВИЛ СИСТЕМНЫХ НАРУШЕНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ UTAIR

Проверки **Ространснадзор**ом авиакомпании UTair не выявили системных нарушений. Об этом журналистам сообщил руководитель **Ространснадзор**а Виктор Басаргин.

«Мы работаем по вопросам безопасности по авиакомпании UTair, встречаемся, в том числе с руководством компании, с [гендиректором группы UTair Андреем] Мартиросовым недавно встречались. Там есть определенные инциденты, как и у любой компании, в рамках этих происшествий проводим проверки - в том числе и авиакомпании UTair. Системных [нарушений безопасности] - нет», - сказал Басаргин.

Как говорил ранее руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, группе UTair, в которую входят одноименная авиакомпания и «UTair - Вертолетные услуги», необходимо пересмотреть подход к системе управления безопасностью полетов. По его словам, целый ряд происшествий с группой в 2018 году был связан с человеческим фактором.

Так, в 2018 году произошли авария с Boeing 737-800 в Сочи, катастрофа вертолета Ми-8, который столкнулся с внешней подвеской другого вертолета, и катастрофа вертолета Ми-26.

Вертолет Ми-26, выполняя рейс 28 ноября с Наульского месторождения на аэродром Пижма, совершил жесткую посадку в Ненецком автономном округе. Один человек погиб, пятеро пострадали (все шестеро - члены экипажа). Вертолет принадлежит авиакомпании UTair. Предварительной причиной жесткой посадки названа ошибка пилотирования.

В ночь на 1 сентября самолет Boeing 737 UTair, следовавший рейсом Москва - Сочи, выкатился со взлетно-посадочной полосы в реку, в результате оказались разрушены крыло и шасси, загорелся левый двигатель. На борту лайнера находились 164 пассажира и шесть членов экипажа. В результате ЧП 18 человек получили травмы, трое из них были госпитализированы. Погиб сотрудник аэропорта, который помогал эвакуировать людей - у него случился сердечный приступ.

Вертолет Ми-8 авиакомпании UTair, совершавший рейс Ванкор - Пурпе, 4 августа потерпел крушение в Туруханском районе на северо-западе края, в 180 км севернее Игарки. По предварительной информации, он задел лопастями подвес грузового вертолета, вылетевшего ранее. На борту находились 18 человек: три члена экипажа и 15 вахтовиков, работников «РН-Ванкор» и подрядных организаций. Все они погибли.

Ранее **Нерадько** говорил, что **Росавиаци**я ведет внеплановую проверку в отношении деятельности авиакомпании UTair в рамках расследований катастрофы с вертолетом Ми-8 и аварии с самолетом Boeing-737.

<https://tass.ru/ekonomika/6027392>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.01.23; МИНЭКОНОМИКИ ПРОСИТ ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД; НОВЫЕ ПРАВИЛА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОБОЙДУТСЯ РЫНКУ В 6 МЛРД РУБ.

Минэкономики подвергло критике предложенные **Минтрансом** правила лицензирования автобусных перевозок. Документ обяжет перевозчиков иметь отдельные парковки и тахографы, компаниям придется несколько месяцев собирать документы, чтобы подтвердить соответствие автобусов нормам «транспортной безопасности». Принятие документа приведет к остановке «транспортного обслуживания» населения и создаст для перевозчиков дополнительные расходы, оцененные Минэкономики в 6 млрд руб.

«Положение о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами» (проект постановления правительства) **Минтранс** подготовил в конце прошлого года, документ проходит необходимые экспертизы. Минэкономики опубликовало на regulationg.gov.ru заключение об оценке регулирующего воздействия. Ведомство провело консультации с РСПП, Российским автотранспортным союзом, Ассоциацией международных автоперевозчиков, Российским союзом туриндустрии, рядом региональных ассоциаций. Проект вводит «избыточные административные и иные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской деятельности», а также «способствует возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности», говорится в заключении Минэкономики.

Напомним, лицензирование автобусных перевозок существовало до 2011 года. Затем Госдума приняла закон, сделавший лицензию необязательной, если компания перевозит пассажиров по заказам или для «обеспечения собственных нужд». Это было сделано для либерализации рынка, но по факту собственники автобусов стали осуществлять регулярные перевозки под видом заказных, перестали получать лицензии и вышли из-под контроля. Сейчас из 890 тыс. автобусов половина принадлежит физлицам. Все это в совокупности привело к росту аварийности. В 2016 году проблема обсуждалась на Госсовете по безопасности дорожного движения, по итогам которого Владимир Путин поручил вернуть лицензирование автобусных перевозок. Госдума в 2018 году приняла необходимый закон: требование о лицензии начнет действовать с 1 марта 2019 года, процесс и условия получения документов описаны в проекте постановления правительства.

Согласно проекту, лицензии понадобятся компаниям, участвующим в международных перевозках, но необходимый допуск они уже получают: возникнет «двойная разрешительная система», обращают внимание в Минэкономики. Новые требования коснутся не только соискателей лицензий, но и владельцев действующих лицензий (их более 28 тыс.). Пока идет оформление документов, работать они не смогут, что приведет к «срыву исполнения контрактных обязательств, а также неисполнению государственными и муниципальными органами обязанности по обеспечению населения транспортными услугами», говорится в заключении. Перевозчики могут понести серьезные расходы, им надо будет заплатить госпошлину за новую лицензию, пройти процедуры «категорирования» каждого автобуса и оценки его уязвимости с точки зрения «транспортной безопасности» (в случае нападения, к примеру, террористов). Общий ущерб для рынка Минэкономики оценило в 6 млрд руб. Отдельный блок заключения посвящен требованию иметь парковку для хранения автобуса: перевозчик должен представить подтверждающий документ, к примеру договор аренды, оперативного управления, владения землей и т. д. Однако автобусы могут парковаться на заводских территориях (служебный транспорт) или при отелях (туристические автобусы), на охраняемых стоянках – в этом случае земельные отношения перевозчика не оформлены, сказано в заключении. «Лицо, управляющее автобусом, вправе выбирать любое подходящее для стоянки место в соответствии с ПДД»,– отметили в Минэкономики.

В пресс-службе **Минтранса** на запрос “Ъ” не ответили. Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников замечания Минэкономики поддержал. Из документа следует, что перевозчик должен будет сначала приобрести автобусы и затем, в течение пяти-шести месяцев, заниматься сбором документов для получения лицензии. «В течение этого времени автобус будет простаивать, но надо будет оплачивать лизинговые платежи, страховку: суммарные затраты могут достигать 1 млн руб. на один автобус»,– пояснил “Ъ” господин Свешников.

Участники рынка также обеспокоены нормой, которая обязывает городских перевозчиков устанавливать на автобусы тахографы (прибор для отслеживания режима труда и отдыха). Это «совершенно избыточное» требование, считает господин Свешников: движение транспорта в городской черте можно отследить с помощью спутника, диспетчеров. «Водители не находятся за рулем без перерыва по 8–10 часов,– говорит он.– При этом каждый тахограф с установкой стоит 50 тыс. руб. Оборудованием придется оснастить более 280 тыс. автобусов».

Документ создаст проблемы и для туристического рынка, опасается вице-президент Российского союза туриндустрии Ольга Санаева. Она отмечает, что проект вводит запрет на отправления заказных автобусов от вокзалов и ряд других ограничений.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860810>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.01.23; АГРЕГАТОРАМ ТАКСИ ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ УСТАНАВЛИВАТЬ ТАРИФЫ

Агрегаторы такси хотят "отключить" от регулирования тарифов на поездки пассажиров, а плату за услугу передачи заказа таксомоторной компании предлагают сделать фиксированной, не зависящей от стоимости заказа.

Кроме того, такие сервисы могут обязать предусматривать в своих мобильных приложениях функции тахографа, чтобы решить проблему переработки водителей.

Такие инициативы содержатся в письме (есть в распоряжении "РГ") президента Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Игоря Юргенса, направленном в Комитет Госдумы по финансовому рынку, Минэкономразвития, **Минтранс** и Минфин. Их предлагается учесть при доработке ко второму чтению законопроекта о такси.

Службы заказа легкового такси не должны устанавливать провозную плату, это полномочия фактического перевозчика, полагают в ВСС. Там сомневаются, что изменение правил регулирования тарифов может привести к росту стоимости услуг для пассажиров. Он будет ограничен конкуренцией на рынке, убеждены в союзе.

Что касается привязки вознаграждения агрегаторов к стоимости поездки, то она некорректна, так как затраты таких сервисов на поиск пассажира не зависят от протяженности поездки. Фиксация стоимости услуг агрегаторов восстановит статус-кво и освободит таксомоторные компании от излишней нагрузки, уточнил "РГ" Игорь Юргенс.

Законопроект о такси Госдума приняла в первом чтении в декабре 2018 года. Однако его положения, по мнению страховщиков, не в полной мере корректируют действующую систему госрегулирования рынка такси. ВСС это беспокоит, поскольку параллельно Госдума рассматривает поправки о введении обязательного страхования пассажиров такси. Безопасность таксомоторных перевозок напрямую повлияет на количество и размер будущих страховых выплат, отмечается в письме ВСС.

<https://rg.ru/2019/01/23/agregatoram-taksi-hotiat-zapretit-ustanavlivat-tarify.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ОНФ РУ; 2019.01.22; ПОЗИЦИЯ; ИГОРЬ СУХОВ; ЧЛЕН РЕГИОНАЛЬНОГО ШТАБА ОБЩЕРОССИЙСКОГО НАРОДНОГО ФРОНТА В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ, ЭКСПЕРТ ТЕМАТИЧЕСКОЙ ПЛОЩАДКИ ОНФ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ», ЧЛЕН ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА МИНТРАНСА РФ

Тема прозрачности и эффективности расходования средств дорожных фондов станет одним из трех магистральных направлений работы тематической площадки Общероссийского народного фронта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 г. Для более качественного отслеживания трат средств на реализацию данного нацпроекта необходимо усовершенствовать систему контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней (СКДФ), заявил член регионального штаба Общероссийского народного фронта в Астраханской области Игорь Сухов.

«Эксперты уже давно установили, что информация о дорожных фондах, размещенных на сайтах региональных органов власти и местного самоуправления, зачастую размыта и неточна. Поэтому еще в 2017 году **Минтранс** России при поддержке и с участием Народного фронта приступил к созданию общедоступной СКДФ», – отметил Сухов.

Прозрачность и эффективность расходования средств дорожных фондов в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» подразумевает под собой создание системы контроля дорожных фондов – средства в размере 250 млн руб. уже заложены в федеральном бюджете на 2019 г. и система запущена РосдорНИИ в тестовом режиме. По мнению Сухова, она должна стать одним из главных элементов общественного контроля и не позволит региональным дорожным фондам быть источниками для затыкания различных финансовых брешей за счет качества и количества дорожных работ.

«Пока система работает в тестовом режиме, но уже сейчас видно, что открытие сайта осуществляется очень медленно. Это при том что информация внесена пока лишь о 38 регионах, которые участвовали в программе «Безопасные и качественные дороги». Если внести информацию обо всех субъектах РФ, возможно, сайт будет работать еще хуже. СКДФ необходимо актуализировать и модернизировать. Так, в ее базе данных должна быть информация по всем дорогам, чтобы можно было отследить каждый рубль, потраченный на них. Необходимо размещать сметы, акты выполненных работ, заключения счетных палат, всю исполнительную документацию, подтверждающую эти расходы с привязкой к торгам, фотоотчет с дорожных объектов по принципу «было-стало». Нужно видеть, в какой пропорции региональный оператор распределяет средства между региональным и местными дорогами. Пока же **Минтранс** закладывает в систему лишь укрупненные показатели, что не дает возможности отследить всю картину по каждому из объектов», – говорит Сухов.

Сейчас **Минтранс** России заключил госконтракт на дальнейшую разработку СКДФ, в техническое задание к которому вошли замечания и предложения экспертов ОНФ. «В конце года система должна быть введена в рабочую эксплуатацию. Мы собираемся участвовать в работе над ней на всех этапах, реализовывая новый принцип, предложенный президентом РФ, лидером ОНФ Владимиром Путиным: контроль, поддержка, участие», – добавил он.

Все озвученные предложения были направлены в правительство РФ и **Минтранс** России. Кроме того, они войдут в общественный доклад главе государства, который ОНФ направит в адрес президента России по итогам года.

<https://onf.ru/2019/01/22/suhov-sistemu-kontrolya-za-formirovaniem-i-ispolzovaniem-sredstv-dorozhnyh-fondov-nuzhno/>

### RNS; 2019.01.22; МНЕНИЕ: АЛЕКСАНДР КЛИМНОВ, АНАЛИТИК «АВТОСТАТ ИНФО»

ГИБДД предложило вернуть правила регистрации автомобиля, согласно которым транспортное может получить государственные номера только в регионе проживания владельца машины.

С точки зрения потребителя мало что изменится. В то же время прикрывается лазейка, позволяющая платить меньший транспортный налог, так как ставка транспортного налога в разных регионах отличается. Фискальный момент тоже присутствует. По мощным машинам это, конечно, может иметь свое значение.

Закон позволяет делать разницу ставок до 5 раз в зависимости от региона, каждый регион решает для себя по-своему. В Москве из-за большого процента мощных автомобилей транспортный налог получается довольно высоким.

По Камчатке ставки транспортного налога занижены в связи с уровнем доходов, с другой стороны там рекордные темпы роста ставок – 40% за последнее время, но тем не менее, они одни из самых низких в России.

Сейчас все делается в одну сторону, ищут где перекрыть лазейки. Раньше мощные машины регистрировали на пенсионеров и инвалидов – прикрыли это дело.

<https://rns.online/opinions/Zachem-GIBDD-menyaet-pravila-registratsii-avtomobilei-2019-01-21/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/22/gai-zapodozrili-v-popytkah-podelit-avtomobili-na-svoi-i-chuzhie.html>

### ТАСС; 2019.01.22; ПЕРВАЯ КОМПАНИЯ ПОДАЛА ЗАЯВКУ НА ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

Первая компания подала заявку на тестирование беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в Москве и Татарстане. Об этом ТАСС сообщили во вторник в пресс-службе НТИ «Автонет».

«На текущий момент поступила первая заявка от одной крупной компании-разработчика. Подчеркиваю, это лишь заявка, которая не гарантирует успешное прохождение технологических испытаний. В ближайшее время мы ждем первый автомобиль на полигоне», - сказал собеседник агентства.

Эксперимент по опытной эксплуатации беспилотников продлится до 1 марта 2022 года, его результатом должно стать подтверждение возможности эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, а также выработка технических требований к ним для разработки регламентов и документов.

Подготовка постановления шла в рамках рабочей группы НТИ «Автонет», в которую входят автопроизводители, Минпромторг, **Минтранс**, МВД, ФГУП «НАМИ», а также компания «Яндекс», которая была одним из основных инициаторов тестирования.

По оценкам НТИ «Автонет», к 2025 году число полностью автономных автомобилей в России превысит 20 тыс. Такие машины смогут применяться не только для перевозки пассажиров, но и в сельском хозяйстве и ЖКХ.

<https://tass.ru/transport/6025390>

### РИА НОВОСТИ; 2019.01.22; В РОССИИ МОГУТ НАЧАТЬ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НЕЙРОКЕПОК ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Регулирование использования нейрокепок и других устройств контроля бодрствования для водителей общественного транспорта, как ожидается, появится в конце 2019 года, рассказал в интервью РИА Новости исполнительный директор отраслевого союза Национальной технологической инициативы (НТИ) "Нейронет" Александр **Семенов**.

По данным **Минтранса**, около четверти дорожных аварий в России происходит из-за усталости водителей. Чтобы предотвратить подобные аварии, водители включают громкую музыку или требуют от пассажира занимать себя разговором.

Рабочая группа разработала системы контроля бодрствования. Первая система – так называемая нейрокепка, которая контролирует активность головного мозга, проверяя такие показатели, как рассеянность, утомление, потеря концентрации, а также следит за мышечной активностью человека. Если водитель устал и засыпает, устройство даст звуковой сигнал. В комплект входит браслет, который измеряет ЭКГ и в случае понижения пульса человека начинает вибрировать. Такие браслеты уже внедрены в РЖД. Еще одно устройство - камера, которая следит за водителем. В случае, если он начинает нехарактерно мотать головой или реже моргать, камера предупреждает, что человек может уснуть.

"Все три технологии обсуждаются с **Минтрансом**, чтобы внедрить их в общественный транспорт. Процесс переговоров идет хорошо, наступила стадия дополнительных апробаций и подготовки законодательных актов. В конце декабря мы с **Минтрансом** достигли определенных договоренностей, как мы будем это делать. Необходимое законодательство, мы рассчитываем, что появится в конце 2019 года. В проекте все заинтересованы, все хотят, чтобы смертность на дорогах уменьшалась, чтобы безопасность была улучшена", - рассказал **Семенов**.

По его словам, в настоящее время также решаются оставшиеся медицинские вопросы. Так, кепка и браслет могут мешать человеку. "Они нательные, они могут помешать. Человек может потеть в жару, и пот повлияет на контакты, проводимость сигналов", - пояснил он.

В рамках пилотного проекта в Новгородской области нейрокепками для водителей уже оснастили шесть школьных автобусов. Интерес к проекту проявили власти Оренбурга, Белгорода, Московской области и Москвы.

<https://ria.ru/20190122/1549689561.html>

### ТАСС; 2019.01.22; ЖИТЕЛИ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОПРЕДЕЛЯТ ДОРОГИ, ТРЕБУЮЩИЕ РЕМОНТА

Власти Новгородской области запустили региональный проект «Дорога к дому», в рамках которого будут отремонтированы муниципальные дороги, ведущие к социальным объектам. Приоритетные дороги определят жители районов, сообщила во вторник пресс-служба правительства Новгородской области.

«На конец января запланирована видеоконференция с главами районов, на которой будут рассмотрены вопросы реализации проекта. В течение зимы в каждом муниципальном районе пройдут собрания жителей. Они должны определить, какие именно дороги в поселениях необходимо привести в порядок в рамках проекта», - говорится в сообщении пресс-службы.

Контракты на проведение работ планируется заключить в мае.

Ранее **министр транспорта** и дорожного хозяйства Новгородской области Станислав Шульцев сообщал ТАСС, что в рамках регионального проекта «Дорога к дому» власти к 2022 году намерены привести в нормативное состояние все дороги, которые ведут к социально значимым объектам: школам, детским садам, медицинским учреждениям. В 2019 году на эти цели будет направлено 200 млн рублей из областного бюджета.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» к 2024 году в Новгородской области планируется привести в нормативное состояние более 50% дорог. На данный момент этот показатель составляет 38%. За это время будет отремонтировано порядка 2 тыс. км региональных и межмуниципальных трасс.

<https://tass.ru/obschestvo/6027897>

### КОММЕРСАНТ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2019.01.22; АУДИТОРЫ КСП ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКЕ НЕВЫПОЛНЕНИЯ УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА РФ

Аудиторы Контрольно-счетной платы (КСП) Новосибирской области предупредили власти о рисках невыполнения указа президента РФ в части повышения качества автодорог регионального значения.

«Госпрограммой запланирован рост протяженности автодорог, соответствующих нормативным требованиям, за 2019-2024 годы на 39,8% — на 394 км. В связи с чем возникает существенный риск невыполнения задачи, поставленной указом президента РФ по увеличению доли автодорог регионального значения, соответствующих нормативам, в их протяженности не менее чем до 50% относительно их протяженности на декабрь 2017 года»,— сообщил сегодня на заседании транспортного комитета заксобрания региона аудитор Валерий Алехин.

По его данным, в 2017 году в регионе построено и реконструировано 39 км автодорог регионального и межмуниципального значения, проведен капремонт и ремонт дорожного полотна на участках общей протяженностью 112 км.

Дорожная сеть Новосибирской области составляет 27,4 тыс. км. (+194,9 км) к показателям 2016 года. По информации **минтранса** Новосибирской области, увеличение произошло в результате оформления бесхозных дорог в собственность муниципальных образований, а также проведения кадастровых работ.

По данным главы управления дорожного комплекса областного **минтранса** Сергея Эпова, согласно указу президента, в регионе нужно довести до нормативного состояния 46% дорог регионального и межмуниципального значения и 88% дорог, расположенных в зоне новосибирской агломерации.

«Когда КСП проводила анализ нашей госпрограммы, в ней еще отсутствовали средства на 2019 год на реализацию нацпроекта. Сейчас средства предусмотрены и в ближайшее время мы внесем изменения в госпрограмму по развитию автодорог в регионе»,— заверил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860310>

### ТАСС; 2019.01.22; АВАРИЙНОСТЬ НА ДОРОГАХ ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ С 2012 ГОДА СНИЗИЛАСЬ ВДВОЕ

Аварийность на дорогах Орловской области в 2018 году снизилась на 22,7% по сравнению с 2017 годом. За последние шесть лет показатель сократился вдвое, сообщил во вторник на пресс-конференции начальник регионального Управления ГИБДД Александр Коршунов.

«Всего на территории Орловской области [в 2018 году] зарегистрировано 7031 дорожно-транспортное происшествие, это на 22,7% меньше, чем в 2017 году, в которых 112 человек погибли, 1031 - получили ранения. По пострадавшим у нас отмечается снижение на 4,8%, по погибшим ситуация стабильная. Если говорить в больших масштабах, то за последние шесть лет аварийность снизилась вдвое», - сказал он.

К факторам отразившихся на количестве ДТП, по словам Коршунова, относятся улучшение дорожного покрытия, а также увеличение количества камер видеонаблюдения, числа профилактических мероприятий и разъяснительных работ. За 2018 год недостатки в содержании улично-дорожной сети зарегистрированы на местах 308 аварий, что на 16,8% меньше по сравнению с 2017 годом.

Он также отметил, что количество детей, ставших жертвами ДТП, уменьшилось в 2018 году на 60%.

<https://tass.ru/obschestvo/6027752>

### ТАСС; 2019.01.22; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ВЫБЕРУТ НОВОГО ПОДРЯДЧИКА ВМЕСТО «МЕТРОСТРОЯ» В ФЕВРАЛЕ

Конкурс на выбор нового подрядчика для продолжения строительства петербургского метрополитена, необходимость в проведении которого возникла после расторжения договора с «Метростроем», будет объявлен в феврале 2019 года, сообщил журналистам во вторник вице-губернатор Санкт-Петербурга Николай Бондаренко.

В понедельник правительство города объявило о расторжении всех контрактов с ОАО «Метрострой» на строительство Красносельско-Калининской линии, Фрунзенского радиуса и продолжения Лахтинско-Правобережной линии на общую сумму в 92,3 млрд рублей. В комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) назвали причиной расторжения «некачественное планирование работ», которое привело к срывам сроков строительства новых станций и к задержкам выплат строителям метро.

«Конкурс, в результате которого будет определен победитель (новый подрядчик), будет [объявлен] в начале февраля, «, - сказал Бондаренко.

Вице-губернатор также отметил, что власти Санкт-Петербурга выплатят ОАО «Метрострой» остаток по предъявленным к оплате работам по строительству новых станций в размере 100 млн рублей, не уточнив, на каких строящихся линиях сданы работы. В свою очередь, в пресс-службе «Метростроя» ТАСС сказали, что общая сумма выполненных работ на всех строящихся линиях городского метрополитена, предъявленных к оплате, составляет 1 млрд рублей.

26 декабря из-за задержек выплат за осенний период 30 строителей станции метро «Театральная» отказались подняться из шахты и объявили голодовку, протестуя против невыплаты зарплаты с сентября 2018 года. Забастовка прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями.

Выплата зарплат стала возможной после того, как Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области удовлетворил ходатайство ОАО «Метрострой» о временном снятии ограничений по пользованию заблокированным расчетными счетами предприятия. В начале января вице- губернатор Санкт-Петербурга Николай Бондаренко заявил, что город обеспечит своевременную выплату зарплаты сотрудникам ОАО «Метрострой» за декабрь. Для этих целей власти города зарезервировали 350 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6028725>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САРАТОВ; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.01.22; КТО СКАЗАЛ: ПОЕХАЛИ; ГОТОВЫ ЛИ ВЛАСТИ К РАДИКАЛЬНЫМ МЕРАМ В РЕШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

В Саратове представили новую программу развития транспортной инфраструктуры и комплексных схем дорожного движения. Разработчики предложили значительно сократить количество автобусов на улицах, предоставив приоритет электротранспорту, а продажу билетов полностью отдать на откуп муниципалитету: перевозчики, по замыслу, должны получать деньги только за километраж.

Московская проектная организация представила три сценария развития транспортной инфраструктуры города до 2038 года: минимальный, оптимальный и максимальный - стоимостью от 8 до 135 миллиардов рублей. Наибольший резонанс получили предлагаемые изменения по организации движения общественного транспорта. В настоящее время работа муниципального электротранспортного предприятия и частных перевозчиков вызывает огромное число нареканий горожан. Саратовцы жалуются на невозможность сесть в перегруженные автобусы и трамваи в часы пик, на отсутствие их на маршрутах в вечернее и ночное время.

За последнюю четверть века сеть электротранспорта в городе сократилась, было закрыто несколько трамвайных маршрутов, рельсы демонтировали, а по этим улицам пустили автобусы или в лучшем случае троллейбус. Как теперь понятно, это привело лишь к увеличению пробок.

При этом ни для кого из саратовцев не секрет, что хаос в транспортной отрасли в значительной степени является управляемым. Например, вместо того чтобы обновлять парк троллейбусов и трамваев, развивать маршрутную сеть, на протяжении ряда лет муниципальные власти передавали МУП "Саратовгорэлектротранс" часть автобусных маршрутов, которые предприятие затем сдавало в субаренду своим конкурентам - собственникам "ГАЗелей". Сейчас в суде рассматривается уголовное дело в отношении бывшего директора МУПа Константина Касьянова, который обвиняется, в частности, в присвоении средств, поступавших от перевозчиков.

Кризисное состояние отрасли подтвердили и исследования, проведенные специалистами. Так, число простоев в движении электротранспорта с 2012 по 2018 год увеличилось с 9,4 до 16,7 в сутки. Подвижной состав изношен - 89 процентов трамваев и 43 процента троллейбусов выработали свой ресурс. При нормативной скорости движения в 20-24 километра в час в Саратове даже плановая скорость для трамвая почти в два раза меньше - 13,8 километра, скорость троллейбусов и автобусов также существенно ниже нормы.

По оценке специалистов, в настоящее время число автобусов в городе примерно на треть больше необходимого для нормальной перевозки пассажиров. При этом отдельные улицы в Саратове буквально перегружены общественным транспортом. Например, по Московской, связывающей железнодорожный вокзал с берегом Волги и подъездом к автомобильному мосту в Энгельс, за час проходит 180 автобусов. Интенсивность движения там в шесть раз выше нормативной. В то же время на менее популярных маршрутах транспорта не дождаться, из отдельных микрорайонов города зачастую уехать невозможно.

- Автобусы устраивают гонки, на остановках водители с риском для пассажиров подрезают друг друга, и они делают это не от хорошей жизни, поскольку их зарплата поставлена в зависимость от собираемой выручки, - объясняет директор по транспортному планированию и прогнозированию проектной организации Александр Морозов.

Для решения проблем отрасли эксперты предлагают изменить порядок прохождения финансовых потоков. Как объясняют специалисты, необходимо, чтобы выручка предприятий зависела не от числа перевезенных пассажиров, а от наличия транспорта на маршруте (его пробега). Продажу билетов пассажирам в таком случае должен полностью взять на себя муниципалитет. Эксперты предлагают заново утвердить в городе маршрутную сеть, сохранив основные исторические маршруты, и в то же время избавиться от дублирующих. Предполагается, что количество рейсов трамваев и троллейбусов должно несколько вырасти, а автобусов сократиться более чем в три раза.

Как объясняет эксперт, при выполнении этих условий снизится загрузка улиц, а скорость общественного транспорта увеличится. Расходы на организацию пассажирских перевозок в городе за счет более дешевого электротранспорта уменьшатся с нынешних 6,7 миллиарда рублей до 5,8 миллиарда, а сборы, наоборот, вырастут и превысят 8 миллиардов. Разницу через механизм концессии предлагается направить на обновление подвижного состава и восстановление трамвайных путей.

Как считает депутат гордумы Виктор Марков, разработчикам транспортной схемы Саратова необходимо было прежде всего сосредоточиться на поиске таких решений в организации движения в городе, которые не требуют вложения значительных средств, поскольку на масштабные проекты в городской казне все равно нет денег. Более оптимистично настроен глава Саратова Михаил Исаев, который полагает, что сейчас есть возможность привлечь средства на решение дорожно-транспортных проблем в рамках федеральных программ и это дает возможность ставить более амбициозные задачи.

Ранее в мэрии сообщали, что научно-исследовательская работа, схемы дорожного движения и транспортного обслуживания должны пройти согласования в областном **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства, в администрации Саратова, а также получить экспертную оценку специалистов двух вузов. Поэтому пока сложно сказать, когда предложенные нововведения и в каком итоговом варианте начнут реализовываться на практике.

Мнение

Борис Кайданов, председатель общественного совета при областном **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства:

- Ничего нового в этих предложениях нет, в советские времена мы работали примерно так же. Но чтобы это действовало сегодня, нужна система больших предприятий, а их, кроме "Саратовгорэлектротранса", нет. Все автобусы принадлежат предпринимателям, которые полученную выручку тут же тратят на бензин, ремонт, автозапчасти, работать по другой схеме расчетов за свои услуги они, скорее всего, не смогут, во всяком случае, это очень сложно.

<https://rg.ru/2019/01/23/reg-pfo/v-saratove-predstavili-programmu-razvitiia-transportnoj-infrastruktury.html>

### КОММЕРСАНТ; МАРИЯ СТАРИКОВА; 2019.01.22; КАПРЕМОНТ УЧАСТКА ДОРОГИ ВОРОНЕЖ-ТАМБОВ ЗА 600 МЛН РУБЛЕЙ ПРОВЕДЕТ ТАМБОВСКОЕ ДСУ №2

ФКУ Упрдор Москва — Волгоград, подведомственное учреждение **Росавтодор**а в Тамбове, определило подрядчика на капремонт автодороги Р-193 Воронеж – Тамбов на на участке км 205+000 – км 213+500 в Тамбовской области. Согласно документам, контракт на 618,3 млн руб. заключен с тамбовским ЗАО «Дорожное строительное управление №2» (выручка за 2017 год, по данным «СПАРК-Интерфакс» — 1,1 млрд руб., бенефициары не раскрываются). Компания стала единственным участником аукциона, объявленного в конце декабря прошлого года. Закупка была признана несостоявшейся, и договор решили заключить с единственным участником тендера. Работы по капремонту необходимо завершить до 15 октября 2020 года. Согласно итоговому протоколу, подрядчик обязан привлечь к исполнению контракта мелких субподрядчиков и социально ориентированные НКО на 15% от общей от цены контракта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860430>

### ТАСС; 2019.01.22; ВЛАСТИ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ВНЕДРИТЬ СИСТЕМУ БЕЗНАЛИЧНОЙ ОПЛАТЫ В ТРАНСПОРТЕ

Власти Ярославской области планируют внедрить систему безналичной оплаты в общественном транспорте и школьных столовых, сообщил во вторник губернатор региона Дмитрий Миронов.

«С вице-президентом Сбербанка Кириллом Брелем обозначили ряд проектов, которые планируем реализовать в Ярославской области. В первую очередь, речь идет о внедрении безналичной оплаты в общественном транспорте, школьных столовых и МФЦ. Эти проекты уже реализованы в нескольких регионах России», - написал Миронов на своей странице в Facebook.

По данным пресс-службы правительства области, планируется, что система безналичных платежей будет введена на всех видах пассажирского транспорта.

Во вторник Брель и Миронов провели встречу в Ярославле и обсудили развитие сотрудничества правительства региона и Сбербанка, а также поддержку малого и среднего бизнеса.

<https://tass.ru/ekonomika/6028517>

### ТАСС; 2019.01.22; СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ ГОТОВА ПРЕДОСТАВИТЬ ЗЕМЛИ ДЛЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА ГРАНИЦАХ

Власти Северной Осетии готовы предоставить земельные участки предпринимателям, желающим создать объекты придорожного сервиса вдоль Военно-Грузинской дороги, соединяющей Россию с Закавказьем и на Транскаме, ведущей в Южную Осетию. Об этом сообщил председатель правительства республики Таймураз Тускаев на заседании координационной комиссии с участием министра РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Евгения Зиничева.

«Мы можем предоставить земельные участки там предпринимателям, которые захотят создать инфраструктуру», - сказал Тускаев.

По его словам, власти республики будут работать и над тем, чтобы на пунктах пропуска были созданы стационарные пункты питания с тем, чтобы не было необходимости разворачивать их в случае скопления транспорта во время закрытия дорог.

Глава Северной Осетии Вячеслав Битаров отметил, что в настоящее время выдача разрешений на строительство объектов придорожного обслуживания затруднена и необходимо упростить эту процедуру на федеральном уровне. «Нужно упростить получение разрешение от пограничной службы, **Минтранса** РФ и других ведомств. Предпринимателям нужно по этим вопросам ехать в Москву и не всем это доступно. Надо оказать содействие для упрощения этих проволочек», - сказал руководитель республики.

Ситуация на дорогах

Как сообщил председатель правительства, на Военно-Грузинской дороге в зимний период часты оползни и сильные снегопады, которые продолжаются от одного до 30 суток. Это приводит к большому скоплению транспорта - до 1,5 тыс. единиц, при этом по статистике количество граждан, ежегодно пересекающих российско-грузинскую границу, увеличивается.

На пункте пропуска для ожидающих в случае недостатка стационаров разворачиваются пункты обогрева. Там круглосуточно обеспечивается охрана и оказывается медицинская и психологическая помощь, в случае необходимости подводился топливо.

Власти республики создали по всей протяженности Военно-Грузинской дороги стоянки для транспорта.

Военно-Грузинская дорога ведет из Владикавказа в Тбилиси через Главный Кавказский хребет, соединяя Россию с Грузией и остальными странами Закавказья. На российском участке трасса проходит по Северной Осетии. В зимнее время дорога часто закрывается из-за непогоды.

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/6027526>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; НА ТРАНСКАМЕ НУЖНЫ СТАЦИОНАРНЫЕ ПУНКТЫ ПИТАНИЯ ДЛЯ ОЖИДАЮЩИХ ОТКРЫТИЯ ТРАССЫ ВОДИТЕЛЕЙ - ГЛАВА МЧС РФ

Глава МЧС РФ Евгений Зиничев предложил создать на Транскавказской магистрали стационарные пункты питания для водителей, вынужденных по несколько дней ждать открытия трассы.

«Нас, безусловно, интересует трассы: Военно-грузинская дорога и Транскавказская магистраль. В настоящее время на магистрали действуют передвижные пункты обогрева и питания. Хорошо бы, чтобы были стационарные пункты питания в постоянном порядке», - сказал министр во вторник на совещании во Владикавказе.

В свою очередь председатель правительства Северной Осетии Таймураз Тускаев напомнил, что ограничения на трассе могут вводиться на несколько дней, и водителям приходится ожидать возобновление движения в автомобилях на дороге.

«Ограничения движения может действовать, как показывает опыт, от 1 до 30 дней, в зависимости от складывающейся ситуации. В следствие этого скопление автотранспорта, как грузового, так легкового и пассажирского, порой составляет более 1000 единиц, которые хаотично располагаются на территории республики, тем самым создавая аварийные ситуации, заторы, повышение уровня социальной напряженности среди жителей республики и ее гостей», - сказал он.

При этом, по его словам, на заблокированный участок дороги незамедлительно направляются оперативные группы, организуется непрерывный мониторинг складывающейся обстановки, при необходимости осуществляется подвоз топлива. Кроме того, на трассе действуют пять перехватывающих стоянок вместимостью 1100 мест.

«Мы предлагаем также закладывать в бюджет средства на финансирование соответствующих мероприятий, если при ограничении движения на Военно-грузинской дороге продолжительностью более пяти дней», - сказал Т.Тускаев.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; ДУМСКИЙ КОМИТЕТ ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ДЛЯ СБЕЖАВШИХ С МЕСТА ДТП ВОДИТЕЛЕЙ

Комитет Госдумы по госстроительству и законодательству на заседании во вторник рекомендовал принять в первом чтении правительственный законопроект, усиливающий ответственность водителей за оставление места аварии, в которой погибли люди.

В частности, «предлагается внести изменения в части вторую, четвёртую и шестую статьи 264 Уголовного кодекса, усиливающие ответственность лица, управляющего транспортным средством и нарушившего ПДД или правила эксплуатации транспортных средств, при условии наступления тяжких последствий, если это лицо скрылось с места совершения противоправного деяния», отмечается в справке к проекту закона.

Таким образом, если человек скрылся с места ДТП, где пострадали люди, был причинен тяжкий вред здоровью, он будет наказываться так же, как будто он был пьяный - лишением свободы на срок до 4 лет. Если в аварии были погибшие, то такой скрывшийся с места ДТП водитель будет наказан лишением свободы на срок от 2 до 7 лет, а если погибло два и более человека - от 4 до 9 лет лишения свободы.

«Это позволит устранить пробел в уголовно-правовом регулировании и создать равные условия в уголовном преследовании лица, скрывшегося с места совершения ДТП, в отношении которого возможность подтвердить состояние опьянения на момент совершения преступления утрачена, и лица, управляющего транспортным средством в таком состоянии, оставшегося на месте ДТП», - говорится в материалах.

О том, что новый законопроект о повышенной уголовной ответственности за оставление места ДТП должен исключить ситуацию, когда лицо, совершившее ДТП в состоянии алкогольного опьянения и скрывшееся с места его совершения, наказывается менее строго, чем пьяный водитель, пойманный с поличным, заявил премьер РФ Дмитрий Медведев 25 октября 2018 года.

«Мы делаем более жесткой ответственность водителей, которые скрываются с места ДТП, где пострадали или погибли люди. В этих случаях невозможно точно установить был ли водитель в состоянии опьянения или нет, поэтому, согласно действующим нормам УК, его автоматически предполагают трезвым, что позволяет уйти от более сурового наказания», - сказал он на заседании правительства.

Кроме того, данный законопроект предполагает разграничение уголовной и административной ответственности. Последняя должна наступать только в случаях, если водитель скрылся с места ДТП, где не было жертв.

«Во всех прочих случаях предполагается применение более строгой ответственности, то есть уголовной», - добавил премьер.

### ТАСС; 2019.01.22; МЧС ЗАПРЕТИТ СПЕЦСИГНАЛЫ НА АВТОМОБИЛЯХ ВНЕВЕДОМСТВЕННЫХ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ СЛУЖБ

МЧС законодательно запретит использовать световые и звуковые спецсигналы на автомобилях аварийно-спасательных служб, не входящих в систему министерства. Об этом во вторник ТАСС сообщили в пресс-службе ведомства.

«Документ «О внесении изменений в указ президента «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства» размещен на официальном портале правовой информации. Он предусматривает запрет на установку устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов и нанесения цветографических схем на легковых автомобилях аварийно-спасательных служб, не входящих в систему МЧС России», - сказали в пресс-службе.

Подобная инициатива возникла в мае 2018 года после появления в интернете информации о внедорожнике с мигалкой и цветовым оформлением МЧС, работающем для частного извоза в Москве. «Это создавало угрозу безопасности дорожного движения, что приводило к ДТП», - добавили в ведомстве.

Подготовленный МЧС документ внесет изменения в ГОСТ «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы. Опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы».

В министерстве подчеркнули, что изменения не скажутся на работе аварийно-спасательных служб, защищающих граждан, но не входящих в структуру МЧС.

<https://tass.ru/obschestvo/6028210>

### ТАСС; 2019.01.22; МЧС БУДЕТ ПРОСЧИТЫВАТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ

МЧС России при помощи цифровизации начнет не только моделировать возможное развитие чрезвычайных ситуаций, но и просчитывать их последствия. Об этом сообщил во вторник глава МЧС России Евгений Зиничев в ходе рабочего совещания во Владикавказе.

«Мы будем строить не только модели развития чрезвычайных ситуаций, но и последствий ЧС. Мы будем говорить до начала чрезвычайного события, какие последствия могут последовать. Для МЧС это сверхзадача, и мы к ней идем», - сказал министр.

Он уточнил, что этой цели МЧС будет добиваться при помощи цифровых технологий. «Анализ, расчеты, моделирование будет осуществлять не человек с линейкой, а это будет делать программа. К этому мы стремимся», - добавил Зиничев.

Врио замглавы МЧС Виктор Яцуценко пояснил, что министерство проанализировало действия по реагированию на чрезвычайные ситуации. «МЧС переходит на работу в цифре. Мы оцифровываем карты регионов, районов, и на основе базы данных будут моделироваться возможные чрезвычайные ситуации. Они будут подключены к информационной системе Национального центра управления в кризисных ситуациях (НЦУКС) МЧС вместе с данными Росгидромета, **Росавтодор**а и других служб, у которых есть оперативная информация», - сказал Яцуценко.

Он пояснил на примере ситуации с термоточками. «Мы будем анализировать, какие из них представляют угрозу и на какие надо реагировать в первую очередь, чтобы не допустить беды», - отметил врио замминистра.

<https://tass.ru/obschestvo/6027625>

### ТАСС; 2019.01.22; В ТУАПСИНСКОМ РАЙОНЕ ВОССТАНОВИЛИ РАЗРУШЕННЫЙ ВО ВРЕМЯ ПРОШЛОГОДНИХ ЛИВНЕЙ МОСТ

В Джубгском поселении Туапсинского района завершили восстановление автомобильного моста, который был повреждено во время ливней в октябре 2018 года. Об этом сообщает пресс-служба районной администрации.

«В Джубгском поселении завершили ремонт поврежденного во время октябрьских ливней автомобильного моста, который ведет к хутору Полковничий и садовому товариществу «Горянка». В октябре вода повредила опоры почти 30-метрового моста и смыла часть берега. Строители установили новые опоры, пробурили скважины и уложили новую металлическую конструкцию переправы, а также укрепили сваи, берег и обустроили подъезд», - говорится в сообщении.

После сильных дождей в октябре 2018 года в Краснодарском крае подтопило около 30 населенных пунктов, повредив автодороги и железнодорожные пути.

<https://tass.ru/v-strane/6027653>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.01.23; УГОЛЬ БОЛЬШЕ НЕ ГРУЗИТЬ; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА БЛИЗКА К ПРЕДЕЛУ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

ОАО РЖД в этом году сможет увеличить отправку угля на экспорт по ключевым направлениям лишь на 1–2% и просит участников рынка задуматься об альтернативных маршрутах – через порты Грузии, Турции или Калининград. По мнению аналитиков и производителей, хотя цены на уголь «продолжают стимулировать экспорт», для переориентации потоков понадобятся тарифные стимулы и наиболее вероятен рост сухопутных отгрузок в Китай через погранпереходы.

ОАО РЖД закладывает в планы на 2019 год по погрузке угля, ключевого для себя груза, рост на 3,5%, сообщил заместитель главы компании Алексей Шило. Относительно небольшой прирост (в 2018 году погрузка угля выросла на 4,6%, в 2017 году – на 9,1%) объясняется тем, что угольщики используют уже загруженные экспортные направления. По словам господина Шило, в декабре 2018 года ОАО РЖД на совещании рассказало компаниям о возможностях инфраструктуры на 2019 год. «Мы сказали, что сможем перевезти достаточно ограниченный объем угля в направлении портов РФ,– рассказывает господин Шило,– чтобы они могли заранее спланировать работу и рассмотреть альтернативные направления – внутрироссийские, в сторону погранпереходов – и избежать затоваривания складов». По его словам, в декабре на складах было 9,5 млн тонн угля, это чуть меньше трехсуточной погрузки по всей сети.

В восточном направлении мы перевезем объемы угля с ростом в 1,2%,– уведомил Алексей Шило.– В северо-западном – 1,9%, в южном – 1,5%».

Угольщикам могут быть предложены другие экспортные варианты – порты Грузии, Турции, через Калининград в Польшу и т. д. По словам топ-менеджера, в этом году будет реализовываться обширная программа модернизации инфраструктуры, не меньше чем в 2018 году, «и рассчитывать, что ОАО РЖД много сможет перевезти, пока не стоит». Основные вводы по инвестпрограмме, пояснил он, начнутся с 2020 года, а в направлении на восток к концу года добавится только три пары поездов. При этом, подчеркивает господин Шило, компания будет пытаться перевезти как можно больше в зимние месяцы, в январе перевозки угля уже выросли на 6,7%, в том числе на экспорт – на 10,8%. Дальше, предупреждает он, будет снижение.

В Evraz сообщили, что, как и все угольщики, периодически ощущают определенный дефицит как по портовым мощностям, так и в некоторые периоды по вагонам. В компании согласны с оценкой ОАО РЖД, что необходимо вовлекать западные порты. По словам заместителя главы СУЭК Дениса Илатовского, для обеспечения плановых объемов компания и ОАО РЖД проводят «согласованную программу по улучшению технологии отгрузки за счет ускорения оборота вагонов и управления парком».

Цены на уголь продолжают стимулировать экспорт, говорит источник “Ъ” в отрасли, хотя в конце года они и падали на 20%.

Сейчас спрос на перевозки обгоняет указанный Алексеем Шило предельный прирост, отмечает он, ожидая, что в 2019 году не будет удовлетворяться около 10% заявок на перевозку от угольщиков. В 2020–2021 годах будет проще, закончится первый этап модернизации БАМа и Транссиба, отстроятся терминалы в Усть-Луге и, возможно, в Тамани, введут порт Вера. Что касается новых экспортных направлений, то, хотя в Грузии появляются угольные терминалы, Черное море – ограниченный рынок. Калининград дороже с точки зрения железной дороги и не может конкурировать с Усть-Лугой по глубине. Похвально, говорит собеседник “Ъ”, что ОАО РЖД предупреждает об ограничениях, идея о перенаправлении перевозок правильная, но в мгновение ока осуществить это невозможно.

Альтернативные направления, предлагаемые ОАО РЖД, специфические и требуют усилий для перевода даже небольших грузопотоков, что для большинства угольщиков экономически нецелесообразно, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Без специальных тарифных преференций со стороны ОАО РЖД рост перевозок угля на них маловероятен, полагает он, но монополия освоила «тарифный коридор» (скидки к тарифу), и можно пробовать формировать грузопотоки во втором полугодии. Максим Худалов из АКРА говорит, что в качестве альтернативы можно вернуться к Эстонии и Латвии, но это «дорого и политически неправильно». Другой вариант – северокорейский порт Раджин, освобожденный от санкций на транзит, можно грузить крымские порты, но проблемы с экологией и турпотоком будут сдерживать отгрузки, полагает эксперт. «Наиболее вероятным сценарием станет рост отгрузок в Китай по сухопутным направлениям»,– считает господин Худалов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860772>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.23; ПОЛКИ НЕ ВНАКЛАДЕ; ПАССАЖИРЫ ПРОСЯТ МИНТРАНС СДЕЛАТЬ БИЛЕТЫ В ПЛАЦКАРТНЫЕ ВАГОНЫ НЕВОЗВРАТНЫМИ

Депутаты Госдумы предложили **минтрансу** сделать невозвратными еще и билеты в плацкартные и общие вагоны (это обращение есть в распоряжении «Российской газеты»). Как стало известно «РГ», министерство готовит ответ.

С парламентарием согласились в Общероссийском объединении пассажиров. Как отметил председатель организации Илья Зотов, пассажиры всех поездов должны иметь возможность покупки таких билетов, в том числе на все категории поездов и во все регионы нашей страны.

Эксперт отметил, что невозвратные билеты востребованы, «но видно, что закон принимался в спешке и в нем не учли много нюансов». Например, сейчас планируется отменить формулировку «совместно следующее» для невозвратных билетов в авиации, что позволит вернуть деньги, если у вас заболел родственник и вам необходимо за ним ухаживать, пояснил Зотов. Аналогичные поправки нужно вносить в пункты, связанные с возможностью вернуть деньги для пассажиров поездов при предъявлении справок и больничных, сказал Зотов.

Еще пассажиру поезда надо дать возможность вернуть деньги, предупредив об этом за день до отправления, а не за пять дней, сказал Зотов.

Кроме того, не только в плацкартные, но и в купейные вагоны поездов, которые ходят в Калининградскую область, не планируется продавать невозвратные билеты. Хотя из федерального бюджета выделяются средства на субсидирование маршрутов на этом направлении, но у пассажиров должна быть возможность купить невозвратный билет и в купе в Калининград. Иначе получается, что принятый закон не исполняется, настаивает Зотов.

Что касается плацкарта, то, по мнению Зотова, необязательно вносить поправки в законы, которые регулируют антимонопольное законодательство. Можно уточнить нормы постановлением правительства.

В Федеральной пассажирской компании (ФПК) напомнили, что законом установлено право перевозчиков реализовывать билеты по невозвратным тарифам исключительно в дерегулированном сегменте перевозок (купе, СВ, люкс). Для того чтобы можно было продавать невозвратные билеты в плацкарт и общие вагоны, потребуется внести изменения в законодательство, связанное с регулированием перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании, отметили в компании. В случае принятия соответствующих решений ФПК примет участие в обсуждении механизмов реализации инициативы, сказали в компании.

По мнению Зотова, пассажир сможет сэкономить на поездке в плацкарте, а у ФПК будет выше его заполняемость. Сейчас, по его данным, в плацкарте занято 75 процентов мест. При этом он остается одним из самых популярных у населения.

Что касается других вагонов, то первые пассажиры еще не успели воспользоваться возможностью проехать на поезде по невозвратному билету. Продажи открыли 20 января, а первые пассажиры по невозвратным билетам поедут только 19 апреля.

<https://rg.ru/2019/01/22/bilety-v-plackartnye-i-obshchie-vagony-predlozhili-sdelat-nevozvratnymi.html>

### ТАСС; 2019.01.22; ФПК: ВВЕДЕНИЕ «НЕВОЗВРАТНЫХ» БИЛЕТОВ В ПЛАЦКАРТЕ ПОТРЕБУЕТ ИЗМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Введение «невозвратных» билетов на поездки в плацкартных и общих вагонах потребует внесения изменений как в законодательные, так и подзаконные акты РФ в сфере регулирования перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании. Об этом ТАСС сообщил представитель Федеральной пассажирской компании (ФПК).

«Законом № 73-ФЗ установлено право перевозчиков реализовывать билеты по «невозвратным» тарифам» исключительно в дерегулированном сегменте перевозок (купе, СВ, Люкс), в связи с чем подобная инициатива потребует внесения изменений как в законодательные, так и подзаконные акты Российской Федерации в сфере регулирования перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании», - сказал он. «В случае принятия регуляторами соответствующих решений по указанному вопросу ФПК будет принимать участие в обсуждении механизмов реализации такой инициативы», - отметили в компании.

В настоящее время тарифы на проезд в плацкартных и общих вагонах устанавливает Федеральная антимонопольная служба.

Предложения депутатов

Депутат Госдумы Наталья Кувшинова («Единая Россия») и Общероссийское объединение пассажиров просят **Минтранс** РФ рассмотреть возможность ввести «невозвратные» железнодорожные билеты на поездки в плацкартных и общих вагонах, написала сегодня газета «Известия» со ссылкой на их совместное письмо на имя **министра транспорта** Евгения **Дитрих**а.

Авторы письма просят дать перевозчику возможность «снижать стоимость на билеты в плацкартных и общих вагонах для продажи по невозвратному тарифу... без согласования с ФАС». Как пишет издание, в письме также предлагается расширить перечень случаев, при которых можно сдать «невозвратный» билет.

«Письмо в **Минтранс** России поступило, будет рассмотрено. Ответ будет направлен в установленном порядке», - сообщил ТАСС представитель **Минтранса**.

«Невозвратные» тарифы

Продажи билетов по «невозвратным» тарифам стартовали 20 января на поезда отправляющиеся с 19 апреля. При этом перечень поездов и вагонов в их составе, на которые можно приобрести билет по «невозвратному» тарифу, в настоящее время ограничен и включает два поезда: 740/739 Москва - Воронеж - Москва и 26/25 Москва - Ижевск - Москва. Оценить востребованность «невозвратных» тарифов по результатам пилотного проекта ФПК планирует к 1 мая, говорил генеральный директор компании Петр Иванов. Стоимость поездки по невозвратному билету ниже, чем по возвратному. Предполагается, что введение невозвратных билетов позволит сэкономить от 5% до 20% от цены билета. Разница в стоимости будет варьироваться в зависимости от поезда и периода совершения поездки.

<https://tass.ru/ekonomika/6024923>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/22/pochemu-v-plackart-nelzia-kupit-nevozvratnyj-bilet.html>

<https://ria.ru/20190122/1549689131.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.22; СЕНАТОР ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОДАЖИ НЕВОЗВРАТНЫХ БИЛЕТОВ В ПЛАЦКАРТ

Железнодорожные компании смогут продавать невозвратные билеты в плацкартные вагоны, если им разрешат уменьшать тарифы на проезд по своему усмотрению, сказал «Парламентской газете» зампред Комитета Совета Федерации по социальной политике Игорь Фомин. Он поддержал соответствующую инициативу депутата Госдумы Натальи Кувшиновой.

Сенатор пояснил, что формирование тарифов на проезд в общих и плацкартных вагонах – это регулируемый государством сегмент, и нужно рассмотреть, какие понадобятся изменения в законодательстве и правилах работы Федеральной службы по тарифам, чтобы заложить возможность продажи невозвратных билетов.

«Было бы хорошим решением установить предельный уровень тарифов и разрешить предоставление скидки в случае определённых условий, например невозвратности. Я поддерживаю такую инициативу», – отметил сенатор.

Ранее Депутат Госдумы от «Единой России» Наталья Кувшинова направила министру транспорта Евгению **Дитрих**у запрос с предложением разрешить железнодорожным компаниям не согласовывать тарифы с ФАС, если они планируют снижать стоимость билетов для пассажиров. Согласование понадобится только в том случае, если стоимость хотят повысить.

Это даст им возможность продавать невозвратные тарифы, которые стоят дешевле, но вернуть которые пассажир может только в ограниченном ряде случаев – при получении увечья или болезни, смерти близкого родственника или отмены поезда. Сегодня законодательство позволяет продавать невозвратные билеты на железнодорожный транспорт дальнего следования, но только в купе, СВ и вагоны с сидячими местами.

<https://www.pnp.ru/social/senator-prokommentiroval-vozmozhnost-prodazhi-nevozvratnykh-biletov-v-plackart.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.22; МИНТРАНС РАССМОТРИТ ОБРАЩЕНИЕ О "НЕВОЗВРАТНЫХ" ТАРИФАХ НА ПЛАЦКАРТ

**Минтранс** РФ получил письмо от парламентария, где озвучена инициатива о распространении "невозвратных" тарифов на регулируемый сегмент железнодорожных перевозок - плацкартные и общие вагоны. Это подтвердили "РГ" в ведомстве. Уже идет подготовка ответа.

Сейчас закон разрешает продавать "невозвратные" билеты в нерегулируемом сегменте (СВ, купе).

"Невозвратные" тарифы должны повысить спрос на проезд на 1,5 процента, подсчитали в Федеральной пассажирской компании. Стоимость по такому тарифу ниже основной на 5-20 процентов.

Что касается плацкарта и общих вагонов, то места в них пользуются итак большим

спросом. И кроме этого, именно в этом сегменте предоставляются льготы на проезд учащимся (студентам и школьникам).

<https://rg.ru/2019/01/22/mintrans-rassmotrit-obrashchenie-o-nevozvratnyh-tarifah-na-plackart.html>

### ТАСС; 2019.01.22; КАК СУБСИДИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА СКАЖЕТСЯ НА СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ СИБИРИ

Субсидирование экспортных перевозок зерна железнодорожным транспортом из сибирских регионов, которое планирует возобновить в 2019 году правительство РФ, благоприятно скажется на доходах фермеров: это позволит селу компенсировать рост цен на ГСМ, запчасти и электроснабжение. При этом вырастут цены на само зерно из Сибири, сказали в беседе с ТАСС местные аграрии и власти сибирских регионов.

Льгота для экспорта

Льготный тариф на перевозку зерна железнодорожным транспортом, как указано в проекте рассматриваемого правительством документа, будет действовать с февраля по сентябрь 2019 года для Новосибирской, Омской, Кемеровской, Оренбургской, Курганской и Тюменской областей, а также Алтайского и Красноярского краев.

«Перечень регионов определен Минсельхозом России исходя из критериев наибольшего удаления от основных потребителей зерна, наличия профицита и наименьшей цене на зерно», - поясняется в документе.

Льгота будет предусматривать бесплатную перевозку сбываемого зерна по железной дороге, а затраты на перевозку РЖД будет возмещать правительство РФ. Подобные льготы уже вводились в 2017 году для тех регионов, в которых отмечался значительный рост производства зерна. Вызвано это было в том числе сложностями с транспортировкой урожая: так, в Новосибирской области, попадающей и в нынешний перечень льгот, в 2017 году было собрано более 3 млн тонн зерновых, достаточно много по меркам региона, и аграрии столкнулись с трудностями при вывозе урожая на экспорт из-за нехватки железнодорожных вагонов.

Льготный тариф показал свою эффективность и получил одобрение аграриев. Льгота спасла товаропроизводителей от высоких расходов на транспортировку, низкого спроса на зерно, произведенного в удаленном регионе, позволила экспортировать излишки, которые также негативно отражаются на стоимости зерна.

Перспективы возвращения льготы

Сибирские аграрии одобряют возвращение льгот и сейчас. Так, в Омской области в 2018 году было собрано почти 3,36 млн тонн зерновых. По словам начальника отдела переработки и товарного рынка регионального Минсельхоза Константина Цыпленкова, в 2018 году льготы на перевозки стали дополнительным стимулом для развития экспорта.

«Мы неплохо сработали по отгрузке зерна именно по железной дороге. В 2018 году железнодорожным транспортом отправили почти 19 тыс. вагонов, это почти 1,3 млн тонн зерна, что в полтора раза превышает уровень 2017 года. Был стимул закупать зерно и отправлять его на экспорт», - сказал ТАСС Цыпленков, подчеркнув, что продление меры поддержки позволит еще больше увеличить объем экспорта зерна.

По его словам, возвращение к такой практике позволит увеличить объемы экспорта зерновых. «В принципе сейчас цена на зерно приемлемая, но, если решение будет принято, это станет дополнительным стимулом к отправке зерна на экспорт и повышению финансово-экономического состояния производителей», - подчеркнул он.

Расширится с возвращением льгот и география регионов, получающих поддержку. В 2019 году в список попал Красноярский край, который ранее не входил в число сибирских регионов, получающих субсидии на транспортировку зерна. Как сообщили ТАСС в Минсельхозе региона, получение таковых субсидий даст местным аграриям существенный доход.

«Вхождение края в перечень регионов, отгрузка железнодорожным транспортом зерна из которых происходит без взимания провозной платы, позволит сельхозпроизводителям края получать не менее 400 млн рублей дополнительного дохода в сельскохозяйственный год. Кроме того, субсидирование издержек на транспортировку сельскохозяйственной и продовольственной продукции наземным, в том числе железнодорожным, края оценивается в 500-600 тыс. тонн», - сообщили ТАСС в министерстве.

Сами аграрии, которые не отправляют зерно на экспорт, но продают его трейдерам, также ожидают дополнительных прибылей. По словам омского фермера Олега Шигаева, благодаря льготам они в прошлом году закупали зерно у аграриев по цене выше рыночной. «Правда, в прошлом году это не особо ощущалось, цену поднимали рублей на 300-500 за тонну. Обещают, что в этом году разница будет ощутимее», - сказал он.

Изменения цен на зерно

Повлияет возвращение льгот и на цены на зерно. В департаменте сельского хозяйства Кемеровской области считают, что субсидирование зерна для экспорта поможет скорректировать цены на зерно не только в регионе, который выращивает не так много зерна и не имеет профицита, но и в пределах федерального округа в целом.

«В течение последнего года мы наблюдали снижение цен на зерно. Это происходило на фоне роста стоимости ГСМ, запчастей для сельхозтехники, электроэнергии - себестоимость зерна росла. Принятие постановления <…> помогло в прошлом году стабилизировать цены и избежать ещё более значительного их падения - а такой риск был из-за высокого урожая 2017 года», - сообщили ТАСС в пресс-службе департамента, отметив, что аналогичного эффекта от льгот ожидают аграрии и сейчас.

В свою очередь председатель комитета по аграрной политике и природопользованию Алтайского краевого законодательного собрания Сергей Серов пояснил ТАСС, что увеличение экспорта зерна из Сибири и усиление присутствия на международных рынках приведет к увеличению цен, которые сегодня ниже среднемировых.

«На мировом рынке возрос спрос на зерно, и мы можем поставлять на экспорт через черноморские порты 300-400 тыс. тонн. Такой возможности мы раньше не имели», - пояснил Серов, отметив, что Алтайский край экспортировал зерно только на восток - в Монголию и Казахстан и другие страны Азии.

<https://tass.ru/sibir-news/6026691>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; ПЛК УВЕЛИЧИЛА МАКСИМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ ЭЛЕКТРОВОЗА 2ЭВ120 ДЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ООО «Первая локомотивная компания» (ПЛК) внесло изменения в программное обеспечение управления электровозом 2ЭВ120 (спроектирован на основе семейства Traxx канадской Bombardier), что позволило увеличить его максимальную скорость со 120 км/ч до 140 км/ч, сообщает компания.

«В целях применения электровоза 2ЭВ120 для грузовых контейнерных перевозок со скоростями движения до 140 км/ч, а также ввиду наличия достаточного потенциала для увеличения максимальной конструкционной скорости было проведено изменение программного обеспечения управления электровозом», - говорится в сообщении.

Кроме того, сообщается, что в конце декабря 2018 года компания получила заключение ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» о возможности эксплуатации локомотива 2ЭВ120 (с измененным программным обеспечением) с максимальной конструкционной скоростью 140 км/ч и о соответствии такого локомотива требованиям регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава».

Сертификационные испытания, доказавшие возможность безопасной эксплуатации 2ЭВ120 со скоростью до 140 км/ч, проводились в период с 23 сентября по 25 ноября прошлого года, отмечается в сообщении.

Разработка и выпуск для рынка РФ и СНГ электровоза 2ЭВ120 (F120MS), спроектированного на основе семейства Traxx канадской компании (более 2 тыс. машин сейчас эксплуатируется в странах Европы) - пилотный проект ПЛК.

ПЛК была основана в рамках совместного проекта российских инвесторов и Bombardier для производства тягового подвижного состава. В 2015 году был введен в эксплуатацию «Энгельсский локомотивный завод» - совместный проект ПЛК, канадской Bombardier и «ВЭБ-лизинга», который инвестировал в строительство 6,9 млрд рублей.

В 2018 году планировался выпуск 10 парных локомотивов, всего же производственные мощности предприятия позволяют производить до 150 локомотивов в год.

Как сообщалось, в ноябре 2017 года первый локомотив 2ЭВ120 был передан в аренду частному оператору ООО «Нефтетранссервис», до 30 апреля 2018 года второй электровоз планировалось передать ОАО «РЖД» на подконтрольную эксплуатацию.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; ОМК НАРАСТИЛА ОТГРУЗКУ Ж/Д КОЛЕС В 2018Г НА 25%, ПРОГНОЗИРУЕТ СПАД СПРОСА НА НИХ УЖЕ В КОНЦЕ ЭТОГО ГОДА

«Объединенная металлургическая компания» (ОМК) нарастила по итогам 2018 года отгрузку цельнокатаных колес на 25%, до 860 тыс. штук, сообщили «Интерфаксу» в компании.

В 2017 году поставки железнодорожных колес ОМК выросли вдвое - до 690 тыс. штук.

«Рост объема производства и поставок ж/д колес связан с задачей максимального удовлетворения пикового спроса со стороны российских вагоностроительных и вагоноремонтных компаний, а также собственников вагонов в текущем году, - сказал представитель ОМК. - Это стало возможным в том числе благодаря продолжающейся на ВМЗ масштабной инвестиционной программе, направленной как на поддержание, так и на развитие производственных мощностей для максимального удовлетворения требований клиентов».

Достигнутый в 2018 году показатель является рекордным для компании. Предыдущий максимум - 850 тыс. колес - был зафиксирован в 2012 году.

Несмотря на то, что в прошлом году был зафиксирован рекордный спрос на ж/д колеса в РФ, ОМК прогнозирует его падение уже к концу 2019 года, что объясняет цикличностью рынка. Тем не менее, «реализованные на ВМЗ проекты позволят в 2019 году увеличить объемы производства железнодорожных колес до 900 тыс. штук в год при соответствующем спросе», рассказали в компании. При этом при подтверждении спроса со стороны потребителей ОМК может нарастить мощности до 970 тыс. колес, напомнил представитель ОМК, добавив, что с 2012 года ОМК инвестировала в производство ж/д колес более 2,8 млрд рублей.

В 2018 году на внутреннем рынке остро встал вопрос дефицита цельнокатаных колес. В Союзе операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупных и средних владельцев вагонов) в ноябре говорили, что в нерабочем парке порядка 60 тыс. вагонов, в том числе по причине нехватки колес. Потребность компаний партнерства (владеют более 75% вагонов, зарегистрированных в РФ) в 2019 г. оценивалась в 950 тыс. колес.

На этом фоне российские компании объявили о расширении мощностей (ОМК - до 970 тыс. колес, Evraz - до 628 тыс.), а ОМК сообщила также, что готова поставлять китайские колеса, писал в конце прошлого года «Коммерсантъ».

«Объединенная металлургическая компания» провела переговоры с крупнейшими производителями КНР - Taiyuan Heavy Industry Company и MA Steel Wheel Company - и трейдерами. По итогам (российская группа - ИФ) готова поставлять членам Союза китайские колеса по 45-50 тыс. руб. за шт., не считая своей комиссии в 3% и части транспортных расходов. Компания просит операторов предоставить безотзывные оферты с поквартальными планами закупки на 2019 г.», - писало издание.

Как рассказал представитель ОМК, на российском рынке помимо продукции ОМК и Evraz продолжает также присутствовать продукция украинского «Интерпайпа», несмотря на антидемпинговую пошлину в 34,22%. Кроме того, о запуске новых мощностей объявил в конце прошлого года казахстанский «Проммашкомплект», расширяющий проектную мощность предприятия до 350 тыс. штук в год. «Ранее Казахстан импортировал эту продукцию, теперь же намерен выйти на зарубежные рынки», - пояснили в ОМК.

В ОМК объясняют нехватку колес в РФ не дефицитом производственных мощностей, а проблемами планирования потребителями их закупок.

Так, объем фактической потребности в колесах на рынке ЕАЭС в 2018-2019 годах составляет 1,4 млн штук, при этом текущие мощности выше этой цифры, сказал представитель ОМК. «Производители колес не имели достаточной информации о потребности вагоноремонтных предприятий. При грамотном подходе к удовлетворению потребностей мощности по колесам более чем достаточны», - сказали в ОМК, обратив внимание на необходимость планирования операторами и владельцами вагонов своих потребностей в колесах на четыре-пять лет.

Сейчас колеса в РФ выпускают «Выксунский металлургический завод» (входит в ОМК, 850 тыс. шт. в год) и «Нижнетагильский металлургический комбинат» (входит в Evraz, 550 тыс. шт.).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РЖД НАЗНАЧАЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ИВАНОВО

ОАО «РЖД» с 11 февраля запускает дополнительную пару дневных скоростных поездов «Ласточка-Премиум» между Иваново и Москвой, сообщает пресс-служба РЖД.

Дневные «Ласточки» №838/837 сообщением Москва - Иваново будут курсировать ежедневно.

Время отправления с Курского вокзала в Москве в 14:04, время прибытия в Иваново - 17:59.

Из Иванова поезд будет отправляться в 13:36 и прибывать в столицу на Курский вокзал в 17:24. И в одном, и в другом направлении поезд будет делать две остановки: во Владимире и Шуе.

В настоящее время между Москвой и Иваново курсирует три пары поездов «Ласточка». Заполняемость поездов составляет почти 90%.

Продажа билетов на данные поезда уже открыта. Стоимость проезда устанавливается динамической системой управления тарифами: цена зависит от времени, оставшегося до отправления, и спроса на выбранный рейс. Кроме того, на данные поезда будут действовать специальные тарифные предложения для различных категорий пассажиров.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; СКИДКА НА ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА КОНЧИЛАСЬ, ПРОДЛЕНИЕ ВОЗМОЖНО ПРИ ГАРАНТИЯХ ОБЪЕМОВ - РЖД

ОАО «Российские железные дороги» отмечает сокращение отправки зерна - как на экспорт, так и внутри РФ, что не оправдывает ранее сделанные прогнозы.

«Мы очень серьезно рассчитывали, что зерно все-таки у нас будет отгружаться нормальными темпами, этого не случилось», - сообщил журналистам заместитель генерального директора ОАО «РЖД» - начальник Центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Алексей Шило, уточнив, что в целом погрузка зерна в январе уменьшилась на 15,3%.

«Наверное, коллеги ждут более хорошей конъюнктуры по зерну. Второе: сегодня есть вопросы, связанные с самым загруженным направлением - в южные порты», - добавил топ-менеджер. Кроме того, с 1 января закончилось субсидирование перевозок зерна.

«Мы договорились с Минсельхозом провести встречу с грузоотправителями, где мы могли бы еще раз довести до коллег имеющиеся у нас возможности с точки зрения использования различного дополнительного подвижного состава (контейнеров и полувагонов - ИФ)», - отметил А.Шило.

«Второе: мы будем предлагать варианты, как можно группировать или формировать более крупные партии зерна и использовать дальше нашу технологию «зернового экспресса», которую в прошлом году начали активно использовать. Третье: будем предлагать возможности наших грузовых дворов, их у нас сегодня более 700», - добавил он, отметив, что на таких объектах можно ставить мини-элеваторы и формировать крупные партии зерновых.

Топ-менеджер напомнил, что «Российские железные дороги» реализует пилотный проект в Поволжье. «Мы используем мощности наших грузовых дворов, чтобы поставить там мини-элеваторы. Два таких поставили, оборудовали весами, и сейчас туда можно небольшие партии груза зерна привозить, формировать партии», - отметил он.

Кроме того, РЖД также готовы рассматривать разные варианты скидок. «Сейчас пока скидки никакой нет. Мы готовы (их - ИФ) рассматривать, если перевозка зерна будет гарантирована и будет расти», - сказал А.Шило, не уточнив возможный размер дисконта. «Пока говорить рано, все будет зависеть от объемов», - уточнил топ-менеджер.

«Что касается сроков предоставления скидки, у нас они вступают в силу через 10 дней после их опубликования. Соответственно, чем быстрее вопрос этот будет обсужден и решен, тем быстрее появится возможность предоставить такую скидку. Объективно мы понимаем, что сегодня одна только скидка РЖД, скорее всего, не играет большой роли для грузоотправителей. Надо в целом решать вопрос с компенсацией железнодорожного тарифа, как это было решено в прошлом году», - считает топ-менежер.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ИДЕИ БИРЖЕВОЙ ПРОДАЖИ ЗЕРНА И ЛЕСА С ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГОЙ

ОАО «Российские железные дороги» прорабатывает формат продажи лесных грузов и зерна на бирже с привязкой к транспортным услугам.

«Мы в течение полутора лет активно взаимодействуем с Федеральной антимонопольной службой РФ и Санкт-Петербургской нефтяной биржей (СПбМТСБ, инициаторами проекта - ИФ) по поводу того, как включить в биржевую торговлю услуги по перевозке железнодорожным транспортом», - заявил заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило на брифинге во вторник.

«Кроме нефтяных грузов - мы понимаем, что это тема достаточно перспективная - сейчас прорабатываем возможность перевозки биржевых товаров, таких как лес и зерно. То есть еще два направления, по которым хотим попробовать в этом (формате - ИФ) поучаствовать», - отметил он.

«Я думаю, что в течение 2019 г. все технические вопросы можно решить. Пока мы работаем только с Санкт-Петербургской биржей, но сейчас и другие варианты рассматриваем», - сказал топ-менеджер.

«Что касается наших нормативных документов, нам нужно, чтобы мы в перевозочных документах могли проставлять отметку, что это биржевой товар. Сегодня такой технической возможности у нас нет, это потребует определенных изменений. Что касается АСУ биржи, то после того, как товар продан, в течение трех дней покупатель должен им распорядиться. И, по сути, биржа сегодня не знает, где будет конечное потребление этого товара. Нужно и там, в АСУ биржи, предусмотреть регламент, при котором мы будем знать конечного потребителя при продаже», - добавил А.Шило.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РЖД ЗА УПРОЩЕНИЕ ПРАВИЛ ПО «СКОРОПОРТУ», В Т.Ч. ПЕРЕВОЗКИ КОНСЕРВОВ В ОБЫЧНЫХ ВАГОНАХ

ОАО «Российские железные дороги» выступает за упрощение правил перевозки скоропортящихся продуктов по железной дороге.

«Мы за то, чтобы эти правила были более простыми, понятными, прозрачными, в том числе, чтобы некоторые виды консервированной продукции можно было бы вывозить в обычном вагоне», - сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» - начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило на брифинге во вторник.

По его словам, **министерство транспорта** РФ уже вышло с соответствующей инициативой, переработало действующие правила перевозки скоропортящихся грузов, чтобы перевозки по железной дороге рыбной продукции в какой-то мере были поставлены в те же условия, что перевозка автомобильным видом транспорта. Сегодня, по словам А.Шило, действуют еще нормативные документы министерства путей сообщения РФ.

«Проект новых правил имеет существенное отличие: отправитель продукции имеет возможность исходя из его упаковки, исходя из тех ГОСТов, ТУ, по которым сделана эта продукция, сам определить, какой тип подвижного состава выбрать», - сказал топ-менеджер.

В сентябре «Российские железные дороги» провели ряд встреч с грузоотправителями, операторами и представителями Росрыболовства, на которых предлагали ряд решений, связанных с заключением долгосрочных договоров, также сообщил он. Однако в итоге в 2018 г. перевозки рыбной продукции сократились на 2,5%. «Правда, по сравнению с 2017 г., это уже неплохой результат. (Тогда - ИФ) перевозки рыбной продукции упали на 8,7%, сейчас это падение замедлилось», - уточнил он.

Кроме того, А.Шило обозначил тенденцию снижения перевозки рыбной продукции в специализированных вагонах, вагонах-термосах, рефрижераторном подвижном составе. Транспортировка в них в 2018 г. сократились на 17%, в то время как отправки рефрижераторными контейнерами выросли на 13%.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РЖД ВИДЯТ ПЕРСПЕКТИВЫ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА РУБЕЖ ЗА СЧЕТ УПРОЩЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ НА ГРАНИЦЕ

ОАО «Российские железные дороги» считает перспективными международные контрейлерные перевозки.

«С точки зрения пересечения границы фурами на железнодорожном подвижном составе там ряд очень серьезных преимуществ», - заявил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» - начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило на брифинге во вторник.

Монополия видит перспективы на десятке маршрутов - с Дальнего Востока, из Якутии, а также из Сочи. По словам А.Шило, на международном и «дальневосточном» направлениях контрейлерные перевозки планируют осуществлять «дочка» монополии - АО «Федеральная грузовая компания» и частные операторы.

«Наша задача создать условия, сделать площадку, где эти контрейлеры могли бы разгружаться и грузиться быстро и эффективно», - заключил топ-менеджер. Он также отметил, что приобретение нескольких сотен платформ для контрейлерных перевозок предусмотрено инвестиционной программой ФГК.

В числе товаров для контрейлерного сервиса А.Шило видит в основном группу ритейла и продуктов питания. «Что касается международных перевозок, там вообще широкий круг экспедиторов - те, кто понимает преимущество быстрой доставки по железным дорогам. Что касается Дальнего Востока, здесь очень широкий круг товаров, в том числе автомобили», - отметил он.

В середине 2019 г. РЖД рассчитывают осуществить тестовую перевозку по «дальневосточному» маршруту. «Судя по тому, как наши зарубежные коллеги начали проявлять активность по этим перевозкам, мы считаем, что это правильное направление», - сказал А.Шило.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; ГРУЗОВАЯ БАЗА РЖД НА 2019 Г СФОРМИРОВАНА С РОСТОМ НА 2% С УЧЕТОМ Ж/Д ЯКУТИИ

ОАО «Российские железные дороги» видит перспективы для роста погрузки в 2019 г. сверх плана.

«Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%», - сообщил заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило на брифинге во вторник.

С октября монополия начала представлять свои данные по погрузке с учетом отправок на инфраструктуре железных дорог 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.

«В целом грузовая база января соответствует докризисному 2007 г.», - добавил топ-менеджер. «Сейчас мы идем - вот сегодня на 6:00 мск - плюсом к прошлому году (с начала 2019 г. - ИФ) на 1,4%. Соответственно, мы рассчитываем, что будем (с погрузкой по итогам января - ИФ) больше чем 1%. И, на самом деле, у нас стоит задача по итогам месяца выйти на среднюю годовую цифру (роста - ИФ) в 1,5%. Может быть, даже и чуть-чуть побольше получится», - отметил он.

Ранее источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью монополии, отмечал, что в январе план работы на ее сети (без учета Якутии) предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,362 млн тонн, с ростом этого показателя на 0,7%. В декабре она составила 3,502 млн тонн, сократившись на 1,5%.

В то же время, в пятницу первый замглавы центра фирменного транспортного обслуживания компании Сергей Тугаринов заявлял, что в сопоставимых цифрах с учетом железных дорог Якутии РЖД ожидают в январе рост погрузки на 0,5%. При этом, правда, он допускал, что фактическая динамика будет выше. «Мы в план поставили 0,5% рост, но, наверное, будет больше - в пределах 1%. Может быть, 0,6%, может быть, 0,7%. Но, главное, что тот план, который есть, мы выполним», - говорил он.

«Конечно, в первые дни января с учетом снижения деловой активности мы немного отстали (от плана - ИФ). Но сегодня уверенно в среднесуточные показатели вошли, даже немножко превзошли - на 0,2%. Так что в январе то, что запрогнозировали, выполним», - заметил в пятницу менеджер.

В декабре погрузка по новой системе расчета монополии сократилась на 1,1%, до 109 млн тонн, сообщали РЖД (представленные данные являются предварительными и могут быть скорректированы в течение месяца). В 2018 г. погрузка выросла на 2,2%, до 1,29 млрд тонн. На 2019 г. «Российские железные дороги» закладывают прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. По словам С.Тугаринова и А.Шило, компания продолжает придерживаться этого прогноза.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; ПОГРУЗКА СТРОИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ В «МИНУСЕ», НЕСМОТРЯ НА ОЖИДАНИЯ РОСТА - РЖД

Погрузка строительных грузов продолжает падать, несмотря на благоприятные ожидания по январю, отмечают в ОАО «Российские железные дороги».

«Мы отстаем к январю прошлого года на 8,3%», - сообщил заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило на брифинге во вторник. «Закладывали небольшой прирост на январь. Тем не менее, видим, что пока с точки зрения продаж строительных грузов у поставщиков не очень хорошая ситуация. Остатки грузов на складах, именно строительных материалов, выросли (на 5% по состоянию на начало месяца - ИФ)», - добавил топ-менеджер.

«То есть, в принципе, мы рассчитывали, что этот объем, так или иначе, все равно будет возиться железной дорогой. Но, пока этого, к сожалению, не случилось. При избытке подвижного состава пока вывоз строительных грузов в нужных количествах не осуществляется», - отметил он.

По словам А.Шило, в зимний период, когда на сети нет больших ограничений пропускной способности, РЖД возят массовые грузы, в первую очередь уголь. Сейчас его погрузка на 6,7% выше, чем год назад. «То есть традиционно используем (это время - ИФ), чтобы сделать задел (по перевозкам - ИФ) массового груза на последующие периоды», - отметил он. Кроме того, достаточно активно перевозятся железная, марганцевая руды, увеличилась транспортировка кокса, есть небольшой прирост по лесным грузам.

«Есть отклонение пока по погрузке черного металла - «минус 4,1%», - добавил топ-менеджер. Кроме того, на 15,3% снизились перевозки зерна.

«По остальной номенклатуре грузов ситуация более-менее ровная. Даже по нефтепродуктам, хотя мы и планировали снижение, перевыполняем план на 2,4% (на 2019 г. в план была заложена цифра «+1,7%» - ИФ)», - сказал А.Шило.

«План на февраль пока еще не одобрен. Тем не менее, мы однозначно будем обеспечивать погрузку с ростом к уровню прошлого года», - заявил топ-менеджер.

Ранее источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью монополии, отмечал, что в январе план работы на ее сети (без учета Якутии) предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,362 млн тонн, с ростом этого показателя на 0,7%. В декабре она составила 3,502 млн тонн, сократившись на 1,5%.

В то же время, в пятницу первый замглавы центра фирменного транспортного обслуживания компании Сергей Тугаринов заявлял, что в сопоставимых цифрах с учетом железных дорог Якутии РЖД ожидают в январе рост погрузки на 0,5%. При этом, правда, он допускал, что фактическая динамика будет выше. «Мы в план поставили 0,5% рост, но, наверное, будет больше - в пределах 1%. Может быть, 0,6%, может быть, 0,7%. Но, главное, что тот план, который есть, мы выполним», - говорил он.

«Конечно, в первые дни января с учетом снижения деловой активности мы немного отстали (от плана - ИФ). Но сегодня уверенно в среднесуточные показатели вошли, даже немножко превзошли - на 0,2%. Так что в январе то, что запрогнозировали, выполним», - заметил в пятницу менеджер.

В декабре погрузка по новой системе расчета монополии сократилась на 1,1%, до 109 млн тонн, сообщали РЖД (представленные данные являются предварительными и могут быть скорректированы в течение месяца). В 2018 г. погрузка выросла на 2,2%, до 1,29 млрд тонн. На 2019 г. «Российские железные дороги» закладывают прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. По словам С.Тугаринова и А.Шило, компания продолжает придерживаться этого прогноза.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РЖД, НЕСМОТРЯ НА ПРОФИЦИТ ВАГОНОВ, ОЦЕНИВАЮТ БАЛАНС ПАРКА КАК «РАВНОВЕСНОЕ СОСТОЯНИЕ»

ОАО «Российские железные дороги», несмотря на текущий профицит вагонов на сети, с учетом планов по списанию оценивает баланс парка как «равновесное состояние».

«Ситуация января говорит, что даже с учетом роста погрузки был лишний подвижной состав», - заявил замглавы РЖД Алексей Шило на брифинге во вторник.

В то же время, по его мнению, «достигнуто более-менее равновесное состояние парка и перевозок». «Мы большое количество подвижного состава получили (на сеть - ИФ), и при этом дальше планы по списанию таковы, что сейчас уже должен быть баланс», - сказал он.

Общее количество вагонов на сети составляет 1,112 млн единиц, сообщил топ-менеджер. «До тех пор, пока будут жалобы грузоотправителей, что им не хватает подвижного состава, до тех пор все будут считать, что у нас локальный дефицит все-таки имеется», - заявил он.

«С точки зрения оценки грузоотправителей, основным вопросом будет рациональное использование вагонов по адекватной цене. Это можно сделать совместными усилиями ... с Союзом операторов железнодорожного транспорта (объединяет крупных и средних владельцев вагонов - ИФ)», - отметил А.Шило.

Говоря о вагонах с улучшенными техническими характеристиками, замглавы РЖД сообщил, что сегодня в РФ их 130 тыс. с нагрузкой 25 тонн на ось, в том числе 101,5 тыс. полувагонов (19% от общего парка). Объем перевозок с использованием вагонов с нагрузкой 27 тонн на ось (находятся в опытной эксплуатации) составил 143 млн тонн, из них 33% приходится на транспортировку угля.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА МАКСИМОВА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.23; РИСКОВАЯ БУНКЕРОВКА; НАЗВАНА ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ ПРИЧИНА ПОЖАРА НА ДВУХ СУДАХ В ЧЕРНОМ МОРЕ

Одной из главных причин пожара на двух иностранных судах в нейтральных водах Черного моря пока считают нарушение техники безопасности при передаче топлива. В результате ошибок во время перевалки погибли как минимум десять человек, еще столько же ищут в море спасатели.

Все случилось в понедельник вечером в 15 морских милях от крымского мыса Такиль в нейтральных водах. Загорелись два судна под флагами Танзании: «Канди» и «Маэстро». На первом находились 17 человек, на втором - 14. Экипажи состояли из граждан Турции и Индии.

В экстренные службы о ЧП сообщили экипажи проходивших мимо судов, которые увидели огонь и прыгавших в воду моряков. Как позже выяснилось, инцидент произошел во время перевалки топлива. Сначала вспыхнул танкер, а потом и газовоз. К месту происшествия отправились несколько спасательных судов. В итоге спасти удалось 12 человек, также из воды достали десять тел. Судьба остальных моряков пока неизвестна.

По факту гибели людей Южное следственное управление на транспорте уже возбудило уголовное дело по части 3 статьи 109 УК РФ (причинение смерти по неосторожности двум и более лицам). Следователи выехали к месту происшествия.Тем временем сама ситуация кажется довольно странной. Эксперт в сфере морских перевозок на условиях анонимности согласился рассказать «РГ» о возможных причинах ЧП близ Керченского пролива.

- Непонятно, почему передача топлива с корабля на корабль проводилась в нейтральных водах. Обычно это делается исключительно у причала в порту или в территориальных водах: так безопаснее, соблюдаются все технические регламенты, а в случае ЧП кораблю и команде сразу будет оказана помощь, - объясняет специалист. - На основании тех данных, которые имеются сейчас, можно предположить, что танкер-бункеровщик подошел, чтобы заправить газовоз. Но близость таких кораблей в открытом море и в зимний период в принципе является опасной. Возможно, судовладельцы решили сэкономить и поэтому выбрали такое место для бункеровочной операции. Если на корабле произошел пожар, то значит, произошла утечка нефтяного газа. Его особенность в том, что он тяжелее воздуха и как бы «стелется» по поверхности, может, словно вода, затекать во все углы и щели. Это очень опасно. В сложившейся ситуации должны, несомненно, разбираться следователи и надзорные органы.

Как сообщили в пресс-службе **Росморречфлот**а, на загоревшихся судах находилось более 4,5 тысячи тонн топлива. По предварительным данным, инцидент не нанес ущерба экологии. Правда, потушить пожар пока не удалось, и все еще сохраняется опасность взрыва.

Параллельно продолжается поисковая операция. В ней участвуют семь судов: «Конструктор Покровский», «Яков Бунин», «Русич-1», «Святитель Алексей», «Меркурий», «Спасатель Демидов» и «Животовский». К ним присоединился прилетевший из Геленджика вертолет Ми-8 с тремя спасателями на борту.

Пока установлены личности только двух погибших, оба - граждане Индии. Также известно, что из 12 спасенных восемь являются гражданами Турции, четверо - Индии. Сейчас им оказывает медицинскую помощь судовой врач. Спасенных моряков планируется доставить в крымские больницы, однако это пока не удается сделать из-за непогоды.

Тем временем больницы Крыма и Краснодарского края готовы принять пострадавших.

- Если понадобится помощь более опытных врачей или проведение сложных операций, краевые больницы в Краснодаре тоже готовы подключиться. В случае необходимости к месту происшествия будет направлена бригада санавиации с высококвалифицированными специалистами, - сообщил журналистам губернатор края Вениамин Кондратьев.

В свою очередь, по словам директора Крымского республиканского центра медицины катастроф Сергея Олефиренко, бригады из трех городов полуострова будут принимать пострадавших с горящих судов. Самых тяжелых больных доставят в ближайшую больницу - в Керчи.

Подробности

Суда вышли в нейтральные воды из Темрюка. Но точного места назначения не указали. В судовом журнале, как отметил источник «РГ», было написано «на решение судовладельца». Возможно, еще не было определено, куда пойдут газовозы, либо хотели скрыть маршрут.

Из Темрюка они вышли наполовину пустые, ведь Темрюк - неглубоководный порт. И полная загрузка невозможна. Выйдя в нейтральные воды, суда встали рядом. Скорее всего, для перекачки топлива. Как, пояснили юристы судоходной компании, права судовладельцев сильно отличаются в зависимости от места нахождения судна.

Вопросы разграничения морских пространств, совокупность прав и обязанностей прибрежных государств и судовладельцев определены многосторонними международными договорами, в частности Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 года.

В отношении территориального моря (12 миль от исходных линий) конвенция предоставляет иностранному судну право мирного прохода, который должен быть непрерывным и быстрым и не должен сопровождаться любой другой деятельностью судна, не имеющей прямого отношения к проходу. За пределами территориального моря, в нейтральных водах, действует правовой режим исключительной экономической зоны (шириной 200 миль). Иностранные суда здесь обладают правом свободы судоходства, но не могут вести разведку, разработку в водах и недрах. Перегрузка грузов в этой зоне осуществляется в рамках принципа свободы судоходства, уточнили юристы.

<https://rg.ru/2019/01/22/nazvana-predpolagaemaia-prichina-pozhara-na-sudah-v-chernom-more.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/836890/vitalii-volovatov-nikolai-khrenkov-aleksandr-volobuev/dnem-s-ognem-potushit-tankery-vozle-kerchenskogo-proliva-ne-udastsia>

<https://tass.ru/proisshestviya/6028971>

<https://tass.ru/proisshestviya/6028261>

<https://tass.ru/proisshestviya/6026390>

### ТАСС; 2019.01.22; ПОДВЕРГШЕЕСЯ ПИРАТСКОЙ АТАКЕ У БЕРЕГОВ БЕНИНА СУДНО ПРИБУДЕТ В ПЕТЕРБУРГ 23 ЯНВАРЯ

Контейнеровоз MSC Mandy, атакованный пиратами в территориальных водах Бенина, прибудет в Санкт-Петербург 23 января около 03:00 мск. Это следует из расписания, опубликованного на сайте компании MSC.

«Судно - MSC Mandy, дата прибытия - 23 января 2019 года. Порт - Санкт-Петербург», - говорится в расписании.

По данным портала Marinetraffic, в настоящее время контейнеровоз находится в Финском заливе вблизи Эстонии. На портале уточняется, что расчетное время прибытия в порт Петербурга - 03:01 мск.

В петербургском офисе MSC отказались комментировать ситуацию с паромом и экипажем, предложив обратиться в центральный офис компании в Женеве. Комментарием центрального офиса ТАСС в настоящий момент не располагает.

Как со своей стороны сообщил ТАСС председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков, члены экипажа, не пострадавшие во время нападения, находятся на борту.

17 января он проинформировал о том, что пираты, похитившие российских моряков, вышли на связь с судовладельцем и начались переговоры об их освобождении. «Переговоры идут, новой информации по ним пока нет», - отметил собеседник агентства.

Нападение у берегов Бенина

Пираты напали на контейнеровоз MSC Mandy, шедший под флагом Панамы в территориальных водах Бенина, в ночь на 2 января. Всего на борту судна находились 24 человека, шесть из них были захвачены.

Как уточнили в посольстве РФ в Бенине, все захваченные - граждане России. Там также проинформировали, что местные власти возбудили уголовное дело по факту похищения российских моряков.

<https://tass.ru/proisshestviya/6028648>

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.01.22; БРИТАНСКИЕ ПОРТОВЫЕ СЛУЖБЫ НАШЛИ НАРУШЕНИЯ НА РОССИЙСКОМ СУДНЕ «КУЗЬМА МИНИН»

Портовые службы Великобритании нашли нарушения на борту задержанного российского судна «Кузьма Минин», сообщает Российский профсоюз моряков.

«Инспекция государственного портового контроля (Port State Control, PSC) выявила на борту множество нарушений на предмет несоответствия требованиям Конвенции о труде в морском судоходстве», - сообщает профсоюз.

Кроме того, контролирующие органы выяснили, что у сухогруза истек срок действия свидетельства о соответствии трудовых норм в морском судоходстве и трудовых договоров моряков.

«Проверка PSC выявила также проблемы с продовольствием, просроченными медикаментами, а также неработающий гирокомпас и спасательное оборудование (шлюпки и надувные плоты) в очень плохом состоянии», - отмечают в профсоюзе.

Портовые службы пришли к выводу, что такие нарушения вкупе представляют угрозу для моряков и безопасности мореплавания.

В профсоюзе также сообщают со ссылкой на председателя профкома первичной профсоюзной организации Мурманского морского пароходства (ММП) Наталью Польскую, что руководство пароходства работает над устранением выявленных PSC нарушений.

По данным системы Marine traffic, «Кузьма Минин» продолжает находиться в британском порту Фалмут.

Ранее координатор Международной федерации транспортников (МФТ) Сергей Фишов сообщил «Интерфаксу», что российское судно «Кузьма Минин» было арестовано в Великобритании за долги.

Между тем, в пресс-службе ММП агентству не смогли подтвердить арест судна. «Не подтверждаем и не комментируем», - сообщил «Интерфаксу» представитель пароходства.

Дипмиссия России в Лондоне сообщила в свою очередь, что сухогруз «Кузьма Минин» не сможет покинуть Великобританию до погашения долгов.

«3 января британские власти проинформировали посольство о том, что российский сухогруз «Кузьма Минин», ранее задержанный в порту Фалмут ввиду неудовлетворительного технического состояния, по решению суда арестован в качестве меры по обеспечению исполнения долговых обязательств судовладельца перед одним из своих контрагентов. Соответствующий ордер был вручен капитану. Задолженность не связана с инцидентом, который произошел с судном у берегов Великобритании в декабре 2018 г.», - говорилось в сообщении на сайте посольства в четверг.

По сообщениям СМИ, в декабре «Кузьма Минин» попал на мель в районе бухты Фалмут.

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/6026706>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; СУД НАЗНАЧИЛ НА 12 ФЕВРАЛЯ ИСК «РОСОБОРОНЭКСПОРТА» К «БАЛТИК ТРАНС ПОРТ» НА 10,7 МЛРД РУБ.

Арбитражный суд Москвы назначил на 12 февраля предварительное заседание по иску «Рособоронэкспорта» о взыскании с ООО «Балтик транс порт» $161,5 млн и 1,8 млн евро убытков (10,7 млрд рублей), следует из картотеки суда.

Третье лицо, не заявляющее самостоятельные требования - ООО «СК «Независимая страховая группа».

В определении, размещенном на сайте суда, говорится, что если стороны или какая-либо из сторон не явятся в предварительное заседание, не заявят возражений против его завершения и разбирательства дела по существу, то дело будет рассмотрено судом 12 февраля.

Суть спора в материалах суда не раскрывается.

«Рособоронэкспорт» является единственным в России государственным посредником по экспорту и импорту конечной продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения.

По информации в сети интернет, компания «Балтик транс порт» - коммерческий и технический менеджер флота многоцелевых универсальных судов, предназначенных для перевозки генеральных, накатных и проектных (негабаритных) грузов.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; НЕФТЕТАНКЕРЫ СТАЛКИВАЮТСЯ С СЕРЬЕЗНЫМИ ЗАДЕРЖКАМИ ПРИ ПРОХОДЕ ЧЕРЕЗ БОСФОР И ДАРДАНЕЛЛЫ

Нефтяные танкеры, перевозящие российскую и казахстанскую нефть из черноморских портов, сталкиваются с серьезными задержками при проходе через ключевые турецкие проливы, что застопорило доставку миллионов баррелей сырья нефтеперерабатывающим предприятиям средиземноморского региона.

Растущие очереди на проход через Босфор и Дарданеллы обусловлены, главным образом, введением Турцией новых правил прохода судов в сентябре прошлого года, сообщает агентство Bloomberg со ссылкой на портового оператора Tribeca Shipping.

Новые правила, в частности, требуют сопровождения буксира для большего количества судов, чем предыдущие.

Еще одним фактором, ограничивающим движение через Босфор и Дарданеллы, являются неблагоприятные погодные условия.

В «пробке», по данным Tribeca, находятся танкеры, перевозящие порядка 39 млн баррелей нефти. Время ожидания прохода через проливы для танкеров, покидающих Черное море, составляет примерно 13 дней - это максимум, по крайней мере, с 2014 года и более чем вдвое выше, чем обычно.

«Средиземноморские нефтеперерабатывающие предприятия очень скоро окажутся в сложном положении, если задержки продолжатся или усилятся», - отмечает директор Facts Global Energy Джеймс Дэвис.

В обратном направлении время ожидания составляет порядка 15 дней, отмечают в Tribeca.

Проливы Босфор и Дарданеллы являются ключевыми транзитными точками для экспорта российской нефти из черноморских портов. Ежегодно через них перевозится свыше 120 млн тонн нефти и нефтепродуктов. Закрытие проливов приводит к перебоям с поставками нефти из России, Казахстана и Азербайджана.

### ТАСС; 2019.01.22; СК НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ОБРУШЕНИЯ КРЫШИ СКЛАДА В ПОРТУ ПЕТЕРБУРГА

Сотрудники Северо-Западного следственного управления СК РФ на транспорте начали доследственную проверку на складе в Морском порту Петербурга после его обрушения, которое СМИ считали причиной появления неприятного запаха на Васильевском острове. Об этом говорится в распространенном во вторник сообщении пресс-службы ведомства.

По факту обрушения крыши проводится проверка на наличие нарушение правил безопасности при проведении работ», - отмечается в сообщении пресс-службы.

Как сообщалось ранее, в воскресенье жители Василеостровского района Петербурга начали массово жаловаться на неприятный запах. Вызванные на место экстренные службы города в течение дня не смогли найти источник запаха, замеры концентрации вредных веществ в воздухе показали, что их превышения нет.

В понедельник несколько городских СМИ опубликовал информацию о том, что 19 января в Морском порту Петербурга обрушился склад с удобрениями, якобы это ЧП могло стать причиной запаха. В порту ТАСС подтвердили факт инцидента, отметив, что на складе хранится металл, который не мог стать причиной загрязнения воздуха.

В транспортном управлении СК РФ отметили, что специалисты в ходе проверки еще раз провели замеры вредных веществ в воздухе, «отравляющих и химически опасных веществ не обнаружено».

<https://tass.ru/proisshestviya/6024777>

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.01.23; АВИАБИЛЕТЫ ПОДНЯЛИСЬ НА НДС; ЦЕНЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ ПО РОССИИ РАСТУТ

Агрегаторы продажи авиабилетов фиксируют рост средней цены билетов российских авиакомпаний на внутренних линиях на 5–9% на фоне увеличения НДС в начале года. Но пассажиры пересаживаются на дешевые рейсы «Победы», активно расширяющей маршрутную сеть. Это несколько смягчает общую картину роста цен. Эксперты подчеркивают, что стоимость билетов в РФ из-за профицита предложения по-прежнему необоснованно низка и цены пойдут вверх только после ухода части игроков.

Портал Aviasales фиксирует увеличение средней цены авиабилета на внутренних линиях на 8,9% (средний чек в январе 2018 года составил 5,6 тыс. руб., в декабре – 6,47 тыс. руб., в январе 2019 года – 6,1 тыс. руб.). «В январе цена падает из-за низкого сезона,– говорят в Aviasales.– Также появляются новые авиакомпании, тот же «Азимут» (низкобюджетный перевозчик на юге страны.– “Ъ”) меняет расклад на своих направлениях, как и «Победа» (лоукостер «Аэрофлота».– “Ъ”)».

В OneTwoTrip констатируют рост цен на авиабилеты по сравнению с январем 2018 года на уровне 5%. Средняя цена на проданные в январе возвратные билеты составила 10,81 тыс. руб., в январе 2018 года – 10,29 тыс. руб., в декабре 2018 года – 11,96 тыс. руб. В «Туту.ру» говорят, что средний чек на авиабилет за год вырос на 7,2%. Сервис «Купибилет» сообщает, что цены на проданные в январе билеты по РФ упали на 3% в сравнении с декабрем и на 12% в сравнении с январем 2018 года. «Статистика по отдельным авиакомпаниям показывает, что у большинства цены остались на уровне 2018 года, у некоторых – выросли,– говорят в агрегаторе.– Но это полностью компенсируется выросшей за год популярностью «Победы», цены которой примерно в 1,5 раза ниже, чем у конкурентов». За 2018 год пассажирооборот «Победы» вырос на 67%. Продажи «Победы» через агрегатор занимают второе место после «Аэрофлота», тогда как год назад занимали пятое.

«Если исключить «Победу» из наших расчетов, цены на билеты за год в среднем немного выросли,– говорят в «Купибилет».– С января повысился НДС, что незначительно, но все же подняло цены». Упали средние цены по направлениям Москва–Петрозаводск (на 66%) и Москва–Новосибирск (на 60%), также из-за «Победы», ранее там не летавшей, говорят в агрегаторе.

В РФ есть авиакомпании, снизившие цену на билеты, даже несмотря на рост цен на топливо и НДС. Это «ИрАэро» (снижение в среднем на 34%), «Алроса» (на 18%), «Ангара» (на 17%). Крупные перевозчики оставили цены на уровне 2018 года либо подняли их на 5–15%, говорят в «Купибилет». В UTair подчеркнули, что жесткая конкуренция за пассажира не позволяет существенно повышать тарифы. Цены начнут сильно расти, если все игроки урежут флот или один из перевозчиков уйдет с рынка, говорят там.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что данные агрегаторов, несмотря на относительно небольшой срез продаж, отражают общие тенденции. Экономически необоснованные низкие цены на билеты обусловлены переизбытком провозных емкостей и бешеной конкуренцией в отрасли, говорит он, считая, что единственным рычагом для их повышения станет банкротство одного или нескольких игроков и сокращение провозных мощностей. «Что касается прогнозов повышения цены – максимум два года, больше авиакомпании не протянут»,– полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3860771>

### ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.01.23; БЕРИ БОЛЬШЕ, ЛЕТИ ДАЛЬШЕ: НОВЫЙ КОНВЕРТОПЛАН МОЖЕТ ПРЕОДОЛЕТЬ 300 КМ; РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ СОЗДАЛА МОДЕЛЬ БПЛА, КОТОРАЯ МОЖЕТ РАБОТАТЬ В ЛЮБУЮ ПОГОДУ

Российские инженеры построили новый беспилотный летательный аппарат (БПЛА), сочетающий в себе преимущества двух типов машин. В полете дрон плавно трансформируется из самолетного режима в вертолетный, в котором умеет взлетать вертикально в ограниченных условиях, зависать над точкой и маневрировать на низких скоростях – такие характеристики недоступны для аппаратов самолетного типа. Новый дрон способен пролететь 300 км с грузом 15 кг даже при сильном ветре, дожде или снегопаде, что недоступно для БПЛА вертолетных схем.

Мечта о конвертоплане

Нынешние квадрокоптеры, которые применяют для посева полей, мониторинга строительных работ или видеосъемок, имеют два существенных недостатка – малую дальность полета и зависимость от погодных условий. Они не приспособлены летать при ветре или дожде, сильно ограничены во времени и соответственно расстоянии полета, так как тратят много энергии на движение. Самолетный вариант расходует ее в несколько раз меньше, но требует наличия взлетно-посадочной полосы, то есть ровной длинной площадки, с которой можно произвести запуск.

Стремясь избавиться от этих недостатков, конструкторы уже давно разрабатывают модели БПЛА, представляющие собой гибрид самолета и вертолета. Наибольшее распространение получили конвертопланы. Такие аппараты поднимаются в воздух вертикально, используя вертолетный режим, а по горизонтали летят благодаря подъемной силе крыльев, повышая энергоэффективность по сравнению с вертолетом в разы. Данная схема обеспечивает максимальную эффективность работы БПЛА.

Летучий трансформер

Российские разработчики запатентовали технологию и построили новый тип конвертоплана – Triada Mk. III, обладающий преимуществами по отношению к уже существующим гибридным схемам.

– Это аппарат нового поколения, созданный преимущественно на качественной и надежной отечественной элементной базе, – рассказал основатель компании ADA Aerospace Александр Милевский. – Он сочетает в себе практически все наработки нашей команды. Проектировался под полную автономность в обслуживании и способен выполнять широкий спектр задач.

От других российских моделей конвертопланов Mk. III отличается большей дальностью полета и грузоподъемностью – может преодолеть в воздухе 300 км с 15 кг груза. При этом сам весит всего 6 кг. Существующие типы БПЛА в лучшем случае пролетали около 50 км и поднимали не более 1 кг.

– Переход от самолетного режима к вертолетному и обратно осуществляется с помощью поворота двигателя и винта, – пояснил ведущий конструктор Андрей Сабадаш. – На предыдущих тестовых моделях мы проводили апробацию поворотных механизмов и алгоритмов. Новые технологии, которые использовались при создании Mk. III, позволяют работать поворотной механике и алгоритмам стабилизации аппарата в воздухе максимально эффективно. Это обеспечивает не только более плавный переход из самолетного в вертолетный режим и обратно, но и позволяет быстро летать по горизонтали. В частности, конвертоплан достигает скорости в 200 км/ч.

И в дождь, и в слякоть

Благодаря высокому уровню защиты от влаги и пыли аппарат способен перемещаться и в снег, и в дождь, а также садиться на воду и взлетать с нее. Коптер стабилен в воздухе при скорости ветра до 19 м/с и устойчив к низким температурам, а также не боится магнитных аномалий.

– Mk. III способен взлететь в любой местности, с площадки размером два на два метра, – отметил Андрей Сабадаш. – То же касается и посадки, так как для классических аппаратов самолетного типа это серьезная проблема, особенно в условиях горных или лесных массивов, болот. Mk. III подходит для проведения поисково-спасательных операций, грузоперевозок. Например, он способен доставить лекарства или почту в населенный пункт, в который не добраться из-за снегопада или дождей, провести разведку местности, где невозможно посадить обычный пассажирский вертолет.

Генеральный директор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев уверен, что на рынке беспилотных воздушных систем (БВС) в области грузовых перевозок будут доминировать гибридные аппараты. С другой стороны, по его мнению, БВС вертолетного типа уже проверены временем, поэтому еще долго будут эксплуатироваться именно они, несмотря на преимущества гибридов.

<https://iz.ru/824837/olga-kolentcova/beri-bolshe-leti-dalshe-novyi-konvertoplan-mozhet-preodolet-300-km>

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА РЫКОВА, АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН, БОГДАН СТЕПОВОЙ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.01.23; УГОН ИДЕТ В АФГАНИСТАН: ЖИТЕЛЬ СУРГУТА ЗАХВАТИЛ САМОЛЕТ С МОБИЛЬНЫМ; ПИСТОЛЕТОМ, КОТОРЫЙ ФИГУРИРОВАЛ НА ВИДЕОЗАПИСИ ИЗ САЛОНА ЛАЙНЕРА, БЫЛ ВООРУЖЕН СПЕЦНАЗОВЕЦ РОСН ФСБ

Пассажир рейса SU1515, следовавшего из Сургута в Москву, не имел при себе огнестрельного оружия. Пистолет Ярыгина, фигурирующий на одном из видео из салона лайнера, принадлежит сотруднику регионального отряда специального назначения (РОСН) ФСБ, проводившего операцию по задержанию подозреваемого в угоне. Об этом «Известиям» рассказали несколько источников в силовом ведомстве. Ранее в Сети появилось видео, на котором боец группы захвата на глазах пассажиров разряжает обойму, из чего интернет-пользователи сделали предположение, что оружие принадлежит угонщику. Однако, как позже на допросе признался захватчик, у него был с собой только мобильный телефон.

Сотрудник РОСН ФСБ во время спецоперации был одет в авиационный рабочий костюм, под которым был бронежилет, пояснил «Известиям» собеседник в силовом ведомстве.

– На поясе под курткой находилась специальная кобура для скрытого ношения оружия. Спецназовец РОСН ФСБ был вооружен пистолетом Ярыгина. У угонщика огнестрельного оружия не было, – уточнил источник.

Неожиданный поворот

Первые сообщения о смене курса рейса SU1515 компании «Аэрофлот», следовавшего из Сургута в Москву, появились около 13:00 мск – через 15 минут после взлета. В салоне самолета находились 69 пассажиров и семь членов экипажа.

К 14:00 появилась информация о нахождении на борту вооруженного мужчины, якобы потребовавшего направить самолет в Афганистан. Экипажу пришлось в срочном порядке запрашивать свободную полосу – на запрос оперативно откликнулся аэропорт Ханты-Мансийска. Борт развернулся и взял курс на столицу ХМАО. За всё это время никаких официальных заявлений от «Аэрофлота» и правоохранительных органов не поступало.

В 14:23 борт приземлился на дальней полосе аэропорта Ханты-Мансийска. К зданию воздушной гавани были стянуты несколько экипажей скорой помощи и полиции. На место прибыл вице-губернатор ХМАО Алексей Забозлаев.

В 14:23 борт приземлился на дальней полосе аэропорта Ханты-Мансийска – около полутора часов самолет стоял на ВПП, но в него никто не заходил

Около полутора часов самолет стоял на ВПП, но в него никто не заходил. Все пассажиры оставались на своих местах, активно размещали в соцсетях фотографии из салона. Сообщалось, в частности, что командир воздушного судна по громкой связи объявил: посадка произведена для дозаправки.

В 16:04 начался штурм. Как сообщили в «Аэрофлоте», во время спецоперации никто из пассажиров не пострадал. Угонщик сопротивления не оказал: по сообщениям очевидцев, он был сильно пьян.

Кто ты, Павел?

Сразу после инцидента с самолетом в соцсетях появились фотографии жителя Сургута Павла Шаповалова, якобы являвшегося угонщиком. Однако мужчина, которого пользователи интернета поспешили обвинить в случившемся, оказался ни при чем. Об этом «Известиям» сообщили его коллеги по бизнесу. В магазине «СибирьАква», который специализируется на продаже аквариумов, заявили, что человек, чьи фотографии распространили в СМИ, сейчас отдыхает в Таиланде.

– Это не тот, кто захватил самолет. Наш Павел на отдыхе в Таиланде. У него всё хорошо, – рассказали «Известиям» сотрудники магазина.

Позже и сам «угонщик» выложил в Сети видеообращение из Таиланда.

О настоящем Павле Шаповалове рассказал его сын. В беседе с «Известиями» он охарактеризовал родителя как неконфликтного человека, который раньше сильно пил, но «завязал с пагубными привычками».

– Он завязал. Насчет курить не знаю, но он долго не пил. Спокойный, никогда ничего такого не было. Никогда ни с кем не дрался, – сообщил молодой человек.

Сын задержанного пояснил, что его родители находятся в разводе, но с отцом он недавно встречался и «ничего плохого о нем не слышал». Зачем Павел Шаповалов якобы просил направить самолет в Афганистан, юноше неизвестно: о подобных намерениях в беседе с сыном он никогда не говорил.

Павла Шаповалова задержали в салоне лайнера. При допросе 41-летний мужчина сказал, что при себе у него был только мобильный телефон.

Недостаток официальной информации о происшествии породил множество слухов.

– Пассажирам о нештатных ситуациях на борту сообщает командир воздушного судна. Что касается оповещения родственников, то никаких нормативов нет, – пояснил «Известиям» председатель Союза пассажиров Кирилл Янков. – Можно предположить, что сейчас идет подробный разбор ситуации: было ли это террористическим актом, или это просто выходка пьяного пассажира. Я больше склоняюсь ко второму варианту. Такие ситуации случаются регулярно.

Сразу же после сообщения о захвате самолета усиливается контроль воздушного пространства, рассказал бывший начальник Зенитных ракетных войск генерал-лейтенант Александр Горьков. По его словам, при появлении угрозы самолет начинают сопровождать по маршруту следования все наземные средства противовоздушной обороны. При необходимости в небо могут поднять дежурные силы истребительной авиации. Они должны принудить самолет совершить экстренную посадку в одном из ближайших аэропортов.

Лучшими спецоперациями считаются те, что закончились на этапе переговоров, когда преступники сдались, а жизни заложников не были поставлены под угрозу, заявил «Известиям» вице-президент Международной ассоциации ветеранов подразделения антитеррора «Альфа» Алексей Филатов.

– Обычно в случае угрозы захвата самолета командир корабля принимает решение садиться в ближайшем аэропорту, – продолжил эксперт. – На земле объявляется сигнал «Набат», он служит началом действий по заранее готовому плану по борьбе с терроризмом. Часть аэропорта, куда планируется отбуксировать самолет, оцепляют сотрудники МВД. Вызывается специальный отряд по проведению операций по освобождению заложников на воздушных судах. Обычно в течение получаса группа прибывает на место происшествия и готова действовать. Дальнейшее развитие ситуации зависит от результатов переговоров и поведения преступников.

Командир корабля принял решение посадить самолет на территории России. Для этого нужно было убедить угонщика пойти на такой шаг, объяснил «Известиям» бывший замминистра гражданской авиации СССР, ﻿президент фонда «Партнер гражданской авиации», заслуженный пилот СССР Олег Смирнов.

– Экипаж в этой непростой ситуации действовал в строгом соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации и национальными российскими правилами авиационной безопасности, – резюмировал эксперт. – В этих регламентах четко расписано, как вести себя в ситуациях, когда происходит попытка захвата воздушного судна. Экипажи проходят специальные тренинги, для того чтобы противодействовать террористам на борту.

Полмиллиона штрафа

По факту инцидента возбуждено уголовное дело по ст. 211 УК («Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава»), сообщила официальный представитель СК Светлана Петренко.

– Угонщику может грозить наказание в виде лишения свободы сроком до 12 лет, – рассказал «Известиям» председатель коллегии адвокатов «Старинский, Корчаго и партнеры» Евгений Корчаго. – Срок наказания зависит от деталей инцидента: действовал ли преступник один, применялось ли оружие, пострадали ли остальные пассажиры.

По факту инцидента возбуждено уголовное дело по ст. 211 УК – угонщику может грозить наказание в виде лишения свободы сроком до 12 лет

По оценкам директора научного центра мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ Гражданской авиации Александра Фридлянда, потери перевозчика с учетом типа воздушного судна (Boeing 737-800) составляют порядка 450 тыс. рублей.

В эту сумму входят дополнительные затраты на авиатопливо, оплата услуг аэропорта за взлет-посадку (аэропортовое и аэронавигационное обслуживание в зоне воздушной гавани), работа службы безопасности, а также вызов экстренных служб.

<https://iz.ru/836877/aleksandra-rykova-anzhelina-grigorian-bogdan-stepovoi-aleksandr-volobuev/ugnal-vypil-zhitel-surguta-pytalsia-uletet-v-afganistan-s-mobilnym>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/22/sk-vozbudil-delo-po-state-ob-ugone-vozdushnogo-sudna.html>

<https://tass.ru/proisshestviya/6028905>

<https://rns.online/transport/Rezervnii-bort-s-passazhirami-reisa-Surgut--Moskva-viletel-iz-Hanti-Mansiiska-2019-01-22/>

<https://rns.online/transport/Prokuratura-proverit-bezopasnost-v-aeroportu-Surguta-posle-CHP-s-samoletom-2019-01-22/>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РФ И КИТАЙ ЗАВЕРШИЛИ ПОДГОТОВКУ К НОВОМУ СОГЛАШЕНИЮ О СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ - РОСАВИАЦИЯ

РФ и Китай завершили внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления в силу новой редакции межправительственного соглашения в сфере сертификации авиатехники, следует из сообщения **Росавиаци**и.

Речь идет об изменениях в соглашение о повышении безопасности полетов BASA, «которое регулирует вопросы двустороннего сотрудничества в сфере сертификации и лётной годности авиационной техники».

«Принимая во внимание, что 5 октября 2018 года российская сторона уведомила китайскую сторону о завершении выполнения внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу соглашения, согласно условиям соглашения оно вступит в силу с даты получения российской стороной данной ноты», - указывает **Росавиаци**я.

Как отмечается, внесение изменений в BASA «открывает возможности для дальнейшего развития сотрудничества между **Росавиаци**ей и Управлением гражданской авиации КНР по вопросам сертификации и взаимного признания одобрительных документов на авиационную технику».

### ТАСС; 2019.01.22; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПОПРОСИЛО РОСАВИАЦИЮ РАЗОБРАТЬСЯ С МАРШРУТАМИ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ДФО

Минвостокразвития попросило **Росавиаци**ю разобраться с льготными перевозками на Дальний Восток, а также проработать этот вопрос с авиакомпаниями, которые приняли решение не выходить на определенные рейсы. Об этом сказал глава Минвостокразвития РФ Александр Козлов в интервью телеканалу ГТРК «Амур», которое было опубликовано на сайте СМИ во вторник.

«Очень важный вопрос - это 5,2 млрд рублей и сегодня **Минтранс** согласовал это постановление, оно сейчас лежит в Минфине, чтобы выделили дополнительные деньги на льготные авиабилеты. По тем (льготным) маршрутам, а их стало больше. К сожалению, не все авиакомпании хотят выступать и перевозить льготных авиапассажиров, потому что считают, что размер компенсации недостаточный <...> Сегодня дано поручение **Росавиаци**и разбираться с этими вопросами, там где авиакомпании не вышли», - сказал он.

По словам Козлова, в частности, авиакомпания «Икар» не стала осуществлять льготные перевозки по некоторым маршрутам. «Уральские авиалинии», допустим, вышли на выполнение всех рейсов, а авиакомпания «Икар» нет <...> Это такие направление, как Благовещенск - Сахалин, Благовещенск - Хабаровск. Есть направления, где в действительности компенсации для авиакомпании не соразмерный затратам. И мое понимание вопроса в том, что руководители **Росавиаци**и должны считать тариф, смотреть и принимать [решение] либо говорить о том, что этот маршрут не льготный и не надо пудрить людям головы», - добавил он.

Ранее сообщалось, что **Минтранс** ожидает в конце января решения правительства по дофинансированию программы субсидирования полетов на Дальний Восток на 5,2 млрд рублей. В министерстве подсчитали, что дополнительные субсидии позволят в 2019 году перевезти на льготных условиях еще не менее 785 тыс. пассажиров.

Программа субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь круглогодичная. По этой программе приобрести льготный билет в экономическом классе могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей. В 2018 году на поддержку рейсов по этим маршрутам было выделено 3,8 млрд рублей. Позднее правительство выделило дополнительно еще 400 млн рублей.

В 2019 году на выплаты авиакомпаниям субсидий из федерального бюджета выделено 3,8 млрд рублей, из которых 2,8 млрд рублей предназначены на субсидирование полетов с Дальнего Востока, из Сибири и других районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

16 января «Аэрофлот» был вынужден приостановить продажу билетов по субсидируемым тарифам на Дальний Восток из-за того, что у компании закончились выделенные на это деньги. Авиаперевозчик обратился в **Минтранс** и **Росавиаци**ю с просьбой выделить дополнительное финансирование для продолжения продаж.

<https://tass.ru/ekonomika/6025261>

### РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2019.01.22; МИНТРАНС ЗАПРОСИЛ БОЛЬШЕ 200 МЛРД РУБ. НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ АЭРОПОРТЫ

**Минтранс** предложил увеличить финансирование региональных аэропортов и авиаперевозок до 2024 года, выделив на это 285,9 млрд руб., в основном из федерального бюджета, следует из паспорта федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» (есть в распоряжении РБК). Его подлинность подтвердил отраслевой чиновник, знакомый с документом.

Согласно документу, теперь **Минтранс** попросил 236,1 млрд руб. из федерального бюджета.

В опубликованном и утвержденном правительством 30 сентября комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на этот федеральный проект было заложено на 18,5 млрд руб. меньше — 267,5 млрд руб., из них из федерального бюджета — 233,9 млрд руб.

В **Минтрансе** не ответили на запрос РБК, какие именно статьи расходов возросли.

Куда направят деньги?

Как следует из паспорта, на строительство и реконструкцию 48 взлетно-посадочных полос и 20 вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры собираются потратить 204,4 млрд руб., из них из федерального бюджета — 173,8 млрд руб., бюджетов регионов — 4,3 млрд руб., внебюджетных источников — 26,3 млрд руб.

Больше всего денег заложено на дальневосточные аэропорты — около 94 млрд руб. из федерального бюджета, внебюджетного финансирования по этой статье не предусмотрено. О подготовке программы по реконструкции и строительству региональных аэропортов на Дальнем Востоке РБК рассказывал зам**министра транспорта** Александр **Юрчик** еще в апреле 2018 года. По его словам, речь тогда шла о сумме больше 100 млрд руб.

Как следует из паспорта проекта, 10,4 млрд руб. потребуется на строительство аэропортового комплекса «Мирный» и 7,5 млрд руб. — на реконструкцию Нерюнгри в Якутии, 4,7 млрд руб. — на Игнатьево в Благовещенске, 3,6 млрд руб. — на Певек в Чукотском автономном округе, почти по 3 млрд руб. — на Магадан и Бухту Провидения.

Кроме дальневосточных аэродромов в федеральный проект попали девять аэропортов, входящих в крупнейший аэропортовый холдинг «Новапорт» Романа Троценко, среди которых Толмачево в Новосибирске, Баландино в Челябинске и Богашево в Томске. Всего из бюджета они могут получить 25 млрд руб.

Примерно столько же на развитие этих аэропортов заложено частных инвестиций (23,6 млрд руб.). Также в паспорт включены аэропорты Северный в Грозном (более 14 млрд руб.), реконструкцию которого неоднократно лоббировал глава Чечни Рамзан Кадыров, и Великого Новгорода (10,2 млрд руб.).

Инвестиции по госплану

Идея развития транспортной и энергетической инфраструктур была заложена в майском указе президента Владимира Путина. В конце августа глава Минэкономразвития Максим Орешкин направил премьер-министру Дмитрию Медведеву проект комплексного плана. Его первая версия оценивалась в 6,8 трлн руб.

Но управляющий партнер компании «Право и Бизнес» Александр Пахомов отмечает, что частный капитал в основном не заинтересован в строительстве новых и развитии имеющихся аэропортов и аэродромов с символической пропускной способностью. По его словам, качественной транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке нет, потому что плотность населения меньше 1,5 человека на квадратный километр. Но регионы без инфраструктуры просто не могут развиваться, добавляет Пахомов, поэтому в проекте преобладают федеральные деньги.

Кроме реконструкции и строительства инфраструктуры в федеральный проект включены подпрограммы по субсидированию авиаперевозок с объемом финансирования 75,3 млрд руб. и обновлению парка воздушных судов — 6,3 млрд руб. При этом, как указано в документе, на субсидирование перевозок предлагается привлечь 7,2 млрд руб. из внебюджетных источников.

Согласно комплексному плану, доля перевозок по маршрутам, проходящим мимо Москвы, должна вырасти втрое — с 16% (на 2017 год) до 51,35% в общем объеме перевозок.

<https://www.rbc.ru/business/22/01/2019/5c45e92c9a7947bf3d6a6146?from=newsfeed>

На ту же тему:

[https://www.kommersant.ru/doc/3860747?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3860747?query=минтранс)

### РБК; РОМАН КИЗЫМА ; 2019.01.22; БУДУЩИЙ ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕН «ОТКРЫТЬ НЕБО» НАД ПУЛКОВО

Кандидат в вице-губернаторы Петербурга Евгений Елин заявил о намерении Смольного ввести в Пулково режим «открытого неба», чтобы сделать аэропорт международным хабом. Об этом он сказал на встрече с депутатами Законодательного собрания города от фракции «Справедливая Россия». Речь идет о так называемой «пятой свободе» воздуха: иностранная авиакомпания совершает в российском аэропорту промежуточную посадку, принимает на борт пассажиров и летит в третью страну.

«Надо поднимать вопрос по «открытому небу». Без этого не будет хаба. Конечно, это также вопрос визы, но Владивосток, хоть там особые условия, получил этот режим», — сказал предполагаемый заместитель губернатора (цитата по «Фонтанке»). По его мнению, введение «открытого неба» значительно повысит туристический поток в Петербург и сделает его привлекательным центром мирового значения.

О том, что в аэропорту Пулково могут ввести режим «открытого неба», петербургские и федеральные чиновники говорят с 2014 года. Еще тогда это предложение обсуждала рабочая группа при зампреде правительства России Аркадии Дворковиче. Однако с тех пор идея так и не была реализована. Эксперты отмечали, что, хотя аэропортам «пятая свобода» выгодна, для национальных авиакомпаний она является серьезной угрозой со стороны конкурентов.

По идее, если власти одобрят эту идею, то оператор аэропорта должен будет написать заявку в **Минтранс** — с указанием иностранных авиакомпаний, которые запросили режим «пятой свободы». Министерство, в свою очередь, запросит аналогичные свободы у авиационных администраций тех стран, которые будут указаны в заявке, для российских авиакомпаний. В самом Пулково ранее говорили, что в случае перехода на режим «открытого неба» петербургский аэропорт сможет увеличить количество пассажиров, отняв их у европейских хабов, прежде всего, у аэропорта «Хельсинки».

Напомним, что кандидатура Евгения Елина на пост вице-губернатора Петербурга была предложена врио градоначальника Александром Бегловым. Если 23 января это решение одобрит Законодательное собрание Петербурга, Елину достанется экономический блок Смольного. Ранее Елин был советником генерального директора РЖД. Кроме того, он уже работал в ранге вице-губернатора Ленинградской области — с 2012 по 2013 гг. был председателем комитета финансов; позже стал заместителем министра экономического развития в правительстве России.

<https://www.rbc.ru/spb_sz/22/01/2019/5c4702239a79470d8dcb4b33>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СТОИМОСТЬ РЕМОНТА ПЕРРОНОВ В АЭРОПОРТУ «ДОМОДЕДОВО»

Главгосэкспертиза России одобрила стоимость капитального ремонта части перронов в аэропорту «Домодедово», сообщило ведомство.

«Проект предусматривает капитальный ремонт искусственных покрытий маршрута руления от первой взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) к местам стоянок воздушных судов», - уточняется в сообщении.

Работы будут финансироваться из средств ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» (структура **Росавиаци**и) - балансодержателя федерального аэродромного имущества. Их продолжительность составит 1,5 месяца.

### ТАСС; ИЛЬЯ БАРИНОВ; 2019.01.22; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ПОДГОТОВИЛИ ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ВОЗЛЕ УДОКАНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ

Предприятие «Новая Авиация» разработало проект реконструкции аэропорта в поселке Чара Каларского района на севере Забайкальского края вблизи крупнейшего в РФ Удоканского месторождения меди, сообщил во вторник ТАСС глава района Павел Романов.

16 января первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов сообщил, что в 27 регионах России в 2019 году начнется строительство новых терминалов и взлетно-посадочных полос. Аэропорт Чары входит в их число. Из федерального бюджета на его реконструкцию планируется выделить почти 1,9 млрд рублей.

«Предприятие «Новая Авиация» по договору с «Байкальской горной компанией» (БГК - оператор освоения Удокана, входит в USM Holdings) подготовило проектно-сметную документацию реконструкции аэропорта. Сам объект передан из федеральной собственности в региональную. В ближайшее время вся необходимая документация будет направлена на государственную экспертизу», - сказал Романов.

Удокан с ресурсами свыше 27 млн тонн является крупнейшим в России и одним из самых больших в мире. Месторождение находится в труднодоступном Каларском районе на севере Забайкальского края. Актуальный план освоения Удокана предполагает строительство там промышленного комплекса по производству катодной меди и попутного серебра. Ранее власти неоднократно отмечали, что для реализации проекта необходимо реконструировать аэропорт в Чаре.

В сентябре 2018 года Роснедра согласовали техпроект разработки Удоканского месторождения. Ввод в эксплуатацию первой очереди комбината с годовой производительностью 12 млн тонн руды намечен на 2022 год. В дальнейшем мощность предприятия планируется увеличить до 48 млн тонн в год.

<https://tass.ru/v-strane/6024703>

### ТАСС; 2019.01.22; КОСТИН ОПРОВЕРГ ПЛАНЫ ПО СОЗДАНИЮ АВИАКОМПАНИИ НА БАЗЕ UTAIR

Глава ВТБ Андрей Костин опроверг создание региональной авиакомпании на базе Utair. С авиаперевозчиком не ведется никакой работы в данном направлении, заявил Костин ТАСС в кулуарах Всемирного экономического форума в Давосе.

Ранее газета «Ведомости» сообщила, что Сбербанк и ВТБ в рамках создания региональной авиакомпании рассматривают возможность участия в проекте авиакомпании Utair. По данным издания, рассматривалась схема с конвертацией долга Utair в акции. На Сбербанк приходится свыше половины всего банковского долга авиакомпании. Глава Сбербанка Герман Греф ранее назвал сообщения в СМИ «глупостью».

«История с Utair будто выдуманная, никакой работы с Utair не планируется. [Герман] Греф уже опроверг эту информацию», - сказал Костин.

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** допускал возможность создания региональной авиакомпании на базе Utair. Однако он отмечал, что государство не будет инициатором, так как «это запрос на стороне рынка, самой компании, кредиторов компании - пусть они обсуждают и вносят предложения».

<https://tass.ru/ekonomika/6025823>

### ТАСС; 2019.01.22; ИЗ НОВОГО УРЕНГОЯ НАЧАЛИ ВЫПОЛНЯТЬСЯ РЕЙСЫ В ПЕРМЬ, СУРГУТ И ЧЕЛЯБИНСК

Регулярные рейсы в Пермь, Сургут и Челябинск появились в расписании аэропорта Нового Уренгоя (Ямало-Ненецкий автономный округ). Об этом во вторник сообщили журналистам в пресс-службе аэропорта.

«Авиакомпания «ЮВТ АЭРО» открыла новые регулярные авиарейсы из аэропорта Новый Уренгой (входит в холдинг «Аэропорты регионов») в Пермь, Сургут и Челябинск. Перелеты выполняются на авиалайнере Bombardier CRJ200 вместимостью 50 мест», - говорится в сообщении.

Отмечается, рейсы в Пермь и обратно будут выполняться дважды в неделю, в Сургут с промежуточной посадкой в Челябинске - один раз в неделю. «Рейс в Сургут выполняется в одну сторону. Общее время полета (с учетом посадки в Челябинске) составит пять часов», - добавили в пресс-службе.

В марте 2018 года между правительством ЯНАО и УК «Аэропорты Регионов» было подписано соглашение о модернизации аэропорта в Новом Уренгое. Отмечалось, что это первый в России проект развития аэропортовой инфраструктуры, реализуемый в рамках закона о концессионных соглашениях. По словам губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова, работы начнутся летом текущего года.

<https://tass.ru/ural-news/6024761>

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; S7 В ФЕВРАЛЕ ОТКРОЕТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ БЕЛГОРОД-МОСКВА

S7 Airlines с 1 февраля начинает полетную программу Белгород-Москва («Домодедово»), сообщила пресс-служба белгородского аэропорта.

Рейсы будут выполняться ежедневно. Вылет из «Домодедово» в 12:50 мск, прилет в Белгород в 14:10 мск. Обратно борт будет отправляться в 14:50 мск и приземляться в аэропорту «Домодедово» в 16:10 мск.

Рейсы будут выполняться на самолетах Embraer-170 вместимостью 78 человек.

В настоящее время по направлению Белгород-Москва выполняются рейсы «Аэрофлота» (MOEX: AFLT) и совместные рейсы авиакомпаний «РусЛайн» и «ЮТэйр» (MOEX: UTAR).

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; АЭРОПОРТ «КАЗАНЬ» УВЕЛИЧИЛ В 2018Г ПАССАЖИРОПОТОК НА 20%

Международный аэропорт «Казань» в 2018 году обслужил 3,142 млн пассажиров, что на 19,8% больше показателя предыдущего года, говорится в сообщении пресс-службы компании.

Всего выполнено свыше 18 тыс. самолетовылетов, что на 15,4% больше, чем в 2017 году.

«Помимо обслуженных летом в рамках FIFA-2018 рейсов из Боготы, Дохи, Парижа, Лондона, Берлина, Копенгагена, Леона, Вены, Кракова, Цюриха, Варшавы, Инсбрука, Брюсселя, Кельна и других городов мира, маршрутная сеть аэропорта «Казань» насчитывала 81 направление, из них 48 - международные», - говорится в пресс-релизе.

На внутренних рейсах пассажиропоток вырос на 17,9%, до 2 млн человек, международных - на 23,1%, до 1,1 млн.

Наибольшее число пассажиров было перевезено на маршруте Москва-Казань-Москва - 1,4 млн человек (рост на 10,1%). В прошлом году среди внутрироссийских направлений вырос спрос на полеты в Анапу (в 3,6 раза), Калининград (в 2,6 раза), Екатеринбург (вдвое), Сочи (на 37,2%), Санкт-Петербург (на 25,3%), в 7 раз увеличился пассажиропоток на маршруте Казань - Минеральные Воды.

Среди международных направлений наибольшее число пассажиров было обслужено на рейсах в Анталью - 454,5 тыс. (рост на 20,3%). Значительно возросла популярность других турецких курортов: объем перевозок в Бодрум возрос на 87,9%, Даламан - на 31,9%.

В числе иных международных направлений аэропорт выделяет Дубай (пассажиропоток вырос на 34,7%), Стамбул (рост на 24,4%), Джербу (на 21,8%), Салоники (на 15,5%), Пхукет (на 10,2%), Франкфурт-на-Майне (на 5,9%).

В 2018 году новыми направлениями стали Аланья, Тбилиси, Батуми, Тегеран, Болонья, Увда (Израиль), Минск, Пардубице, Хайкоу, возобновлен выполнявшийся ранее (до 2016 года) рейс в Шарджу. Новыми внутрироссийскими направлениями стали Махачкала, Ярославль, Усинск, Новосибирск, Белгород.

«В настоящее время ведется работа по открытию рейсов в Мюнхен, Париж, Жирону и Тель-Авив», - говорится в пресс-релизе.

В январе текущего года были запущены рейсы в Красноярск, Иркутск, Салехард. В ближайшее время планируется открытие рейсов в Астрахань.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; ЧЕЛЯБИНСКИЙ АЭРОПОРТ «БАЛАНДИНО» В 2019Г НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 12,5%

Челябинский аэропорт «Баландино» (АО «Челябинское авиапредприятие») в 2019 году ожидает пассажиропоток на уровне 1,8 млн человек, что на 12,5% превысит показатель 2018 года.

«Мы ставим для себя план 1,8 млн пассажиров. Очень надеемся, что этот показатель будет для нас достижим», - сообщил журналистам коммерческий директор компании Дмитрий Мясников.

Пассажиропоток челябинского аэропорта в 2018 году составил 1,6 млн человек.

По словам Д.Мясникова, увеличение перевозок прогнозируется в связи с назначением новых рейсов авиакомпаниями. «На 2019 год у нас в планах расширение возможностей по аэропорту «Домодедово». Уже сейчас S7 подтвердила планы на открытие с июня трех ежедневных рейсов», - сказал он.

Второе направление развития - Санкт-Петербург. «Направление востребованное, показывает отличное результаты, но мы видим, что существует проблема не очень удобного ночного слота. Поэтому ведется работа по запуску прямого рейса в Петербург в удобное для пассажиров дневное время. Здесь возможно появление нового авиаперевозчика либо изменение расписания какой-то из текущих авиакомпаний», - считает Д.Мясников.

Третий блок, по его информации, - Новосибирск: «Мы видим, что сам аэропорт растет, превращается в восточный хаб, и пассажиры часто выбирают стыковку в Новосибирске, когда движутся на восток. Поэтому с июня будет запущено ежедневное авиасообщение между Челябинском и Новосибирском. Полеты будет выполнять авиакомпания S7».

Что касается летних направлений, то планируется увеличение полетов в Сочи «Уральских авиалиний» и авиакомпании Red Wings. «Также предварительно заявку на выполнение полетов в Сочи подтверждает национальный лоукостер «Победа». Два рейса в неделю будет выполнять авиакомпания «ИрАэро», - сказал коммерческий директор.

Кроме того, один из драйверов роста - региональные перевозки. При поддержке правительства в Челябинской области в 2019 году запланировано 9 региональных направлений.

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

«Баландино» находится под управлением аэропортового холдинга «Новапорт».

«Новапорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РОСАВИАЦИЯ РАЗРЕШИЛА ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ВЕРТОЛЕТЫ «АНСАТ» В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОГОРЬЯ

**Росавиаци**я подтвердила увеличение предельной высоты взлета и посадки вертолета «Ансат» до 3,5 тыс. м, сообщил его производитель - АО «Вертолеты России». Документ разрешает эксплуатацию машины в условиях высокогорья.

Ранее высота взлета и посадки «Ансата» не превышала 1 тыс. м, что ограничивало ее применение в горах.

«Одобрение главного изменения выдано на основе результатов испытаний, которые вертолет прошел летом 2018 года на Эльбрусе», - уточняется в сообщении.

Генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский считает, что это открывает «новые возможности для привлечения заказчиков из стран с соответствующим ландшафтом».

«Например, в ходе прошедшего в конце 2018 года демонстрационного тура по странам Юго-Восточной Азии вертолетом заинтересовались потенциальные эксплуатанты из Вьетнама, Таиланда, Камбоджи и Малайзии. Собрано около 30 заявок на поставку «Ансатов», и улучшение их летно-технических характеристик должно позитивно повлиять на дальнейшие переговоры с заказчиками», - отметил А.Богинский, процитированный в сообщении.

«Ансат» - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Конструкция вертолета позволяет трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

### ИНТЕРФАКС; 2019.01.22; РОСАВИАЦИЯ ВНОВЬ НЕ СМОГЛА НАЙТИ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (подконтрольно **Росавиаци**и) признало несостоявшимся повторный конкурс с ограниченным участием на реконструкцию аэропортового комплекса «Игнатьево» (Благовещенск, Амурская область).

В материалах сайта госзакупок говорится, что ни один участник не признан соответствующим установленным единым и дополнительным требованиям.

Заявки поступили от АО «Гидроэлектромонтаж» (Благовещенск), АО «Трест Гидромонтаж» (MOEX: TRGM) (входит в группу компаний АО «ТЭК Мосэнерго», подконтрольную Игорю Ротенбергу) и ФГУП «Главное военное строительное управление N7» (бывшее подразделение Спецстроя России).

В выводах комиссии по оценке первого участника отмечается, что в состав заявки не был вшит документ, подтверждающий внесение обеспечения заявки на участие в конкурсе.

В заявке второго участника отсутствовали копии актов выполненных работ.

ГВСУ N7 представило в заявке копию договора субподряда на выполнение отдельных видов работ в качестве субподрядчика, и комиссия пришла к выводу, что компания не смогла подтвердить опыт по сдаче и вводу объекта капитального строительства в эксплуатацию.

Как сообщалось, указанная структура **Росавиаци**и уже объявляла конкурс на реконструкцию благовещенского аэропорта - в ноябре 2018 года. На участие в том тендере была подана только одна заявка - от АО «Трест Гидромонтаж». Она была признана не соответствующей требованиям конкурса, так как «АО выполняло отдельные виды работ в качестве субподрядчика и не имеет опыта по сдаче и вводу объекта капитального строительства в эксплуатацию».

Начальная цена контракта на обоих тендерах составляла 4,215 млрд рублей. Сроки выполнения работ подрядчиком - с 1 февраля 2019 года по 20 ноября 2021 года.

Действующая взлетно-посадочная полоса (ВПП) и перрон аэропорта «Игнатьево» имеют высокую степень дефектности, система светосигнального оборудования аэродрома физически и морально устарела. Новая полоса позволит аэропорту принимать современные воздушные суда, что существенно улучшит транспортную доступность региона.

ВПП аэропорта Благовещенска была построена в 1962 году для нужд Минобороны, ее длина составляет 2,8 км, что создает ограничения для посадки некоторых типов воздушных судов.

### ТАСС; 2019.01.22; ВЫЛЕТ РЕЙСА НОВОСИБИРСК - ПХУКЕТ ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ НА 16 ЧАСОВ ИЗ-ЗА ЗАМЕНЫ САМОЛЕТА

Вылет рейса 2481 авиакомпании Nordwind из Новосибирска в Пхукет задерживается на 16 часов из-за замены воздушного судна в Таиланде. На время задержки часть иногородних пассажиров рейса размещена в гостинице, сообщает в среду пресс-служба Западно-Сибирской транспортной прокуратуры.

«Вылет рейса Новосибирск - Пхукет, который по расписанию должен был вылететь в 0:50 (20:50 мск), отложен предположительно до 17:00 (13:00 мск) из-за замены борта воздушного судна в Таиланде», - говорится в сообщении.

По данным ведомства, вылететь на остров Пхукет в Таиланде должны 354 человека. Жалоб и претензий в адрес перевозчика пока не поступало, 56 иногородних пассажиров были размещены в гостинице. Соблюдение прав пассажиров задержанного рейса находится под контролем Новосибирской транспортной прокуратуры.

<https://tass.ru/proisshestviya/6029292>