



Ежедневный мониторинг СМИ

29 ЯНВАРЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО ГОСПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Премьер–министр РФ Дмитрий Медведев проведет во вторник совещание о ходе подготовки государственной программы комплексного развития сельских территорий.

Как сообщает пресс–служба правительства, совещание пройдет в режиме видеоконференции с участием глав и врио глав субъектов Федерации. Запланированы прямые включения из Алтайского края, Воронежской, Курганской, Саратовской областей.

В совещании примут участие первый вице–премьер — министр финансов РФ Антон Силуанов, вице–премьер Алексей Гордеев, глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев, министр экономического развития Максим Орешкин, министр просвещения Ольга Васильева, глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**, министр спорта Павел Колобков, министр культуры Владимир Мединский, главы регионов.

В пресс–службе напомнили, что в целях комплексного и равномерного развития сельских территорий президентом РФ по итогам рабочей поездки в Ставропольский край 9 октября 2018 г. дано поручение правительству в срок до 1 июня 2019 г. разработать и утвердить государственную программу по развитию сельских территорий.

Основными целями разрабатываемой госпрограммы комплексного развития сельских территорий должны стать повышение уровня благосостояния и качества жизни сельского населения, а также сохранение численности сельского населения и обеспечение сбалансированности его расселения, — отмечается в сообщении.

По информации пресс–службы, реализация данной госпрограммы будет направлена как на перспективные территории экономического роста, так и на территории, требующие усиленного развития для приведения их состояния к определенному стандарту.

На ту же тему:

https://1prime.ru/state_regulation/20190129/829657420.html

<https://tass.ru/ekonomika/6051664>

РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2019.01.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИТ УСЛОВИЯ ЗАМОРОЗКИ ПРОЕКТОВ ИЗ ПЛАНА НА Р6 ТРЛН

Правительство обсудит условия остановки проектов из магистрального плана развития инфраструктуры на 6 трлн руб. Заморозить работы можно будет при резком отклонении цены и сроков, а также из–за отказа пускать инспекторов на объекты

Правительственная комиссия по транспорту, которую возглавляет вице–премьер Максим **Акимов**, на заседании во вторник, 29 января, рассмотрит, при каких условиях могут вноситься изменения в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры стоимостью более 6 трлн руб. Речь идет о добавлении в план новых проектов и приостановке ранее утвержденных. Об этом РБК сообщили три источника, знакомых с повесткой заседания.

По словам двух собеседников РБК, методика мониторинга и внесения изменений в комплексный план подготовлена аналитическим центром при правительстве. РБК ознакомился с его предложениями.

Приостановить реализацию проекта можно будет в случае существенных отклонений от его стоимости, сроков реализации и технических характеристик. Заморозка может наступить на основании предложений руководителя федерального проекта (это несколько десятков проектов, включенных в план) или центра мониторинга с учетом результатов мониторинга и выявленных рисков. Они могут быть связаны с нарушением синхронизации или невозможностью произвести какие-либо мероприятия или действия, необходимые для реализации проекта. Еще один случай, когда рабочая группа может приостановить проект, — если исполнитель не присоединяется к информационной системе обмена данными между участниками комплексного плана, не предоставляет информации о своем проекте, не допускает представителей центра мониторинга и Минтранса на объект для выборочной проверки строительно-монтажных работ.

Летом 2018 года глава Минэкономразвития Максим Орешкин направил премьеру Дмитрию Медведеву проект комплексного плана, включавшего объекты на общую стоимость 6,8 трлн руб. и предполагал строительство почти 700 объектов за шесть лет. 30 сентября правительство утвердило итоговую версию комплексного плана, транспортная часть которого оценивается в 6,3 трлн руб. Среди проектов, включенных в план, — скоростная автотрасса Москва — Нижний Новгород — Казань, платная автомагистраль «Меридиан», увеличение мощностей морских портов, развитие региональных аэропортов. Методика необходима как система координат, рассказал источник РБК, близкий к правительству: «Проекты паспортов девяти транспортных федеральных проектов, разработанных для реализации плана, находятся в высокой степени готовности. Но в части конкретных мероприятий проекты могут изменяться. Неизменными остаются только задачи и целевые показатели плана».

Управляющий партнер компании «Пионеры ГЧП» Дарья Годунова отмечает, что это не первый опыт разработки рекомендаций по мониторингу и условиям заморозки проектов. По ее словам, правительство или ведомства часто пользуется таким инструментом — более гибким, в случае если вводные по тем или иным задачам могут быть изменены. «У Минтранса сейчас есть временная методика ранжирования проектов, включаемых в комплексный план, но она предполагает лишь общие положения для оценки проектов. Разработанные рекомендации, скорее всего, нужны для того, чтобы внести изменения в комплексный план под конкретные задачи или иметь основания в процессе осуществления мероприятий плана вносить коррективы (изменять существенные условия, замораживать проекты)», — добавляет Годунова.

Как разморозить проект

Разморозить проект можно будет на основании предложений руководителя федерального проекта, подготовленных по результатам корректировки документов и повторного заключения госэкспертизы.

Если же проект был приостановлен из-за выявленных рисков, то для перезапуска придется предоставить анализ их динамики, причин и последствий снятия приостановки. В случае если причиной было то, что исполнитель не предоставлял информацию о проекте и не разрешал его проверять, решение будет приниматься по предложению центра мониторинга.

<https://www.rbc.ru/business/29/01/2019/5c4f11309a794730438db30b>

КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.01.28; ВЫХЛОПНЫЕ КЛАССЫ; МОСКВА И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ГОТОВЯТСЯ ОГРАНИЧИТЬ ВЪЕЗД НЕЭКОЛОГИЧНОГО ТРАНСПОРТА

Москва стала первым регионом, руководство которого публично объявило о намерениях воспользоваться нормой законодательства о запрете въезда неэкологичных авто в определенные районы. Мэр Сергей Собянин поддержал соответствующую инициативу Совета по правам человека при президенте РФ (СПЧ). Как выяснил “Ъ”, правительство

поручило к 4 марта подготовить «дорожную карту» введения таких ограничений в Москве и Санкт–Петербурге. Районы с ограниченным въездом пока не называются, но известно, что контролировать проезд будут камеры.

«Правительство Москвы готово оказать содействие в решении вопроса по введению в городе зон с ограничением въезда транспортных средств низких экологических классов в отношении всех транспортных средств, администрируемых средствами фотовидеофиксации»,— сказано в письме мэра Москвы Сергея Собянина в адрес СПЧ, который также выразил признательность совету за экологическую инициативу.

Напомним, в октябре 2018 года СПЧ выработал рекомендации по борьбе с загрязнением воздуха на востоке Московского региона для Минприроды, Госдумы, столичной мэрии. Правительству Москвы, в частности, предлагалось «определить местоположение зон, требующих закрытия для въезда транспорта низкого экологического класса», и установить категории автомобилей, на которые распространяются ограничения. Рекомендации совета были направлены президенту, и тот в конце декабря 2018 года поручил рассмотреть их председателю правительства РФ Дмитрию Медведеву и мэру Москвы Сергею Собянину. 23 января вице–премьер **Максим Акимов** поручил правительству Москвы и Санкт–Петербурга в лице Сергея Собянина и Александра Беглова вместе с **Минтранс**ом, МВД, Минпромторгом и Минприроды до 4 марта проработать и представить «дорожную карту» введения зон ограничения движения транспорта низких экологических классов в Москве и Петербурге, подтвердила “Ъ” представитель **Максима Акимова** Алия Самигуллина.

Идея введения экологических зон для транспорта обсуждается в Москве более десяти лет. Правительством Юрия Лужкова даже был подготовлен соответствующий закон, но его так и не приняли. Тем не менее в июле 2018 года в ПДД появились знаки, ограничивающие движение автомобилей с низким экологическим классом. А 30 декабря 2018 года в силу вступил закон «Об организации дорожного движения», позволивший регионам этими знаками пользоваться (вводить ограничения на проезд транспорта в зависимости от экологического класса). По данным агентства «Автостат» на начало 2018 года, треть автопарка РФ оборудована двигателями классом менее «Евро–2».

Москва, судя по письму Сергея Собянина в адрес СПЧ, стала первым регионом, руководство которого публично объявило о намерениях воспользоваться новой нормой. Ответственным лицом за «проработку данного вопроса» мэр назначил вице–мэра Максима Ликсутова. Районы, где необходимы подобные ограничения, пока не называются. Разъяснений от департамента транспорта Москвы в понедельник, 28 января, не последовало. В пресс–службе СПЧ “Ъ” заявили, что тема, возможно, будет обсуждаться на одном из заседаний рабочих групп.

Ограничения должны распространяться на все районы столицы с плотной жилой застройкой, считает эксперт «Гринпис России» Василий Яблоков. «Логично начинать вводить ограничения с центра, где ежедневно бывает больше всего людей,— пояснил он “Ъ”.— Для поддержания социальной справедливости нормы должны распространиться на весь город». Господин Яблоков отмечает, что ограничения на въезд автомобилей с двигателями классов «Евро–3», «Евро–2», «Евро–1» и «Евро–0» приведут к снижению на 22–27% загрязнения воздуха к 2030 году при условии, что эта мера будет сочетаться с развитием общественного транспорта, велосипедной и пешеходной инфраструктуры.

Впрочем, реализация инициативы сопряжена с рядом сложностей. Во–первых, чтобы введенные в прошлом году в ПДД нормы могли применяться, нужно изменить ГОСТ. СПЧ в своих рекомендациях говорит об этом. Во–вторых, не ясно, как контролировать проезд старых автомобилей. Комплексы видеофиксации руководствуются данными информационной системы ГИБДД. Однако данные об экологическом классе двигателя начали вноситься в свидетельство о регистрации транспортного средства (СТС) лишь с 2011 года. Таким образом, система видеофиксации не сможет распознать экологичность авто, выпущенных ранее (хотя двигатель такой машины может быть относительно

высокого класса — например, «Евро-4»). Правовая неопределенность сохранится до 1 июля 2021 года, когда вступит в силу пункт ПДД, где четко прописано: машинам, у которых нет класса в СТС, под соответствующий знак проезжать запрещено. Штраф составляет 500 руб.

В рекомендациях СПЧ фигурирует также идея ограничения скорости на «магистральных улицах непрерывного движения» (до 80 км/ч), на «магистральных улицах регулируемого движения» (до 50 км/ч), на «улицах местного значения» (до 30 км/ч). Предложено также ввести «систему регулирования и ограничения движения автотранспорта при наступлении неблагоприятных метеорологических условий (НМУ)». «Ограничение движения транспорта при наступлении НМУ для Москвы неприменимо и носит скорее рекомендательный характер», — заявил на это столичный вице-мэр Петр Бирюков. Чиновник заметил, что в Москве сегодня уже реализуется «комплекс мер», направленных на снижение выбросов автотранспорта, с «доказанной эффективностью», среди которых — развитие общественного и электротранспорта, различные ограничения для грузовиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867115>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Vlasti-Moskvi-podderzhali-ideyu-ogranichit-dvizhenie-neekologichnogo-transporta-2019-01-28/>

РБК; 2019.01.28; АВТОТРАССУ НА ХАНТЫ-МАНСКИЙСК ПЕРЕДАДУТ РОСАВТОДОРУ

Заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов** провел рабочее совещание с целью контроля реализации концессионного соглашения по строительству моста через реку Чусовая, сообщает краевой **Минтранс**. В ходе встречи было заявлено, что со временем автотрасса на Ханты-Мансийск будет передана на федеральный уровень. **Акимов** отметил, что при строительстве нового моста необходимо учитывать недостатки действующего, использовать современные материалы. «Новый объект транспортной инфраструктуры должен быть безопасным», — заявил федеральный чиновник.

Новый мост и подход к нему завершит реконструкцию транспортного коридора, который соединяет Пермский край с соседними регионами. В частности, расстояние между Пермью и Ханты-Мансийским автономным округом сокращается на 350 км. Сейчас транспорт едет через Екатеринбург.

Максим Решетников отметил, что в перспективе дорогу на Ханты-Мансийск необходимо передать на федеральный уровень.

«Нам нужно завершить строительство Восточного обхода Перми, построить мосты, завершить обход Чусового, расширить дорогу Полазна-Чусовой — привести всё в нормальное состояние, и в дальнейшем передать всё на федеральный уровень», — заявил губернатор.

По словам генерального директора «Пермской концессионной компании» Алексея Шулепова, в настоящее время проектная документация на строительство моста уже готова, выбран генеральный подрядчик и субподрядчики.

«Мы идем в графике, подготовка к строительным работам полностью завершена. Следующий этап — это получение разрешительной документации», — заявил Алексей Шулепов.

Согласно проекту, в этом году строители возведут восемь опор моста из 14 в русловой части реки Чусовой. Строительство будет вестись одновременно по двум технологиям — с использованием плавсредств и временного моста.

Новый мост станет «близнецом» существующего. Он будет расположен на расстоянии 18 метров от действующего моста и в конечном итоге примет на себя половину транспортной нагрузки. Предполагается, что после строительства нового моста на один сезон все

движение будет перенесено на него. За это время будет проведена реконструкция действующего моста.

Существенные изменения ожидаются и на подходах к мосту. Здесь будут реконструированы участки дорог на обоих берегах, построены двухуровневые транспортные развязки.

Срок ввода объекта в эксплуатацию вместе с капитальным ремонтом действующего — 2021 год. Общая стоимость проекта строительства объекта составит порядка 14 млрд рублей.

Работы по устранению дефекта шва закончатся до конца мая.

По данным минтраса, для обеспечения безопасного дорожного движения действующий мост через Чусовую требует постоянного наблюдения и ремонта. В частности, до конца мая будут проведены работы по устранению дефекта деформационного шва на 14 опоре. Кроме того, в целях минимизации последствий, связанных со снижением несущей способности конструктивных элементов Чусовского моста, с 1 февраля 2019 года до конца 2020 года вводится временное ограничение движения транспортных средств по массе большегрузов (не более 40 тонн), дистанции — не менее 20 м, до 40 км/ч ограничен скоростной режим.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c4ec5239a794711c0dd4aed>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3866739>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; 16 РАБОЧИХ ГРУПП ГОССОВЕТА ПО КЛЮЧЕВЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ РАЗВИТИЯ РФ ПРИСТУПЯТ К РАБОТЕ С ФЕВРАЛЯ

В рамках Госсовета РФ создается 16 рабочих групп, которые начнут свою деятельность на постоянной основе с 1 февраля, сообщается на сайте Кремля.

Согласно сообщению, помощник президента РФ, секретарь Госсовета Игорь Левитин провел совещание по вопросам организации деятельности рабочих групп Госсовета.

Решение о формировании рабочих групп было принято Владимиром Путиным по итогам расширенного заседания президиума Госсовета, который прошел в Крыму в ноябре прошлого года в новом формате.

В результате было создано 16 рабочих групп по ключевым направлениям социально-экономического развития, их возглавили руководители субъектов РФ. Основной задачей руководителей рабочих групп будет обобщение необходимой информации по своему направлению в региональном разрезе, в связи с чем в состав каждой рабочей группы должны быть включены представители всех заинтересованных субъектов РФ, говорится в сообщении.

«Рабочие группы Госсовета будут сформированы и начнут свою работу на постоянной основе с 1 февраля 2019 года», — отмечается в сообщении на сайте Кремля.

КОММЕРСАНТ; 2019.01.28; «ВЕДОМОСТИ»: ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ХОЧЕТ УТВЕРЖДАТЬ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ДЛЯ ВСЕХ ГОСКОМПАНИЙ

Правительство России планирует ужесточить контроль над сетевыми госкомпаниями, начав самостоятельно утверждать их инвестпрограммы, сообщают «Ведомости» со ссылкой на федеральные источники. Это решение было принято на совещании у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева.

В настоящий момент правительство определяет тарифы РЖД, тарифы на перекачку газа «Газпромом», нефтепродуктов и нефти — «Транснефтью», а также на передачу электроэнергии — «Россетью». Цены на все это устанавливает Федеральная антимонопольная служба. Представители власти входят в советы директоров компаний, но утверждают пока только инвестпрограммы РЖД и «Россетей».

Министр энергетики Александр Новак в октябре 2018 предлагал утверждать инвестпрограммы сетевых компаний. «Раз государство формирует для них тарифы и устанавливает размер дивидендов, то оно же должно утверждать инвестиционные программы, относительно которых и будут оцениваться возможности по уплате дивидендов»,— говорил он (цитата по «Интерфаксу»). Источник газеты уточнил, что эту методологию разрабатывает Минэкономики.

Собеседники газеты отметили, что вице-премьер Дмитрий Козак на совещании с премьер-министром Дмитрием Медведевым в ноябре 2018 предложил не платить дивиденды с прибыли, которую компании получают от деятельности, регулируемой государством, чтобы после направить эти деньги на финансировании инвестпрограмм. О том, было ли принято предложение господина Козака источники не сказали. Представители Минэкономразвития, РЖД, «Газпрома», «Транснефти» и «Россетей» не ответили на вопросы «Ведомостей».

Правительство рассчитывает получить от компаний около 590 млрд руб дивидендов в 2019 году. В 2020 — еще 626 млрд, а в 2021 — до 675 млрд. Инвестпрограмма «Газпрома» в 2018 году, отметили «Ведомости» была рекордной — 1,5 трлн рублей. В 2019 планируются инвестиции в 1,326 трлн, в 2020 и 2021 годах — 1,065 трлн и 1,251 трлн. Инвестпрограмма РЖД составляла 550 млрд руб. в 2018 году, «Транснефти» — 342 млрд, а «Россетей» — 240 млрд.

Напомним, в январе стало известно, что ФАС и Минэкономики объединили свои законопроекты по тарифной политике. Согласованный проект обещает установить порядок расчета инвестнадбавки актом правительства: это может решить проблему тарифов и одновременно расширить полномочия Белого дома в согласовании инвестпрограмм госмонополий.

<https://www.kommersant.ru/doc/3866691?query=ржд>

ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ИЩЕНКО, ВАСИЛЬ ТАПКИН; 2019.01.29; ПОЧЕМУ МОСКОВСКИЕ ТАКСИСТЫ НЕДОВОЛЬНЫ АГРЕГАТОРАМИ, НЕСМОТРЯ НА ВЗРЫВНОЙ РОСТ ПЕРЕВОЗОК; АГРЕГАТОРЫ НЕ ТОЛЬКО ПРИВОДЯТ КЛИЕНТОВ, НО ЕЩЕ ДИКТУЮТ ЦЕНЫ И ВЗИМАЮТ СУЩЕСТВЕННЫЕ КОМИССИОННЫЕ

Ровно четыре года назад таксисты Москвы пригрозили столичным властям масштабной забастовкой. Планировалось, что с 13 по 15 февраля таксисты не выйдут на работу. Причина — резкое снижение тарифов компаниями — агрегаторами заказов («Яндекс.Такси» и Gett) и повышение комиссии. Напуганные возможным протестом чиновники пообещали встретиться с таксистами. Тогда заммэра Москвы Максим Ликсутов пообещал «приложить все усилия для создания цивилизованного и конкурентного рынка таксомоторных перевозок». Забастовки тогда не случилось, а ситуация с тех пор совсем не изменилась. На днях департамент транспорта Москвы объявил итоги масштабного опроса таксистов. Оказалось, что стоимость поездки низкая, комиссия агрегаторов — высокая, а работать таксистам приходится по 11–12 часов в день. Стоимость поездки за последние годы действительно упала: по данным дептранспорта, средний чек снизился с 650 руб. в 2015 г. до 450 руб. в 2018 г. Но и сами маршруты стали короче. Средняя дальность поездки за это же время упала на четверть — с 14,4 до 10,6 км. При этом рынок легального такси вырос на порядок. Если в 2010 г. москвичи совершали 40 000 поездок в день, то в 2018 г. их количество достигло 715 000.

Новых клиентов таксопаркам привели онлайн-агрегаторы. Существенное влияние на рынок они начали оказывать с 2014 г., говорит гендиректор крупнейшего московского таксопарка «2412» Роман Кондрашкин. А сегодня, по данным департамента транспорта Москвы, 80% заказов такси в городе идет через агрегаторы.

Раньше пассажиру приходилось обзванивать службы заказа такси, чтобы вызвать машину, или голосовать на обочине в ожидании бомбилы. Еще 6–7 лет назад скорость подачи автомобиля составляла 30–40 минут, а в часы пик — около часа, сейчас она в центре города — 3 минуты, в среднем — около 7 минут, говорит председатель комитета Московской торгово–промышленной палаты, основатель компании «Формула такси» Богдан Коношенко.

Но возникла другая проблема. Агрегаторы контролируют рынок, но не несут никакой ответственности, в первую очередь перед пассажирами. А случиться может всякое: если три года назад на заказ приехал бы квалифицированный водитель, то сейчас с большой вероятностью это будет либо неквалифицированный человек, либо вовсе нелегал, говорит Кондрашкин из таксопарка «2412».

Кто везет

Лидер рынка, по данным департамента транспорта Москвы, — объединенные «Яндекс.Такси» и Uber с рыночной долей 66%. На 2–е место в 2018 г. вышел «Ситимобил», 3–я — израильская Gett, на пятки которой наступает группа компаний «Везет».

На начало декабря в Москве и области было выдано и действовало более 150 000 разрешений на работу такси. Две трети пришлось на областные лицензии. По данным дептранса, в городе работает около 90 000 таксистов из Москвы и области. Этого вполне достаточно, чтобы удовлетворять спрос, считает представитель департамента. Крупнейшие таксопарки города, по его данным, — «2412», Ztaxi и «Ритм».

Среди подмосковных компаний наибольшее число лицензий у структур «Сити голд», «Вулкан групп» и «Моссовет», свидетельствуют данные реестра разрешений. По данным областного **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры, самые крупные таксопарки зарегистрированы в Одинцове, Красногорске, Щелкове, Ленинском районе, Балашихе, Химках, Домодедове, Долгопрудном и Подольске. Компании представитель министерства не назвал.

В целом же рынок столичных таксопарков крайне слабо консолидирован, говорят все собеседники «Ведомостей». На десятку крупнейших таксопарков приходится лишь 2–5% всех заказов, оценивает сотрудник одного из агрегаторов. Мелкие игроки занимают большую часть рынка, соглашается представитель «Ситимобила».

Что не так

Реальных фирм с таксомоторным бизнесом среди компаний с большим числом лицензий единицы, убежден Кондрашкин из «2412». У значительной части фирм с большим количеством разрешений на такси нет автомобилей, как нет и страховок, докторов и предрейсовых осмотров. К таким компаниям, по словам Кондрашкина, приходят частники с личными машинами. «Компания с ними заключает договор аренды автомобиля буквально на день и на его основании подает регулятору Москвы или Подмосковья заявку на получение лицензии такси, — говорит Кондрашкин. — В результате по факту частник получает право работать таксистом, ездить по выделенной полосе».

Бывает и по–другому, рассказывает основатель агрегатора для водителей такси и таксопарков Giga.Taxi Александр Мерзликин: некоторые таксопарки не проводят ни медосмотр водителей, ни техосмотр автомобилей перед выходом на линию.

Компании–однодневки, которые оформляют разрешения на арендованные автомобили, действительно существуют, признает представитель московского дептранса. Но разрешение на таксомоторные перевозки выдается всем, кто соответствует требованиям закона, отмечает он: «Мы отслеживаем такие ситуации и направляем информацию в контрольно–надзорные органы для принятия мер».

Московское правительство, по его словам, поддерживает добросовестных перевозчиков, предоставляя субсидию и помогая покупать новые автомобили: «С 2012 г. выдано субсидий на 29 000 автомобилей такси, таким образом обновлено 58% парка».

Подмосковье же только начинает наводить порядок на таксомоторном рынке, говорит Кондрашкин. С февраля 2017 г. в области установлена единая цветовая гамма для такси — белый цвет с желтой и серой полосой. Областной **минтранс** вместе с правоохранительными органами и налоговиками регулярно проверяет таксомоторные компании, говорит его представитель. «Сейчас 75% областных такси (более 80 000 автомобилей) приведены к единому стандарту», — уверяет он.

Кто виноват

Традиционные таксопарки (с собственным парком, сотрудниками, предрейсовыми осмотрами водителей и т. д.) не могут зарабатывать в сегодняшних условиях, утверждает Кондрашкин. Его таксопарк «2412» уже два года убыточен. Если ничего не изменится, через несколько лет придется закрываться, говорит Кондрашкин.

Дело в сложившейся модели: таксопарки не могут обеспечить спрос на свои услуги без помощи агрегаторов. Но агрегатор диктует цены и берет высокую комиссию. «В 2014 г. комиссия агрегатора была менее 5% с заказа, а сейчас у «Яндекс.Такси» она около 23%», — перечисляет Кондрашкин. Топливо подорожало примерно на 30%, страховки — на 40%. А средний чек, по его словам, в Москве упал за четыре года почти вдвое — с 680 руб. в конце 2014 г. до 390 руб. сейчас.

Представитель «Яндекс.Такси» не раскрывает комиссию сервиса. Он описывает сотрудничество с перевозчиками так: основа работы онлайн-сервиса — единый максимальный тариф. Он позволяет передавать заказ ближайшему свободному водителю, сокращать время подачи машины — до 4–5 минут в любую точку города — и формировать понятную стоимость поездки, которая не меняется в пути. Водитель, по словам представителя агрегатора, получает новый заказ сразу после окончания предыдущего и в непосредственной близости с ним. Это сокращает до минимума холостой пробег автомобиля и позволяет водителю эффективнее использовать рабочее время. Таксопаркам при этом не надо тратить на привлечение пассажиров и рекламу, хотя они могут обрабатывать и свои заказы, указывает собеседник «Ведомостей».

Но, по словам Кондрашкина, для таксиста выполнить за час в среднем больше 1,2–1,3 заказа невозможно с учетом дорожной ситуации и спроса. А для сохранения дохода при падении среднего чека нужно в час выполнять около 2,5–2,6 заказа.

Агрегаторы видят ситуацию иначе. «Именно рост конкуренции на рынке агрегаторов позитивно сказался на бизнесе таксопарков», — считает представитель «Ситимобила». Он также указывает, что комиссия его компании одна из самых низких. В декабрьском интервью «Ведомостям» совладелец «Ситимобила» Арам Аракелян сообщил, что она составляет 15–17%.

Что делать

Ситуация, в которой оказались таксопарки, создана при их непосредственном участии, считает адвокат юридического департамента «НЮС Амулекс» Александр Домнин. Клиенты пользуются «Яндекс.Такси», поскольку оно предлагает низкие цены. А таксопарки заключают с ним контракты, поскольку рассчитывают на большее число заказов. Это и обуславливает доминирующее положение «Яндекса».

Впрочем, ситуация может измениться, если вступит в силу закон о такси, разработанный первым зампредом комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеславом Лысаковым и еще тремя депутатами. В декабре он был принят в первом чтении и готовится ко второму. Документ был написан именно благодаря появлению агрегаторов, говорил в декабре Лысаков. Перевозки такси надо «серьезно дорегулировать», чтобы обеспечить безопасность и условия для развития бизнеса, а также соблюдение прав пассажиров.

Главное изменение, которое предлагается законом, — ответственность агрегаторов перед пассажирами такси. Так, за передачу заказа на поездку водителю, у которого нет лицензии, агрегатору грозит штраф 100 000–200 000 руб.

Возможны и другие изменения. Московский дептранс предлагает запретить агрегаторам регулировать тарифы и плату за проезд: «Таксомоторные компании и индивидуальные предприниматели должны направлять свои тарифные меню агрегаторам, а те — размещать их в свободном доступе», — объясняет представитель департамента.

Также дептранс хочет гарантировать водителям такси минимальную зарплату. «Для ориентира можно взять среднюю месячную зарплату водителя автобуса — около 65 000–70 000 руб.», — говорит представитель департамента. Сколько сейчас в среднем зарабатывают таксисты, он не сказал.

Наконец, дептранс предлагает ужесточить выдачу лицензий — только на автомобили, находящиеся в собственности или лизинге. Все эти инициативы дептранс, по словам его представителя, передал в рабочую группу в Госдуме, которая занимается законом о такси.

«Мы только за, если будут приняты решения для регулирования отрасли, так как хуже уже быть не может», — говорит Кондрашкин из «2412».

Все крупнейшие российские агрегаторы такси — «Яндекс.Такси», «Ситимобил», «Максим» и «Везет» — еще в октябре выступили с совместным заявлением против регулирования цен на поездки в такси и зарплат водителей. К примеру, запрет «на участие онлайн-сервисов в определении тарифов приведет к тому, что о прозрачности цен и быстрой подаче машины можно будет забыть», говорилось в нем. Позиция с тех пор не изменилась, говорит представитель «Яндекс.Такси».

Куда катится мир

Очевидно, что агрегаторы такси будут доминировать на рынке. Поглотят ли они всех, покажет время, считает управляющий партнер Arthur D. Little Russia Александр Ованесов. Агрегаторы первыми внедряют передовые технологии, начиная от мобильных приложений, шеринга автомобиля между несколькими пассажирами, адаптивной системы тарификации и заканчивая экспериментами с беспилотными автомобилями, добавляет директор в офисе BCG в Куала-Лумпуре Никита Шеломенцев. А уже вслед за ними таксопарки вынуждены вводить новые услуги и улучшать качество сервиса, чтобы не терять безвозвратно конкурентоспособность.

Будущее рынка такси за теми, кто сможет по максимуму использовать новые IT-решения, считает представитель «Яндекс.Такси». Это в первую очередь точная навигация для составления маршрута и расчета времени и цены поездки, технологии удаленного контроля безопасности и комфорта поездки, технологии телемедицины для предрейсового контроля водителей, перечисляет он. «Это единая технологическая цепочка, логическим завершением которой станет адаптация беспилотных автомобилей к повседневному использованию», — прогнозирует представитель агрегатора.

Борьба с агрегаторами — это борьба с прогрессом, говорит Ованесов. Впрочем, и бороться трудно. Услуги агрегаторов очень удобны потребителям, поэтому запрет популярной услуги грозит потерей лояльности граждан.

Но, видимо, государства будут регулировать деятельность агрегаторов, прогнозирует партнер Deloitte Антон Зыков. Особенно в областях, связанных с общественной и транспортной безопасностью, а также правами потребителей. Причем ужесточение регулирования, скорее всего, «будет пропорционально росту масштабов бизнеса» агрегаторов.

Бурное развитие агрегаторов такси уже вынудило ряд стран пересматривать законодательство. Так, спор между Uber и Transport for London (TfL), управляющей лондонским общественным транспортом и выдающей лицензии для операторов такси, стал одним из топ-20 судебных споров в Великобритании в 2018 г. по версии The Lawyer, напоминает Зыков. Сервис в 2017 г. лишился лицензии на работу в Лондоне. Претензии касались того, как Uber подходит к сообщению и расследованию предполагаемых правонарушений, медосмотрам водителей, получению водителями справок об отсутствии судимости, обработке персональных данных пассажиров и водителей, а также

необоснованных отказов в оказании услуг, перечисляет эксперт. В итоге Uber получил временную лицензию под условие внедрения дальнейших изменений в работе. Сервис обновил приложение, чтобы пользователям было понятнее, что его водители лицензированы TfL, ввел круглосуточную поддержку, обязался первым сообщать о серьезных инцидентах полиции.

Проблемы были у Uber и в других странах, напоминает Зыков. В результате сервис ушел из Дании и Венгрии.

Краеугольным было и решение Европейского суда, продолжает Зыков: в конце 2017 г. он признал Uber не «информационной» компанией, а транспортной, при которой его роль выходит за пределы простого посредничества между пассажиром и водителем в отношении перевозки.

Есть опыт и регулирования оплаты труда водителей, сотрудничающих с агрегаторами. В декабре 2018 г. Комиссия по такси и лимузинам Нью-Йорка утвердила изменения, которые защищают таких водителей законодательством о минимальной оплате труда. В Нью-Йорке минимальный заработок установлен на уровне \$13 в час, тогда как водители такси, сотрудничающих с агрегаторами, зарабатывали в среднем \$11,90 в час.

Опыт зарубежных стран показывает, что разработка нового регулирования возможна только путем компромиссной работы государства и участников рынка, резюмирует Зыков из Deloitte: «Когда государство и бизнес игнорируют интересы друг друга, это не только лишает прибыли участников рынка, но и лишает потребителей преимуществ современной организации транспортных и иных услуг».

Представитель Gett от комментариев для этой статьи отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/28/792639-rost>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.01.28; КАМЕРНЫЕ ШТРАФЫ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПОДСЧИТАЛА КОЛИЧЕСТВО НАКАЗАНИЙ ВОДИТЕЛЕЙ И ВЫЯВИЛА НАИБОЛЕЕ «ПОПУЛЯРНЫЕ»

Самым распространенным нарушением дорожного движения у водителей остается превышение скорости. Такой вывод можно сделать по итогам анализа оперативных данных за прошлый год, который провела Госавтоинспекция МВД России.

По этим данным, всего в прошлом году сотрудниками Госавтоинспекции было возбуждено 131,3 миллиона дел за нарушения правил. Это на 17 процентов больше, чем в 2017 году. Вынесено 129,2 миллиона постановлений в отношении водителей и автовладельцев. Это также на 17 процентов больше, чем годом ранее. Общая сумма штрафов составила 113,7 миллиарда рублей. Это на 6 процентов больше, чем годом ранее. Из них уже оплачено 80 процентов постановлений. А это 101,9 миллиона. Что на 19 процентов больше, чем год назад.

Большинство штрафов, а именно 82,7 процента, вынесено с помощью камер автоматической фиксации. В численном выражении камерами выявлено 105,9 миллиона нарушений. И тут прирост составил 27,3 процента. В денежном выражении камеры выписали штрафов на 50,3 миллиарда рублей. Это плюс 15,9 процента к показателям прошлого года.

Понятно, что раз больше всего штрафов выносятся камерами, то и наиболее популярными будут те нарушения, которые камеры могут выявить. И вот их список.

Всего за превышение скорости движения вынесено 87,3 миллиона постановлений. Это нарушение — абсолютный рекордсмен. С огромным отрывом, но на втором месте, идет несоблюдение требований знаков или разметки. Таких постановлений более чем в десять раз меньше. Всего 8,6 миллиона. На третьем месте проезд на запрещающий сигнал светофора — 4,3 миллиона постановлений.

Далее идут нарушения, которые может выявить только инспектор. Камеры еще такому не обучены. А именно, за непристегнутый ремень или управление без мотошлема вынесено

2,9 миллиона постановлений. За нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона оформлено 2,8 миллиона дел. 2,6 миллиона постановлений выписано за отсутствие страховки по ОСАГО. А пешеходов и пассажиров привлекали к ответственности 2,4 миллиона раз.

Непропуск пешехода на переходе могут выявлять как камеры, так и инспекторы. Но таких камер в России по пальцам пересчитать. Поэтому в большинстве своем это тоже ручная работа сотрудников дорожно-патрульной службы. Таких постановлений было оформлено 1,5 миллиона за год.

За слишком тонированные стекла было оформлено 1,3 миллиона постановлений. А за перевозку детей без детских кресел или непристегнутыми оформлено 692,3 тысячи материалов.

Примечательно, что, по данным статистики ГИБДД, наблюдается значительный рост выявляемых нарушений с помощью камер фотовидеофиксации. А по нарушениям, которые выявляются инспекторами на дороге, — снижение. И скорее всего это говорит о том, что после сокращения количества инспекторов им просто стало не хватать рук для проведения контроля на дорогах.

Сейчас на дорогах установлено 10,8 тысячи стационарных комплексов фотовидеофиксации. За прошлый год их количество выросло по отношению к 2017 году на 20 процентов. Также используется почти 4 тысячи передвижных комплексов. Прибавка за год составила всего один процент. Чем больше камер, тем больше выявляемость нарушений. Расширяется не только их численность, но и функционал. То есть они способны фиксировать сразу несколько различных нарушений.

Но при этом заметно снижается работа на дороге сотрудников дорожно-патрульной службы. Количество выявленных водителей без полиса ОСАГО сократилось на 7 процентов. А по данным РСА, около 4 процентов автовладельцев не застрахованы или пользуются поддельными полисами.

Госавтоинспекция и Российский союз автостраховщиков готовятся к проведению эксперимента с выявлением на дорогах с помощью камер незастрахованных автомобилистов. И тогда количество таких выявленных случаев точно вырастет.

<https://rg.ru/2019/01/28/gosavtoinspekciia-nazvala-samye-populiarnye-narusheniia-pdd.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.01.28; ТЯНУТ ДЕНЬГИ

Чаще всего пассажиры такси жалуются на завышенную стоимость поездки и навязывание дополнительных услуг.

К такому выводу пришли специалисты Роспотребнадзора, обработав обращения потребителей на вторую «горячую линию» по услугам такси и каршеринга. Больше всего вопросов и претензий поступило от жителей Сибирского, Центрального, Южного и Приволжского федеральных округов. Например, люди жаловались, что таксисты не выдают квитанции, просят дополнительно заплатить за детское кресло, багаж, перевозимый на заднем сиденье, в пути повышают размер оплаты за поездку.

Волнует пассажиров и правовая сторона таксомоторных перевозок. В первую очередь вопросы и жалобы касались отсутствия информации о перевозчике, которую должна предоставить диспетчерская служба такси. Не уверены пассажиры и в том, что у таксистов есть разрешения на перевозки. Возрос интерес к деятельности агрегаторов такси, а именно к качеству и безопасности услуг, которые они предоставляют. Пассажиры возмущались, что машины, заказанные у агрегаторов, подаются грязными, а водители хамят и не хотят возвращать забытые вещи.

Работа каршеринга также вызывает немало вопросов. Так, арендаторы машин рассказывали, что встречали автомобили в неисправном состоянии, были недовольны тем, что машину нельзя оставить в парковочной зоне аэропорта, нельзя вносить изменения в договор каршеринга.

В Роспотребнадзоре напомнили, что по фактам нарушения прав при пользовании услугами такси и каршеринга нужно обратиться в территориальное управление ведомства по месту жительства и составить обращение.

<https://rg.ru/2019/01/28/na-cto-chashche-vsego-zhaluitsia-passazhiry-taksi.html>

ТАСС; 2019.01.28 ;ВЛАДИВОСТОК ПОЛУЧИТ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПРИВЕДЕНИЕ В ПОРЯДОК УЛИЧНО–ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Владивосток как новая столица Дальневосточного федерального округа получит дополнительное финансирование из бюджета РФ на ремонт и реконструкцию улично–дорожной сети в 2019 году. Об этом сообщил журналистам во вторник после совещания с руководством Приморского края полномочный представитель президента на Дальнем Востоке, вице–премьер Юрий Трутнев.

Совещание во Владивостоке касалось выделения Владивостоку дополнительных средств как новой столице Дальневосточного федерального округа, а также развития социальной сферы в рамках комплексного плана социального развития центров экономического роста. На эти цели Приморскому краю было выделено 5,7 млрд рублей до 2021 года.

«Мы немножко пересмотрели план, вы знаете, что на социальное развитие центров экономического роста Приморью уже выделено 5,7 млрд рублей федеральных средств. Вопрос о выделении дополнительных средств возник потому, что сюда во Владивосток переезжает столица федерального округа, и Владивосток должен переходить в новое качество. Все вопросы, которые сегодня поставлены области медицины, образования, культуры, спорта должны решаться в рамках отраслевых программ, в рамках реализации национальных проектов. А вот что касается выделения дополнительных средств, мы планируем выделение средств на приведение улично–дорожной сети Владивостока в порядок», — сказал вице–премьер.

По его словам, правительство и руководство региона сегодня исходит из того, что дороги в городе должны быть ровными и широкими, что должны быть оборудованы парковки, и все это должно быть сделано до сентября текущего года, когда в городе пройдет Восточный экономический форум. Лимит финансирования на эти работы составляет до 4,5 млрд рублей.

«Я хочу подчеркнуть, что мы с Олегом Николаевичем [Кожемяко, губернатором Приморья] договорились, что будем делать сквозные центральные улицы, то есть надо Владивосток сделать проезжим. Всей периферией, дворами и прочим тоже надо заниматься, но это уже работа муниципалитета, субъекта. А что касается основных магистралей, они должны быть выделены в течение месяца, мы должны очертить фронт работ и сделать», — подчеркнул Трутнев.

Как отметил Кожемяко, уже 5 февраля специалисты администрации края и мэрии Владивостока будут докладывать Москве о планируемом объеме работ с перечислением конкретных улиц.

<https://tass.ru/ekonomika/6052072>

RNS; 2019.01.28; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ РЕЗКО ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП С АВТОБУСАМИ

По итогам 2018 года в Нижегородской области на 33% выросло число ДТП с участием автобусов, пишет Newsnn.ru со ссылкой на управление ГИБДД по региону.

Количество таких ДТП в самом Нижнем Новгороде увеличилось за прошедший год на 38,3%.

Одновременно, как отмечает издание, число пострадавших в авариях с автобусами выросло на 25% — до 285 человек.

Ранее сегодня «Новые Известия» сообщали, что в Москве произошло ДТП с участием автобуса, в результате которого погиб один человек.

<https://rns.online/regions/V-Nizhegorodskoi-oblasti-rezko-viroslo-chislo-DTP-s-avtobusami-2019-01-25/>

ТАСС; 2019.01.28; ГЛАВА САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОПРОСИЛ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПОМОЧЬ ТЕХНИКОЙ ДЛЯ РАСЧИСТКИ ДОРОГ

Губернатор Саратовской области Валерий Радаев обратился к Минобороны и МЧС РФ с просьбой предоставить специальную технику для уборки снега. Об этом сообщил заместитель председателя правительства Саратовской области Роман Бусаргин.

«Сегодня губернатор обратился за помощью к руководству Министерства обороны РФ и Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ за помощью, с просьбой предоставить спецмашины для уборки дорог области и Саратова. По моим данным, соответствующая тяжелая техника имеется в воинских частях Министерства обороны, дислоцированных на территории Саратовской области. Ситуация в регионе сложная, но управляемая», — цитирует Бусаргина министерство информации и печати региона.

Как сообщалось ранее, в регионе более 100 населенных пунктов на данный момент отрезаны от транспортного сообщения из-за метели и снегопада.

<https://tass.ru/v-strane/6051095>

ТАСС; 2019.01.28; ОКОЛО 200 КМ ДОРОГ ТЮМЕНИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2019 ГОДУ

Около 200 км трасс Тюмени будет отремонтировано в 2019 году по масштабному национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Таким образом, к концу года количество приведенных в нормативное состояние дорог в городе вырастет на 4%, сообщила в понедельник пресс-служба «Уралуправтодора».

«Протяженность трасс, входящих в Тюменскую городскую агломерацию, составляет 3140 км. Из них в нормативном состоянии находится 76,9%. По программе нацпроекта, к концу 2019 году этот показатель должны довести до 80,9%», — сообщили в пресс-службе, пояснив, что планируется отремонтировать около 200 км тюменских дорог.

В сообщении уточняется, что всего в этом году в Тюменской городской агломерации планируют привести в порядок 239 объектов. «В том числе капитально отремонтировать 15 км федеральной трассы Р-404 Тюмень — Тобольск — Ханты-Мансийск, отремонтировать 57 километров региональных дорог, 20 улиц (33 км) в границах Тюмени и 179 улиц (94 км) в Тюменском районе <...> Кроме того, на 20-м км обхода Тюмени планируется поставить светофор», — добавили в пресс-службе.

Также, по информации «Уралуправтодора», в рамках нацпроекта будут ликвидированы места концентрации ДТП. Кроме того, при определении объектов, которые будут отремонтированы, учитывались маршруты движения пассажирского транспорта с целью снижения доли перегруженных дорог.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» стартовал в России в 2019 году. БКАД предусматривает реализацию как федеральных, так и региональных проектов. Нацпроект направлен на приведение региональных дорог в нормативное состояние, снижение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, снижение в два раза количества мест концентрации ДТП, а также снижение смертности на дорогах.

<https://tass.ru/ural-news/6048287>

КОММЕРСАНТ; 2019.01.28; МЭРИЯ ЕКАТЕРИНБУРГА МОЖЕТ ВКЛЮЧИТЬ МЕТРО В ПОВРЕМЕННОЙ ТАРИФ

Мэрия Екатеринбурга рассматривает возможность включить в систему пересадочного тарифа метрополитен. Об этом рассказал вице-мэр во вопросам транспорта, экологии и благоустройства Алексей Бубнов. По его словам, решение вопроса осложнено тем, что частично метрополитен находится в ведении региональных властей. Господин Бубнов уточнил, что сейчас мэрия ведет переговоры с региональным **минтрансом** и решение может быть найдено в течение двух месяцев.

Пересадочный тариф начал действовать в Екатеринбурге в феврале 2018 года. Он распространяется только на наземный транспорт, в нем есть два тарифа: 30 минут и 60 минут. Однако в мэрии признают, что пересадочный тариф не популярен: по данным Алексея Бубнова, им пользуются 0,8% пользователей «Екарт». Ранее глава транспортного комитета мэрии Игорь Федотов заявлял, что метро не включено в повременной тариф, потому что в метрополитене нет необходимого для этого оборудования.

<https://www.kommersant.ru/doc/3866824?query=минтранс>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПРОИГРАЛИ В ВС РФ СПОР С ТРАНССТРОЕМ ПО ОТКАЗУ ОТ КОНТРАКТА НА ДЕПО «ЮЖНОЕ»

Верховный суд РФ отказал властям Петербурга в пересмотре решений судов нижестоящих инстанций, признавших недействительным односторонний отказ городской дирекции транспортного строительства (ДТС) от контракта с АО «Корпорация «Трансстрой» на строительство электродепо «Южное» для петербургского метрополитена, говорится в материалах на портале «Электронное правосудие».

«Отказать комитету по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Санкт-Петербургскому государственному казенному учреждению «Дирекция транспортного строительства» в передаче кассационных жалоб для рассмотрения в судебном заседании судебной коллегии по экономическим спорам Верховного суда Российской Федерации», — говорится в определении ВС РФ.

Власти Петербурга настаивали на пересмотре решений судов трех инстанций, которые в сентябре 2017 — октябре 2018 года признали недействительным односторонний отказ ДТС от госконтракта с «Трансстроем» на строительство электродепо «Южное» от 23 июня 2014 года стоимостью 6,63 млрд рублей.

Судья Верховного суда рассмотрел доводы заявителя. В ходе рассмотрения было выявлено, что суды нижестоящих инстанций не допустили нарушений при рассмотрении дела, отмечается в определении ВС РФ.

Правительство Петербурга в конце 2016 года расторгло контракт с АО «Корпорация «Трансстрой» на строительство депо «Южное». Основанием для одностороннего отказа от исполнения госконтракта стало нарушение «Трансстроем» положений, связанных с выполнением предписаний заказчика.

Достройкой депо в последствии занималось АО «Эталон ЛенСпецСМУ» (входит в Etalon Group), которое стало победителем соответствующего запроса предложений.

Электродепо возводилось в рамках второй очереди строительства Фрунзенского радиуса между станциями метро «Международная» и «Южная». На территории депо возведены более 100 зданий и сооружений, в том числе два корпуса для стоянки и ремонта поездов, цех окраски и сушки вагонов, цех обточки колесных пар, мото- и электровозный цеха, склад запасных агрегатов. Проект также предполагал благоустройство и озеленение территории. Работы были завершены в конце 2018 года.

«Трансстрой» — один из крупных российских инжиниринговых холдингов, специализирующихся на строительстве транспортной инфраструктуры. Занимается обустройством аэродромов, возведением гидротехнических сооружений, прокладкой железных и автомобильных дорог, мостов, тоннелей и промышленных объектов. Проекты

компании реализуются в Краснодарском крае, Сочи, Якутии, на Северо–Западе, в Санкт–Петербурге, Москве и Московской области.

Конфликт между администрацией Петербурга и «Трансстроем» возник летом 2016 года, в результате чего был расторгнут контракт на строительство футбольного стадиона к ЧМ–2018 на Крестовском острове стоимостью более 40 млрд рублей. Стороны обвинили друг друга в нарушении условий контракта. В настоящее время споры по этому проекту также рассматриваются в судах.

КОММЕРСАНТ; 2019.01.28; СУД ПРИЗНАЛ УФАС ПРАВЫМ В СПОРЕ С МИНТРАНСОМ УДМУРТИИ

Семнадцатый арбитражный апелляционный суд признал обоснованным решение УФАС России по Удмуртии. Ведомство установило нарушения при закупке **минтранс** республики работ по ремонту дорог. Максимальная цена контракта составляла 84,9 млн руб., сообщает пресс–служба антимонопольной службы.

По информации управления, **минтранс** региона и «Республиканский центр закупок» нарушили закон о контрактной системе в сфере закупок. Показатели товаров и требования к ним, указанные министерством в аукционной документации, обозначались терминами, не предусмотренными национальным стандартами, что вводило участников торгов в заблуждение. УФАС выписал **минтранс**у Удмуртии предписание в марте 2018 года.

Министерство посчитало решение антимонопольной службы незаконным и обратилось в Арбитражный суд Удмуртии, который признал решение УФАС обоснованным. **Минтранс** не согласился с решением суда первой инстанции и обратился с апелляцией в Семнадцатый арбитражный апелляционный суд, который также признал законность предписания УФАСа.

<https://www.kommersant.ru/doc/3866934>

ТАСС; 2019.01.29; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ГРУЗОВИКОМ

Автобус столкнулся с грузовиком в окрестностях города Тобольск Тюменской области. После аварии за медицинской помощью обратились 14 пассажиров автобуса с ушибами и ссадинами, сообщили во вторник журналистам в УГИБДД УМВД России по региону.

«В понедельник, 28 января, в восьмом часу вечера на объездной дороге в окрестностях Тобольска столкнулись автобус Higer и грузовик MAN. За медицинской помощью изначально обратился один из пассажиров автобуса, у него ушиб. Сегодня утром в лечебное учреждение обратились еще 13 человек — это мужчины в возрасте от 19 до 38 лет. Предварительно, у них ушибы и ссадины, ни один из обратившихся за помощью не госпитализирован», — говорится в сообщении.

По данным метеорологов, 28 января в Тюмени температура воздуха опустилась до минус 28 градусов, днем шел слабый снег.

В автобусе ехали работники одного из тобольских предприятий. «По предварительным данным, водитель автобуса попытался объехать препятствие на своей полосе, где в это время из кювета вытаскивали большегруз, при этом выехал на встречную полосу, где произошло столкновение», — отмечается в сообщении.

Установлено, что водитель грузовика лишен водительских прав. «Тахограф на автомобиле не работал. Сейчас по этому поводу проводится проверка», — уточняется в сообщении УГИБДД.

<https://tass.ru/proisshestiya/6052061>

РИА НОВОСТИ; 2019.01.28; В ЕЛЬЦЕ ПРОВЕРЯТ ДАННЫЕ О ШКОЛЬНИЦЕ, КОТОРУЮ ВЫСАДИЛИ ИЗ АВТОБУСА В МОРОЗ

Прокуратура проверяет информацию о том, что в Ельце Липецкой области водитель автобуса высадил школьницу на 10-градусный мороз, так как она не смогла расплатиться за проезд наличными деньгами, сообщает в понедельник региональное надзорное ведомство.

Информация об инциденте, который произошел 24 января, появилась в соцсети. Отмечалось, что около 12.40 мск на остановке Кожевенного завода из автобуса высадили возвращавшуюся со школы 9-летнюю девочку, поскольку в автобусе не работал терминал оплаты, а наличных денег у ребенка не было. Инцидент вызвал резонанс, информация стала распространяться в СМИ.

«В рамках надзора за соблюдением прав и законных интересов детей прокуратура области поручила прокуратуре Ельца провести проверку по публикации в СМИ «В Ельце водитель автобуса высадил 9-летнюю девочку на мороз», — говорится в сообщении.

В ходе проверки прокуратура установит обстоятельства инцидента.

<https://ria.ru/20190128/1550012399.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.01.28; В САРАНСКЕ ИНОМАРКА СТОЛКНУЛАСЬ С МИКРОАВТОБУСОМ

Четыре человека пострадали при столкновении микроавтобуса «Газель» с легковым автомобилем в Саранске, сообщили РИА Новости в пресс-службе управления ГИБДД по Мордовии.

Авария произошла на пересечении улиц Щорса и Гагарина в Саранске около 16.00 в понедельник.

В России на дорогах ежегодно происходит более 150 тысяч аварий. Подробнее о том, как действовать в случае ДТП, — в инфографике Ria.ru.

«По предварительным данным, автомобиль Nissan выезжал с улицы Щорса и не предоставил преимущества в движении микроавтобусу «Газель», который двигался по главной дороге по улице Гагарина. При столкновении пострадали четыре человека. Детей среди пострадавших нет», — рассказали в ведомстве.

<https://ria.ru/20190128/1550033141.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; БАНК «РОССИЯ» ПРЕДОСТАВИТ «ЖЕЛДОРОГАМ ЯКУТИИ» 500 МЛН РУБ. НА ТЕКУЩУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

АО «АК «Железные дороги Якутии» (МОЕХ: ZHDY) (ЖДЯ) признало банк «Россия» победителем аукциона на привлечение кредитной линии на сумму 500 млн рублей, следует из протокола проведения тендера.

На участие в тендере поступило две заявки, банк «Россия» в ходе торгов обошел Сбербанк (МОЕХ: SBER).

Победитель предоставит ЖДЯ кредитную линию с лимитом 500 млн рублей по ставке 9,9% годовых (при начальной (максимальной) ставке 10% годовых). Кредит предоставляется на срок до 25 января 2022 года с правом досрочного погашения.

Ранее сообщалось, что «Желдороды Якутии» объявили запрос коммерческих предложений на предоставление невозобновляемой кредитной линии на сумму 500 млн рублей. Средства будут направлены на финансирование текущей деятельности, в том числе капитальных затрат.

«Желдороды Якутии» в 2018 году привлекли две кредитные линии с лимитом 300 млн рублей каждая (обе сроком на 3 года, ставки — 8,4% и 8,25% годовых) на финансирование текущей деятельности и линию на 500 млн рублей (3,5 года, 9% годовых) для завершения строительства отдельных объектов участка Беркакит–Томмот в Якутии. Все средства выдал Сбербанк.

ОАО «АК «Железные дороги Якутии» учреждено в 1995 году для управления и завершения строительства Амуро–Якутской железнодорожной магистрали. ОАО «РЖД» владеют 46,85% акций, Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений — 44,3%.

По итогам третьего квартала 2018 года банк «Россия» занял 12–е место по объему активов в рэнкинге «Интерфакс–100», подготовленном «Интерфакс–ЦЭА».

РИА НОВОСТИ; 2019.01.28; СНЕГОПАД НЕ ПОМЕШАЛ ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ В ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РФ, ЗАЯВИЛИ В РЖД

. Сложные погодные условия в конце прошлой недели не привели к задержкам в движении поездов в европейской части РФ, сообщает пресс–служба РЖД.

«С 24 по 27 января во время прохождения атмосферного фронта по европейской части России наибольшее количество осадков в виде снега выпало на полигонах Приволжской (34 мм), Юго–Восточной (32 мм), Московской (31 мм), Октябрьской (29 мм) и Куйбышевской (23 мм) железных дорог. При этом температура воздуха в некоторых местах опускалась до минус 34 градусов Цельсия», — говорится в сообщении.

Существенных задержек в движении поездов не было благодаря своевременной подготовке и реализации мероприятий по работе сети железных дорог в условиях плохой погоды.

В уборке снега на пяти железных дорогах в прошедшие выходные в круглосуточном режиме было задействовано в общей сложности более 400 единиц техники и около 50 тысяч человек. Пробег снегоочистительных машин составил свыше 40 тысяч километров. Снегоуборочная техника вывезла почти 1,5 миллиона кубометров снега.

Для обеспечения устойчивого функционирования объектов инфраструктуры РЖД была заблаговременно спланирована работа дежурных бригад и ответственных руководителей, проведена проверка снегоочистительной техники, устройств пневмообдувки и электрообогрева стрелочных переводов.

В настоящее время уборка снега продолжается. Работа спецтехники организована таким образом, чтобы не затрагивать график движения пассажирских поездов. Оперативные службы компании следят за погодной ситуацией, при необходимости количество привлекаемых сил корректируется, добавили в РЖД.

<https://ria.ru/20190128/1550011549.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; РФ В ИЮЛЕ 2018–ЯНВАРЕ 2019 ГГ. ЭКСПОРТИРУЕТ 31,7 МЛН Т ЗЕРНА, ТУРЦИЯ СТАНЕТ ЛИДЕРОМ В ЗАКУПКАХ — ЭКСПЕРТЫ

Россия за 7 месяцев текущего сельхозгода (с июля 2018 года по январь 2019 года) экспортирует 31,66 млн тонн зерна, что незначительно превышает поставки за аналогичный период прошлого сельхозгода (31,14 млн тонн). В январе сменится лидер в закупках: на место Египта выйдет Турция, прогнозируют эксперты аналитического центра АО «Русагротранс».

Как сообщил «Интерфаксу» руководитель центра Игорь Павенский, экспорт пшеницы составит 26,43 млн тонн против 24,5 млн тонн годом ранее, ячменя — 3,43 млн тонн против 3,74 млн тонн, кукурузы — 1,42 млн тонн против 2,68 млн тонн соответственно. Остаток к вывозу в феврале–июне 2019 года составит около 10,4 млн тонн против 21,57 млн тонн за аналогичный период 2018 года. Он будет представлен почти 8,4 млн тонн пшеницы и 2 млн тонн остальных культур.

По прогнозу центра, вывоз железнодорожным транспортом с июля 2018 года по январь 2019 года составит около 10,3 млн тонн против 10,5 млн тонн годом ранее. В первой половине сельхозгода (июль–декабрь 2018 года) железнодорожные отгрузки зерна на экспорт шли рекордными темпами по всем зернопроизводящим регионам, кроме юга — 2,7 млн тонн против 3,5 млн тонн за аналогичный период 2017 года. Регионы Черноземья

отгрузили на экспорт 3 млн тонн зерна (на 8% больше), Поволжье — 2 млн тонн (на 5% больше), Сибирь — 779 тыс. тонн (в 2,5 раза).

В январе через глубоководные порты будет выгружено 1,6–1,7 млн тонн зерна, что на 850 тыс. тонн меньше, чем в декабре 2018 года. Всего экспорт зерна в январе 2019 года составит около 2,75 млн тонн.

Как сообщил И.Павенский, экспортные цены на российскую пшеницу (содержание белка 12,5%) с поставкой в феврале выросли до \$244 за тонну. Цена предложения составляет от \$245 до \$250 за тонну. «Российские экспортеры вынуждены повышать цены из-за укрепляющегося внутреннего рынка и укрепления рубля, но сталкиваются с конкуренцией, в первую очередь, со стороны американской, аргентинской и французской пшеницы, которая с учетом фрахта оказывается дешевле предложения со стороны России в основных регионах потребления», — сказал он.

По словам эксперта, снижение конкурентоспособности российской пшеницы, скорее всего, приведет к дальнейшему сокращению экспорта до уровней в 2–2,5 млн тонн феврале–марте 2019 года. При этом доля железнодорожного транспорта из-за постепенного исчерпания запасов в регионах, близких к портам, и необходимости доставки из удаленных регионов будет расти. «Возобновление спроса на российскую пшеницу возможно в условиях корректировки курса рубля к доллару либо существенного роста мировой цены», — считает он.

И.Павенский прогнозирует, что в январе сменится лидер в числе крупных покупателей российского зерна. Первое место, которое длительное время занимал Египет, уйдет Турции, доля которой в январских поставках, по его оценке, составит 21,1%. Египет будет вторым с долей 12,8%, на третье место выйдет Марокко (7,6%).

РИА НОВОСТИ; 2019.01.28; ПОЕЗД МОСКВА–БЕЛГОРОД СТОЛКНУЛСЯ С ТРАКТОРОМ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

Пассажирский поезд Москва– Белгород столкнулся в Курской области с выехавшим на пути трактором, водитель которого в результате аварии был госпитализирован, сообщает в понедельник ЮВЖД.

Столкновение произошло около 12.40 мск 28 января в Курской области на регулируемом переезде перегона Солнцево — Сараевка Юго–восточной железной дороги.

«Водитель трактора выехал на пути перед приближающимся пассажирским поездом №745 Москва — Белгород, грубо нарушив правила дорожного движения. Машинист подал звуковые и световые сигналы, применил экстренное торможение, однако столкновения избежать не удалось», — говорится в сообщении.

По данным ЮВЖД, водитель трактора госпитализирован, локомотивная бригада и пассажиры поезда не пострадали.

«В 13:35 мск состав отправлен по назначению. На график движения других поездов происшествие не повлияло», — добавляет ЮВЖД.

Как пояснила РИА Новости начальник пресс–службы УМВД по Курской области Лилия Каменева, полиция по факту ДТП возбудила административное производство по статье КоАП «Нарушение правил движения через железнодорожные пути». По словам Каменевой, водитель 1980 года рождения тразв, в настоящее время он находится в больнице.

<https://ria.ru/20190128/1550020711.html>

ТАСС; 2019.01.28; В ПОДМОСКОВЬЕ ЭЛЕКТРИЧКА НАСМЕРТЬ СБИЛА МУЖЧИНУ

Электричка насмерть сбила молодого человека, переходившего пути в неполюженном месте в Московской области. Об этом ТАСС сообщили в пресс–службе Управления на транспорте МВД по Центральному федеральному округу.

«Сегодня вечером в районе станции Голицыно Белорусского направления электропоездом сообщением Одинцово — Москва смертельно травмирован мужчина 1986 года рождения. По предварительной информации, погибший переходил железнодорожные пути в неустановленном для этого месте», — сказал собеседник агентства.

По его словам, на месте происшествия работают сотрудники транспортной полиции, которые устанавливают обстоятельства произошедшего.

<https://tass.ru/proisshestviya/6051211>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.01.29; МИНТРАНС ПРОСИТ ИЗ БЮДЖЕТА 98 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НЕАТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ И СПЕЦИАЛЬНЫХ СУДОВ; ОНИ НУЖНЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ И СЕВЕРНЫХ ПОРТОВ

Министерство транспорта подготовило поправки в госпрограмму «Развитие транспортной системы», которую правительство приняло в декабре 2018 г. Для обеспечения круглогодичной работы портов Дальневосточного и Северо-Западного бассейнов **Минтранс** предлагает выделить из бюджета средства на строительство двух ледоколов мощностью 18 МВт класса Icebreaker7 (может плавать при толщине льда до 2 м) — по 7,3 млрд руб. на каждый. Для этих же целей министерство просит построить два вспомогательных ледокола мощностью 12–14 МВт (по 6,5 млрд руб.) и портовый ледокол мощностью 6–8 МВт за 5,5 млрд руб. Сроки выделения средств — 2019–2024 годы.

Еще 20,5 млрд руб. нужно выделить в 2019–2024 гг. на строительство двух гидрографических и двух лоцмейстерских судов ледового класса, а также модернизацию еще трех гидрографических судов, считает **Минтранс**. Также на 2022–2024 гг. министерство запрашивает 44,5 млрд руб. для строительства многофункциональных аварийно-спасательных судов ледового класса. Гидрографические суда, лоцманы и спасатели нужны для развития Северного морского пути.

«Аварийно-спасательное судно ледового класса Arc5 (самостоятельно может плавать в разреженных льдах толщиной 0,8–1 м) при дедвейте чуть менее 1200 т стоит не менее 3 млрд руб. — несколько таких судов проекта MPSV07 построено в России в предыдущие годы, логично, если будет продолжена эта серия», — говорит гендиректор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. С учетом указанной суммы речь может идти о 14–15 судах, которые в состоянии полностью обеспечить планы развития судоходства на Северном морском пути, добавляет Бурмистров.

Ледокольная часть предлагаемых поправок стоит, таким образом, 98 млрд руб. Также ледокольный флот страны (неатомные ледоколы эксплуатирует ФГУП «**Росморпорт**») пополнит достраиваемый ледокол «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт (станет самым мощным неатомным ледоколом в мире).

На «Викторе Черномырдине», который строился с 2011 г. и планировался к сдаче в 2018 г., в конце 2018 г. произошел пожар. В 2019 г. этот ледокол должен выйти на испытания, а передача заказчику («**Росморпорту**») состоится, скорее всего, в 2020 г., говорит Бурмистров.

Крупнейшим производителем ледоколов и судов ледового класса в мире является Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), говорил ее президент Алексей Рахманов в интервью «Ведомостям». «ОСК на Балтийском заводе строит три атомных ледокола мощностью 60 МВт (ЛК–60), корпорация обладает компетенциями для строительства любых судов ледокольной тематики», — напоминает представитель ОСК.

Каждый атомный ледокол ЛК–60 стоит примерно 45 млрд руб. В этом году должен быть подписан контракт на строительство еще двух ЛК–60, их заказчиком выступает «Атомфлот» (структура «Росатома»).

«Северный морской путь — это важный государственный проект, его успех во многом зависит от объема бюджетных вложений», — отмечает человек, близкий к Минпромторгу.

«В Минфин не поступали данные предложения Минтранса», — сказал представитель Минфина. Представитель Минтранса в понедельник вечером не ответил на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/29/792658-98>

КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ИВАН САФРОНОВ; 2019.01.28; ВЕРФЯМ ОСК МЕШАЮТ СТАРЫЕ ДОЛГИ; АСЗ ПРОСИТ У ГОСУДАРСТВА ДО 14 МЛРД РУБЛЕЙ

Амурский судостроительный завод (АСЗ), входящий в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК), может получить на докапитализацию от 7 млрд до 14 млрд руб. Вопрос по поручению президента рассматривает правительство, но пока ОСК не дала данные об убытках, на погашение которых пойдут деньги. Собеседники “Ъ” отмечают, что проблема накопленных убытков тянется со времени вхождения ряда верфей в корпорацию. АСЗ докапитализация необходима для новых заказов — по данным “Ъ”, верфь претендует на строительство судов для **Росморречфлота**.

Входящий в ОСК Амурский судостроительный завод может быть докапитализирован на 14 млрд руб., сообщил 28 января губернатор Хабаровского края Сергей Фургал. По его словам, такая сумма необходима, чтобы обеспечить стабильную работу, в том числе по новым заказам. Господин Фургал уточнил, что по докапитализации «есть поручение президента» правительству (цитата по «Интерфаксу»). Он добавил, что «есть два очень интересных заказа», которые загрузят АСЗ на десять лет.

В ОСК “Ъ” сообщили, что работа по докапитализации ведется совместно с правительством края и Минпромторгом РФ, но о сумме и сроках говорить пока рано. Средства могут пойти на улучшение финансового состояния, расчеты по обязательствам перед кредиторами и пополнение оборотных средств, заключили в ОСК. Источник “Ъ” в ОПК подтвердил, что намерение о докапитализации АСЗ «есть, но решение согласовывается».

В Минфине “Ъ” переадресовали в Минпромторг, где подтвердили наличие поручения о рассмотрении докапитализации АСЗ. Но пока верфь не представила достоверных данных об убытках, вопрос о сумме докапитализации варьируется от 7 млрд до 14 млрд руб., говорят в министерстве, добавляя, что ОСК не представила и согласованную программу оздоровления верфи. Кроме того, средства на докапитализацию покрывают убытки прошлых лет и не гарантируют появления новых, подчеркнули в Минпромторге.

АСЗ основан в 1936 году в Комсомольске-на-Амуре, строит корабли и суда до 25 тыс. тонн. В 2008–2009 годах завод был на грани банкротства, и в 2009 году Сбербанк, которому АСЗ задолжал 14 млрд руб., выкупил у частных акционеров 59% акций «за символическую цену». В итоге этот пакет перешел к ОСК (сейчас владеет 99,4% акций). Внешнее управление на АСЗ было снято в 2014 году, после мировой с кредиторами. В 2018 году прошла допэмиссия АСЗ, были размещены акции на 2,7 млрд руб. по номиналу. Сейчас уставный капитал — 22,6 млрд руб.

По данным МСФО за первое полугодие 2018 года, выручка АСЗ сократилась на 25%, до 4 млрд руб., убыток вырос в 9,4 раза, до 509,4 млн руб. Долгосрочные обязательства — 15,7 млрд руб. (по итогам 2017 года — 30,4 млрд руб.), краткосрочные — 26,7 млрд руб. (около 16 млрд руб.). Сегодня в портфеле заказов — два автомобильно-железнодорожных парома (см. “Ъ” от 12 сентября 2018 года), аварийно-спасательное судно (см. “Ъ” от 26 декабря 2018 года), судно снабжения полупогружных плавучих буровых, корветы и т. д. Источник “Ъ” в отрасли напоминает, что докапитализация АСЗ обсуждается не первый год, а проблема накопленных убытков характерна для многих заводов, сгенерировавших их еще до вхождения в ОСК. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что без докапитализации АСЗ не реструктуризирует долговую нагрузку и не сможет

предложить конкурентоспособные условия по срокам и стоимости строительства судов, выполнить жесткие требования государственного или оборонного заказа.

По словам собеседника “Ъ” в отрасли, АСЗ сейчас претендует на строительство трех–пяти судов арктического класса для Морспасслужбы **Росморречфлота** (см. “Ъ” от 20 декабря 2018 года). Источник “Ъ” в ОСК подтвердил намерения АСЗ получить этот заказ. «Завод в принципе будет бороться за каждый заказ на гражданские суда. Мы очень рассчитываем на магистральный план, в котором заложено строительство аварийно–спасательных судов, гидрографов»,— говорит он. По его словам, сегодня перед верфью стоит задача компактизации: у АСЗ много неиспользуемых площадей, которые должны быть проданы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867129>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190128/1550001482.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА МАЦИОНГ; 2019.01.29; РИСКИ АРКТИКИ; МОЖЕТ ЛИ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ СОСТАВИТЬ КОНКУРЕНЦИЮ ЮЖНОМУ, ЧЕРЕЗ СУЭЦКИЙ КАНАЛ?

О том, что Северный морской путь уже через пять лет должен стать глобальной транспортной артерией с объемом перевозок более 80 миллионов тонн в год, сегодня говорят и спорят все более активно. Чтобы оценить значимость этого пути, достаточно взглянуть на глобус. По Северному морскому пути можно отправлять грузы в любую точку мира — в Китай, Японию, США, Европу. По северному пути расстояние от Санкт–Петербурга до Владивостока 14 000 километров, а через его альтернативу Суэцкий канал — 23 000. От Мурманска до Йокогамы нужно преодолеть северным путем 5770 морских миль, а через Суэцкий канал в два раза больше — 12 840. Между тем пока по СМП проходит не больше сотни судов в год. Через Суэцкий канал — 18 000. Что мешает «растопить лед», может ли Северный морской путь составить конкуренцию Южному, через Суэцкий канал? Об этом в интервью «Российской газете» рассказал Александр Пилясов, директор Центра экономики Севера и Арктики Совета по изучению производительных сил при минэкономразвития и РАН.

Арктический феномен

Александр Николаевич, казалось бы, все козыри у нас — расстояние в разы короче, на всем пути следования ни одного пирата, почему бизнес пока предпочитает отправлять грузы Южным путем, а не Северным?

Александр Пилясов: Традиция перевозить грузы через Суэцкий канал складывалась десятилетиями, и переломить ее в одночасье невозможно. Логистические связи отточены, все работает как часы. А Севморпуть подавляющему большинству компаний представляется пока как некий арктический феномен. Да, нет пиратов, но не сбросишь со счетов климатические риски, они сохраняются даже в условиях потепления, когда навигационный период год от года увеличивается, и северные моря сегодня свободны ото льда уже до четырех месяцев в году. Но айсберги могут представлять порой куда большую опасность, чем многолетний толстый лед. Для мощной страховки от капризов арктической природы нужны суда усиленного ледового класса. Пока все эти ограничения позволяют говорить о Северном пути как об очень хорошем дополнительном транзитном транспортном канале, который может разгружать Суэцкий канал в периоды перегрузок. Тогда можно переключать часть грузов и пускать их по Севморпути.

Получается, нам остается ждать окончательного потепления, когда путь будет свободен ото льда круглогодично?

Александр Пилясов: Перспектива, думаю, все–таки прорисовывается гораздо раньше. Дело в том, что особый интерес к Севморпути проявляет сегодня Китай. Китайцы как никогда заинтересованы в диверсификации своих транспортных потоков в Европу. Экономическое будущее Китая сейчас во многом связывается с инициативой президента

Китай Си Цзиньпина проложить Новый шелковый путь — «Один пояс — один путь», как говорят китайцы. Но на самом деле имеется в виду много транзитных путей из Азии в Европу, в том числе и ледовый Шелковый путь, то есть путь через Арктику.

Экспериментальные проводки грузов по Севморпути уже идут, и интерес Китая вселяет надежду, что они постепенно станут регулярными, пусть изначально и небольшими по объему. Китай может стать мощным драйвером поставок грузов по СМП.

Китайская философия в помощь

Ряд экспертов настороженно говорят о том, что сложно будет выполнить неукоснительное правило поставки грузов «точно в срок» — *just-in-time delivery*. Что опять же связано с климатическими рисками. Но даже если сроки поставки по СМП брать с запасом, все равно будет быстрее, чем через Суэцкий канал...

Александр Пилясов: Да, вы правы, если снять требование *just-in-time delivery*, на условиях которого работают крупные компании США и Европы, при огромном количестве поставщиков и рынков сбыта наши шансы, безусловно, увеличатся.

Для кого-то требование «точно в срок» не настолько принципиально. Почему, скажем, китайцы довольно толерантны к капризам Северного морского пути? Потому что их ментальность допускает большую амплитуду по срокам доставки — две-три недели, месяц для них — по сути, пределы погрешности. Ну что это по сравнению с долгосрочной перспективой, по сравнению с вечностью, наконец? И совсем другое дело японцы, они просто не мыслят, как можно задержать поставку хотя бы на пару дней. Не случайно на всех экономических форумах японцы доказывают, что Северный морской путь рентабельным никогда не может быть в принципе. Китайцы же, напротив, всегда выражают оптимизм по долгосрочным возможностям СМП.

В каком состоянии сегодня портовая инфраструктура на протяжении Севморпути? Изменилось что-то со времен СССР?

Александр Пилясов: В советское время портовая номенклатура составляла от силы два-три коммерческих груза, а все остальное был социальный завоз в Арктику продовольствия, топлива и т.д. Больших требований к портовому хозяйству на севере тогда не предъявлялось, поскольку и необходимости в этом не было. Но если мы сегодня ведем речь об обслуживании большой международной транспортной магистрали, подходы меняются принципиально. Причем нужна не просто модернизация: «а давайте-ка вместо старого сделаем новое, но такое же». Необходимо весь ряд инфраструктурных объектов на протяжении СМП модифицировать и расширить, исходя из требований к современным портам. Особенно в ключевых. В Мурманске это уже происходит, но есть планы сделать основательный транспортный хаб в Петропавловске-Камчатском. В целом должна быть создана единая современная инфраструктурная сеть портов на протяжении всего СМП. В портах должны быть предусмотрены возможности для ремонта. И самое главное, нам предстоит создать логистические инфраструктурные сооружения, которые призваны обслуживать каждый свой вид груза, сегодня это огромная номенклатура самых различных видов продуктовых групп, под каждый из которых нужна настройка, свои обслуживающие терминалы.

Но на это могут уйти годы...

Александр Пилясов: Все зависит от потенциальных долговременных потребителей, от того, как скоро они появятся. Никто же не возьмется производить дорогостоящую модернизацию под мифического потребителя, строя планы просто так, в воздухе. Но когда появляется конкретный продукт и конкретный потребитель, дело может пойти очень быстро. Что наглядно доказывает пример с поставками сжиженного природного газа из порта Сабетта на Ямале. Современный порт был специально выстроен под поставки СПГ по всему миру, причем выстроен за очень короткое по нынешним временам время. И все потому, что была обозначена общая четкая стратегия на создание нового груза. Сегодня

танкерозовы с нашим газом идут в Европу, Азию, даже США, и именно по Северному морскому пути.

Дорога на край света

На ваш взгляд, Северный широтный ход, который строится сейчас на Ямале (железнодорожная магистраль, которая даст выход Транссибирской магистрали к порту Сабетта на Карском море. — Ред.), оживит поставки грузов по СМП?

Александр Пилясов: Безусловно, это большой шаг. Если проводить исторические параллели, когда-то, в 1930–1940-х годах сыграла огромную роль смычка Енисея и Северного морского пути. На первом этапе это стало каркасом, который послужил развитию СМП. Подводящие магистрали — речные, железнодорожные, тем более такие как СШХ, конечно, позволят быстрее вдохнуть жизнь в Севморпуть. Вряд ли в ближайшие 20–30 лет на протяжении СМП будут строиться новые порты, но укреплять, модернизировать существующие и к ним подтягивать новые транспортные магистрали, в том числе железнодорожные, — вот это вполне реалистично. Тогда эти порты заживут новой жизнью, станут узловыми точками для входа и новых трасс, и новых грузов.

И если говорить в целом, у нас довольно хорошие перспективы. Как-то, во время одной из дискуссий, на одном из симпозиумов представители Аляски говорили, мол, у нас, в нашем огромном штате нет ни одного настоящего арктического порта, сопоставимого с российскими. И это при том что освоение Аляски идет еще со времен Джека Лондона.

Александр Николаевич, что бы вы ответили тем, кто сегодня задается вопросом, а нужно ли осваивать Арктику, вкладывать средства в тот же Северный морской путь, когда экономическая целесообразность этого проекта далеко не всем очевидна?

Александр Пилясов: Это вопрос суверенитета России. Арктический феномен важно воспринимать в контексте развития нашей страны в целом. Для России Арктика — это просто часть ее самой. И поэтому, когда мои коллеги говорят, что нужно крепить связи ресурсных компаний и российских машиностроительных производств, они проводят как раз эту идеологию: для России Арктика и есть сама Россия. Поэтому для нашей страны и выбора как такового нет, не осваивать Север невозможно для России в принципе, как невозможно не осваивать саму Россию. Вопрос лишь в том, как это делать наиболее грамотно и эффективно.

Прогноз

Можно ли обойтись без ледоколов?

Генрих Алексеев, профессор, руководитель отдела взаимодействия океана и атмосферы Арктического и Антарктического НИИ Росгидромета:

– Площадь льда в арктических морях летом стремительно сокращается. В 1990-е годы навигация по Северному морскому пути продолжалась август и сентябрь, сейчас она начинается примерно с середины июля и захватывает октябрь. Летом 2012 года и вовсе был климатический рекорд, суда смогли свободно ходить в Арктике с середины июля до середины ноября, то есть практически пять месяцев в году. По всей видимости, период навигации к 2030-му, тем более к 2050 году может стать еще больше, но говорить о том, сколько продлится точно, пока преждевременно, нужны дополнительные замеры и новые оценки. Дело в том, что с севера, с высоких широт на открытые воды возможно опускание массивов льда, способных перекрыть отдельные участки СМП. Так, в 2007 году в сентябре был минимальный уровень ледяного покрова, но по проливу Вилькицкого без сопровождения ледокола пройти было невозможно. А это значит, что без ледокольной поддержки даже в навигационный период невозможно будет обойтись и в перспективе. При этом для круглогодичной навигации необходимы все-таки атомные ледоколы нового поколения. С одной стороны, площади, свободные ото льда, увеличиваются, и для судоходства это благо, а с другой — стремительные климатические изменения ведут к частым и очень суровым ледовым штормам, увеличению высоты ветровых волн. И к

этому нужно быть готовыми. Необходимы специальные ледовые службы, которые будут следить за перемещением айсбергов, тщательно отслеживать любую ледовую опасность.

<https://rg.ru/2019/01/28/mozhet-li-severnij-morskoj-put-sostavit-konkurenciiu-iuzhnomu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2019.01.28; ГЛАВНАЯ ВЕРСИЯ; СК ОБЪЯСНИЛ ПОЖАР НА СУДАХ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ

Следственный комитет РФ официально озвучил основную версию страшного пожара на двух танкерах в Черном море. По мнению следственного ведомства, несчастие случилось из-за нарушения правил безопасности при перегрузке судов.

Напомним, что СКР начал уголовное производство по факту гибели людей при пожаре двух грузовых судов в районе Керченского пролива. Делом занимается Южное управление СК на транспорте. Уголовное дело заведено по части 3 статьи 109 Уголовного кодекса России, то есть по факту «причинения смерти по неосторожности двум и более лицам».

Суда «Канди» и «Маэстро» под флагом Танзании загорелись, по предварительной информации, во время перекачки топлива с борта на борт вечером 21 января. По данным **Росморречфлота**, на двух судах было 32 человека. Все они граждане Индии и Турции.

Спасти удалось только 12 членам экипажа, десять тел подняли на борт, еще десять числятся пропавшими без вести.

До катастрофы на борт танкера «Канди» в порту Темрюк было погружено примерно 2,5 тысячи тонн сжиженного газа.

Танкер покинул российскую зону, после чего встретился в море с судном «Маэстро». Суда пришвартовались в открытом море и приступили к перекачке газа. Известно, что танкер «Маэстро» успел принять приблизительно 900 тонн топлива, когда начался пожар. Потушить его было невозможно. Пожар на двух танкерах в Черном море продолжается уже восьмые сутки. При этом суда не тонут. Они стоят на якорях.

Раненых выписали из больницы, и они покинули Крым. А несколько тел погибших граждан Турции уже отправили на родину.

<https://rg.ru/2019/01/29/reg-ufo/sk-nazval-osnovnuiu-versiiu-pozhara-na-tankerah-v-kerchenskom-prolive.html>

ТАСС; 2019.01.28; В РОСМОРРЕЧФЛОТЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ГОРЯЩИЕ В ЧЕРНОМ МОРЕ СУДА НЕ МЕШАЮТ СУДОХОДСТВУ

Горящие в Черном море суда не мешают судоходству, пожар на них продолжают тушить, сообщили в понедельник ТАСС в пресс-службе **Росморречфлота**.

«Судоходству не мешают, они стоят на прежних местах: «Маэстро» немножко за линией территориальных вод, а «Канди» на уровне восьми с небольшим миль от берега, стоят на якорях, никуда не двигаются», — сообщил собеседник агентства.

По его словам, танкеры продолжают орошать водой, для этого задействованы два буксира «Меркурий» и «Спасатель Демидов».

«Когда это случится [выгорание сжиженного газа], трудно сказать, сейчас на «Маэстро» горение спорадическое, то исчезает открытое горение, то снова появляется, а на «Канди» по-прежнему остается интенсивным», — сообщили в пресс-службе.

<https://tass.ru/proisshestiya/6051378>

ТАСС; 2019.01.28; ЭКСПЕРТ: ИНЦИДЕНТЫ С СУДАМИ В ЧЕРНОМ МОРЕ УЧАСТИЛИСЬ ИЗ-ЗА НЕЗАКОННОЙ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ

Количество происшествий с гражданскими судами в Черном море увеличилось в последние годы, в том числе из-за формирования стихийной площадки для незаконной

перевалки грузов вблизи территориальных вод РФ. Такое мнение ТАСС выразил главный редактор профильного издания «Морской бюллетень» Михаил Войтенко.

Пожар на танкерах «Маэстро» и «Канди», принадлежащих турецкой компании, возник 21 января в районе Керченского пролива за пределами территориальных вод России. Из 32 моряков удалось спасти 12 — все они граждане Турции и Индии. По предварительным данным, инцидент произошел во время перегрузки сжиженного газа с одного судна на другое, на танкерах находилось около 4,5 тыс. т топлива. Пожар не удастся потушить.

«Разливы [груза происходят], но чтобы такого масштаба — я не помню. С другой стороны, если поднять историю даже за 2018 год, то увидим, что аварийность пошла вверх, она аномально высокая, она не должна быть такой. Я считаю, что это из-за формирования такой «серой» зоны [для перевалки грузов вне портов], которая никак не контролируется», — сказал Войтенко.

В момент предполагаемой перегрузки газа оба танкера находились на нелегальной якорной стоянке в нейтральных водах неподалеку от Керченского пролива. При этом, по словам эксперта, перевалка грузов вне портов международными правилами не запрещена: она может происходить по разным причинам, чаще всего — если большое грузовое судно не может зайти в порт, и груз для него подвозят более мелкие.

Кроме того, отметил Войтенко, судовладельцы могут идти на такие меры, желая сэкономить и не платить за пользование инфраструктурой портов. «Есть отмывание денег, а есть отмывание груза. [Может быть] необходимость поменять документы, прикрыться от санкций, причем преследовать эту цель могут сами поставщики. При перегрузке с судна на судно происходит замена документов, и это дает возможность замаскировать поставщика», — пояснил он.

Одним из способов решения, по мнению Войтенко, может стать введение контроля. «Если бы это производилось под должным контролем безопасности со стороны портовых властей, таких ситуаций не было бы — по международным правилам, требуется для таких перегрузок план работ, уведомление властей прибрежных вод <...> И что, что судно находится в нейтральных водах? Если бы это был не газ, а, например, нефть, то задело бы и российскую территорию — были такие примеры <...> и если вы [перегрузку вне портов] допускаете, то следить все равно надо», — считает он.

<https://tass.ru/proisshestviya/6048168>

КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; АННА ЧИСТЯКОВА, ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.01.28; ВЫСОЦКУ ДОБАВЯТ УГЛЯ; «ЛУКОЙЛ» МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В ЛЕНОБЛАСТИ

Нефтяная компания «Лукойл» рассматривает площадку вблизи порта Высоцк под терминал по перевалке угля мощностью до 15 млн тонн, где уже действует ее нефтепродуктовый комплекс. С вводом нового терминала грузооборот порта может увеличиться почти в два раза. Эксперты отмечают, что выбор северо-западного направления в перераспределении грузооборота оправдан для нефтяных компаний: это позволит перенаправить потоки с латвийских и дальневосточных портов и сохранить экспортную ориентированность. Инвестиции в проект, по оценке аналитиков, составят до 17 млрд рублей.

«Лукойл» заявил об интересе в строительстве сухогрузного терминала по перевалке нефтяного кокса, угля и окатышей в порту Высоцк Ленинградской области, сообщила пресс-служба губернатора Александра Дрозденко по итогам встречи главы региона с президентом «Лукойла» Вагитом Алекперовым. Планируется, что объем грузооборота новой линии на первом этапе к 2021 году составит до 7 млн тонн в год. Проектная мощность терминала — 15 млн тонн, однако сроки реализации не уточняются.

Как пояснили в правительстве региона, сухогрузный терминал будет расположен вблизи действующего комплекса, что не потребует строительства дополнительной

инфраструктуры. «Уже сегодня в стране отмечается дефицит мощности перевалки угля и нефтяного кокса при поставках на экспорт», — отмечается в сообщении правительства Ленобласти. В «Лукойле» отказались от комментариев.

Основной объем грузооборота Высоцка обеспечивает нефтепродуктовый терминал «Лукойла» — ООО «РПК Лукойл-П» — 10,4 млн тонн (95% по данным за 2017 год), он имеет ответвление от магистральной железной дороги и свою промышленную железнодорожную станцию. Кроме этого, в Высоцке работают угольный стивидор ООО «Порт Высоцкий» (контролируется кипрской «Сибенко холдинг»), а также строится терминал СПГ мощностью 660 тыс. тонн в год. Проект ведет ООО «Криогаз-Высоцк» (совладельцы — «Новатэк» и «дочка» Газпромбанка — «Криогаз»). Рядом с Высоцком в бухте Дальняя Выборгского залива «Газпром» также строит комплекс по производству и отгрузке СПГ мощностью до 2 млн тонн. В апреле прошлого года сообщалось, что зять президента Казахстана Тимур Кулибаев, независимый директор «Газпрома», приобрел активы в порту Высоцк.

В правительстве Ленобласти отмечают, что строительство новой железнодорожной линии Лосево — Каменногорск (см. «Ъ» СПб от 06.08.2018) увеличит пропускную способность до 100 пар поездов в порты Приморск и Высоцк.

Морские порты Ленобласти — Усть-Луга, Приморск, Высоцк и Выборг — переработали в 2018 году около 173 млн тонн грузов, сообщили в правительстве региона. Доля Высоцка составила 18,8 млн тонн, что на 7% больше показателей 2017 года, из них навалочные грузы (уголь, кокс и другие) составили 7,9 млн тонн, а наливные грузы (нефтепродукты) — 10,9 млн тонн. По данным администрации морских портов Балтийского моря, объем перевалки угля и кокса в порту Усть-Луга снизился на 6% до 28,8 млн тонн, а в порту Выборг — вырос в 1,7 раза до 1,2 млн тонн.

Добыча угля в России выросла в 2018 году на 5,9% по сравнению с показателем предыдущего года и составила 433 млн тонн, по данным Центрального диспетчерского управления ТЭК (ЦДУ ТЭК). Поставки угля на внутренний рынок составили 181 млн тонн, что на 6,1% выше показателя 2017 года. Экспорт угля вырос на 2,2% — до 191 млн тонн. Источник «Ъ» на рынке отмечает, что эта динамика может сохраниться.

Из портов Северо-Запада уголь экспортируют в Германию, в Польшу, на Ближний Восток, в Северную Африку, говорит источник «Ъ» на рынке. За последние три года правительство России взяло курс на перераспределение транзита угля через латвийские порты в пользу отечественных портов Балтики, напоминает источник «Ъ». При этом потенциальный объем этого рынка оценивается в 17 млн тонн, продолжает собеседник «Ъ». Он добавляет, что активно развиваются проекты угольного терминала в Лавне (проектная мощность 18 млн тонн), многопрофильного перегрузочного комплекса (МПК) «Юг-2» (потенциальный объем перевалки угля 14 млн тонн к 2020 году), терминал навалочных грузов в порту Тамань (перевалка около 24 млн тонн угля), который строит компания ОТЭКО. «Ъ» также сообщал о борьбе за портовые мощности в Усть-Луге между железнодорожным оператором «Новотранс» и петербургским бизнесменом Ильей Трабером (см. «Ъ»-СПб от 16.11.2018 и 18.01.2019).

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что большая часть экспорта российского угля ориентирована на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, но трафик к дальневосточным портам серьезно ограничен пропускной способностью БАМа и Транссиба, поэтому наблюдается спрос на терминальные мощности Северо-Запада. Высоцку не потребуется значительное дноуглубление, говорит госпожа Малышева, но отмечает, что для запуска терминала может возникнуть необходимость ответвления железнодорожной линии, а также поставок нового технологичного оборудования в связи с изменением законодательства.

Генеральный директор «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров соглашается, что проблем с загрузкой терминала при условии введения в 2021–2022 годах не возникнет, так

как возможности увеличения экспорта угля в направлении портов Дальнего Востока ограничены. Эксперт оценивает инвестиции в проект на уровне 16–17 млрд рублей.

<https://www.kommersant.ru/doc/3866932?query=высоцк>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В ВЫСОЦКЕ, ОБСУЖДАЛИ ВОПРОС С ЛУКОЙЛОМ

Правительство Ленинградской области заинтересованно в строительстве в порту Высоцк сухогрузного терминала по перевалке кокса, угля и окатыша, сообщила пресс-служба администрации региона.

Планируемый объем грузооборота терминала «СПК Высоцк» на первом этапе реализации к 2021 году составит — до 7 млн тонн в год. Полная мощность предполагает увеличение грузооборота до 15 млн тонн. Планируется создать около 160 рабочих мест.

«Создание современного перевалочного комплекса обеспечит дальнейшее развитие портовой инфраструктуры Ленинградской области и Северо–Запада в целом. Уже сегодня в стране отмечается дефицит мощности перевалки угля и нефтяного кокса при поставках на экспорт. Кроме того «Высоцк» уже оснащен необходимой инфраструктурой, что позволит инвестору реализовать проект, оптимизируя затраты», — приводятся в сообщении слова губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко.

Проект терминала прошел обсуждение в ходе встречи главы региона и президента ПАО «ЛУКОЙЛ» (МОЕХ: ЛКОН) Вагита Аликперова.

Источники «Интерфакса» в ПАО «ЛУКОЙЛ» подтвердили, что этот вопрос обсуждался.

В настоящее время в порту Высоцк работают угольный стивидор «Порт Высоцкий» (согласно аналитической системе «СПАРК–Интерфакс», 100% уставного капитала принадлежат «Сибенко Холдинг Лимитед», Никосия, проектная мощность около 8 млн тонн) и нефтеналивной терминал компании «ЛУКОЙЛ» — ООО «РПК ЛУКОЙЛ–П», проектная мощность по перевалке нефтепродуктов составляет более 12 млн тонн в год.

ТАСС; 2019.01.28; ХАБАРОВСКИЙ МИНЗДРАВ ПРОВЕРИТ УРОВЕНЬ ЗАБОЛЕВАЕМОСТИ ЛЕГКИХ У ЖИТЕЛЕЙ ВАНИНО

Минздрав Хабаровского края проверяет уровень заболеваемости легких среди населения поселка Ванино, где есть проблемы с угольной пылью в порту. Об этом сообщил журналистам в понедельник губернатор Хабаровского края Сергей Фургал.

В Ванино на протяжении нескольких лет отмечаются проблемы с угольной пылью из–за перевалки топлива в порту. Жители поселка неоднократно выходили на митинги. Власти разрабатывали план мероприятий по предотвращению загрязнения воздуха пылью, сообщалось об установке специального оборудования в порту для решения проблемы.

Прокуратура проводит проверку по факту распространения пыли.

«Мной дано поручение минздраву края по заболеваемости среди жителей Ванино. Если будут преобладать заболевания бронхолегочной системы, связанные с пылью, <...> будем ставить вопрос о том, что действия или бездействие организации в порту наносит ущерб жизни и здоровью жителей Ванино, вплоть до ЧС», — сказал Фургал.

Он сообщил, что приедет в Ванино в начале февраля, встретится с жителями, посетит порт. «По результатам будет принято решение, скорее всего, надо будет выходить на органы федеральной власти для того, чтобы этот вопрос окончательно решить», — сказал Фургал, добавив, что над разрешением ситуации работает специально созданная межведомственная комиссия.

<https://tass.ru/obschestvo/6048440>

ИНТЕРФАКС СЕВЕРО–ЗАПАД; 2019.01.28; МОРЯКИ РОССИЙСКОГО СУДНА «ВИКТОР ТКАЧЕВ» ПОПАЛИ В БОЛЬНИЦУ В КОТ–Д'ИВУАРЕ — ПРОФСОЮЗ

По данным Российского профсоюза моряков, несколько членов экипажа судна «Виктор Ткачев» (компания–судовладелец ОАО «Мурманское морское пароходство», ММП) попали в больницу в Кот–д'Ивуаре, где судно находится длительное время.

По сообщению профсоюза со ссылкой на управление трудовыми ресурсами ММП, были госпитализированы четверо моряков.

В настоящее время, комментируют в ММП, «члены экипажа чувствуют себя хорошо», в больнице нет моряков пароходства.

«Мы сообщаем, что на «Викторе Ткачеве» произошла запланированная смена экипажа», — сообщили «Интерфаксу» в пресс–службе пароходства.

Вместе с тем, в ММП сообщили агентству, что «не обладают официальной информацией» о результатах медицинской экспертизы по установлению причин смерти капитана «Виктора Ткачева», который скончался 16 января по дороге в медицинское учреждение Абиджана.

По сообщению СМИ, у моряков, включая умершего капитана, была обнаружена малярия.

По данным системы Marine Traffic, в настоящее время теплоход продолжает находиться у берегов Абиджана.

Ранее в октябре 2018 года на борту балкера ММП «Поморье» во время нахождения в Новом Орлеане скончался член экипажа. В пресс–службе ММП отмечали, что причины смерти российского моряка установит экспертиза.

Как сообщалось, в 2018 году произошли задержания и аресты нескольких судов ММП в портах разных стран. Были и проблемы с задолженностью по заработной плате. Северо–Западное следственное управление СКР на транспорте сообщало о возбуждении уголовного дела по ч.1 ст.145.1 УК РФ (частичная невыплата свыше трех месяцев заработной платы). По данным следствия, сотрудники пароходства не получили зарплату на общую сумму более 8,7 млн рублей.

Кроме того, с заявлениями о банкротстве ММП в Арбитражный суд Мурманской области в разное время обращались ООО «Газпромнефть Марин Бункер», оператор бункерного бизнеса «Газпром нефти», и ООО «Бизнесконсалтсервис» (Санкт–Петербург). В первом случае заявленная задолженность составляла 8,3 млн рублей, во втором — 2,7 млн рублей. Впоследствии оба заявления были возвращены.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. Основным владельцем, по данным системы «СПАРК–Интерфакс», является Николай Куликов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ТРАПЕЗНИКОВ; 2019.01.28; В ПЕРМИ НАЧАЛАСЬ ОПЕРАЦИЯ ПО СПАСЕНИЮ ДРЕЙФУЮЩИХ КОРАБЛЕЙ

Сегодня утром в Перми началась спасательная операция по выводу унесенных ледоходом судов, которые вмерзли в лед недалеко от Коммунального моста через реку Каму.

Как пояснили в пресс–службе администрации города Перми, в спасательной операции используется буксир–толкач «Шлюзовой–102», который пробил канал до вмерзших в лед судов и пришвартовался к ним. Завтра начнется второй этап спасательной операции — буксировка судов к месту безопасной стоянки.

Напомним, 23 января из–за резкого подъема воды в Каме от городского причала оторвался теплоход «Иртыш» и дебаркадер. Позднее они вмерзли в лед чуть ниже по течению. Находившиеся на судах люди были эвакуированы.

<https://rg.ru/2019/01/28/reg-pfo/v-permi-nachalas-operaciia-po-spaseniiu-drejfuiushchih-korablej.html>

КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.01.29; АВИАКЕРОСИН ПОДЕШЕВЕЛ БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОДОЛЖАЮТ ЖАЛОВАТЬСЯ НА УБЫТКИ

Цена авиатоплива в российских аэропортах в начале года снизилась в среднем на 0,14% к декабрю, в отдельных случаях падение достигало почти 10%. Однако год к году по-прежнему наблюдается рост на 11%. Эксперты связывают новый тренд со снижением мировых цен на нефть и сезонным падением спроса на керосин со стороны производителей зимнего дизтоплива. При этом авиаторы не считают снижение достаточным даже для безубыточной работы в низком зимнем сезоне.

В январе цены на авиакеросин в российских аэропортах снизились к декабрю 2018 года в среднем на 0,14%, до 54,6 тыс. руб. за тонну, следует из сообщения **Росавиации**. В аэропортах Сочи и Краснодара цены за январь упали на 9,2% и 8,6% соответственно. Подешевел керосин в аэропортах Московского авиаузла. Так, единственный оператор аэропорта Домодедово — ЗАО «Домодедово Фьюэлз Фасилитис» — снизил цены на 5,8%. Операторы аэропорта Внуково — ЗАО «Авиационно-заправочная компания» и ЗАО «Топливо-заправочный сервис» — на 6,5% и 3,5% соответственно. АО «Аэро-Шереметьево» и ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» сохранили цену на уровне 46,86 тыс. и 48,3 тыс. руб. за тонну соответственно, зато ЗАО «ТЗК Шереметьево» опустило ее на 4,9%, до 48,3 тыс. руб. за тонну.

При этом относительно января 2018 года средняя стоимость авиатоплива выросла на 11%. На СПбМТСБ авиакеросин дорожал в течение почти всего 2018 года. Рост составлял почти 30%, когда стоимость топлива в октябре добралась до максимума — 54,4 тыс. руб. за тонну. Но затем вслед за дешевеющей нефтью цены пошли вниз и к нынешнему моменту фактически вернулись к значениям начала 2018 года. Михаил Турукалов из «Аналитики товарных рынков» поясняет, что авиакеросин подешевел вслед за снижением мировых цен на нефть и нефтепродукты. Кроме того, удешевлению керосина способствует сезонное снижение спроса в связи со скорым завершением холодов, уточняет господин Турукалов, так как керосин используется в производстве зимнего дизтоплива на нефтебазах.

В авиакомпаниях подтверждают, что в январе цены немного снизились, но этого недостаточно, чтобы рассчитывать на прибыльность бизнеса авиаперевозок. «Снижение несопоставимо со случившимся за последний год ростом»,— сказали в авиакомпании Utair. В S7 отмечают, что снижение цен происходит с рекордно высокого в отрасли уровня — в 2017–2018 годах рост составил 45%. «Нагрузка на авиакомпании остается крайне высокой, перевозчики нуждаются в дополнительной помощи со стороны государства в виде повышения уровня возмещения акциза на авиакеросин»,— говорят в авиакомпании.

Собеседник “Ъ” в отрасли отмечает, что в начале каждого года происходит стабилизация цен на топливо, что не гарантирует их дальнейшего снижения или отсутствия роста. «В январе 2018 года авиакомпании уже генерировали убытки, хотя тогда цены были ниже. Сейчас в отрасли продолжается низкий сезон, и перевозчики продолжают работать в убыток»,— говорит собеседник “Ъ”.

В конце 2018 года Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) направила Владимиру Путину письмо, попросив предоставить авиаторам господдержку до конца первого квартала 2019 года. В АЭВТ грозили уходом с рынка самых убыточных игроков и предлагали увеличить для перевозчиков налоговый вычет из акцизов на топливо.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867128>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; ТОПЛИВОЗАПРАВКА САМОЛЕТОВ В ЯНВАРЕ ПОДЕШЕВЕЛА ВО ВСЕХ АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ

Почти все топливозаправочные компании, работающие в аэропортах Московского авиаузла, в январе снизили цены на свои услуги относительно предыдущего месяца, свидетельствует статистика **Росавиации**.

Из шести компаний ценник не изменился только у ООО «Газпромнефть–Аэро Шереметьево» и АО «АЭРО–Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта TPS Avia Holding), оставшись в январе 2019 г. на уровне декабря 2018 г. — 46,86 тыс. руб. за тонну керосина.

При этом у принадлежащего «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) ЗАО «ТЗК Шереметьево» стоимость топлива снизилась на 4,9%, до 48,3 тыс. руб.

Работающие во «Внуково» ЗАО «Авиационно–заправочная компания» и ЗАО «Топливо–заправочный сервис» (оба принадлежат физлицам) снизили цены на 6,5% и 3,5%, до 48,6 тыс. руб. и 49,8 тыс. руб. за тонну топлива соответственно.

Тонна топлива ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура DME Ltd, холдинговой компании группы «Домодедово») в январе подешевела на 5,8%, до 48,8 тыс. руб.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Средняя стоимость керосина в российских аэропортах за отчетный период снизилась на 0,14%, до 54,624 тыс. руб. за тонну, отмечает **Росавиация**.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.28; РОСПОТРЕБНАДЗОР РАССКАЗАЛ, ЧТО МОЖНО ПОТРЕБОВАТЬ ОТ АВИАКОМПАНИИ ПРИ ЗАДЕРЖКЕ РЕЙСА

Специалисты Роспотребнадзора рассказали, какие бесплатные услуги могут требовать граждане от авиаперевозчиков в случае задержки рейса. Об этом сообщает Inforeactor.

Если вылет задерживается на два часа и более, пассажир вправе потребовать прохладительные напитки и два телефонных звонка, либо два сообщения по электронной почте.

В случае задержки рейса на четыре часа и более авиакомпания должна предоставить пассажирам горячее питание. Раздавать еду должны каждые шесть часов — в дневное время и каждые восемь часов — в ночное время.

Авиакомпания должна разместить пассажиров в гостинице и обеспечить трансфер до аэропорта и обратно, если рейс задерживается на восемь часов днём и на шесть часов ночью.

При длительной задержке вылета гражданам должны предоставить возможность хранения багажа, пассажирам с детьми обеспечить доступ в комнату матери и ребёнка.

Клиенты авиакомпаний в течение шести месяцев имеют право потребовать от перевозчика неустойку в размере 25% от минимального размера оплаты труда (МРОТ) за каждый час задержки. При этом размер компенсации не может превышать 50% от стоимости билета

В Роспотребнадзоре подчеркнули, что пассажиры могут требовать все вышеперечисленные услуги и компенсацию, если задержка рейса произошла по вине авиакомпании или из–за неблагоприятных погодных условий. Если вылет откладывается из–за технической неисправности самолёта или по независящим от перевозчика причинам, компания не платит.

<https://www.pnp.ru/social/rospotrebnadzor-rasskazal-chto-mozhno-potrebovat-ot-aviakompanii-pri-zaderzhke-reysa.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; «АЭРОФЛОТ» С ИЮНЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В МАРСЕЛЬ

Авиакомпания «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) 1 июня 2019 года открывает регулярные рейсы Москва — Марсель.

Полеты будут выполняться пять раз в неделю на самолетах Airbus 320, сообщается на сайте перевозчика.

Как отмечается, Марсель наряду с Парижем, Ниццей и Лионом станет четвертым городом во Франции, куда «Аэрофлот» будет выполнять собственные рейсы в летнем расписании 2019 года.

Марсель — самый крупный город во Франции после Парижа.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ РЕЙСЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В ПАРИЖ НЕ РАНЬШЕ ОСЕНИ

Авиакомпания «Победа» может запустить регулярные авиарейсы из Калининграда в Париж не раньше осени 2019 года, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиаперевозчика.

«Победа» может начать полеты из Калининграда в Париж не раньше осенне-зимнего расписания 2019 года. Дело в том, что на момент подготовки летнего расписания 2019 года на ноябрьской комиссии (при Минтрансе РФ — ИФ) нами был получен отказ в допуске на обслуживание этого маршрута. Изначально планировалось начать полеты с 1 декабря 2018 года и продолжить в летнем сезоне», — пояснили в компании.

Как сообщалось ранее, 16 января текущего года аэропорт Храброво анонсировал открытие регулярных рейсов Калининград — Париж с 31 марта 2019 года.

Ранее генеральный директор аэропорта Александр Корытный говорил, что авиакомпания «Победа» и калининградский аэрокомплекс планируют реализовать проект трансферного хаба: компания будет привозить в Храброво московских пассажиров из Внуково, забирать калининградских и затем доставлять их в различные города Западной Европы. По его словам, перед Храброво стоит задача снизить время стоянки в аэропорту, она не должна занимать больше одного часа.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ, КАК СОБЛЮДАЛИСЬ ПРАВА ПАССАЖИРОВ ПРИ ОТМЕНАХ И ЗАДЕРЖКАХ РЕЙСОВ В МОСКОВСКИХ АЭРОПОРТАХ

Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) начала проверку в связи с многочисленными отменами и задержками авиарейсов в аэропортах Московского авиаузла, сообщили Интерфаксу в ведомстве.

«Московская межрегиональная транспортная прокуратура организовала проверку в связи с многочисленными отменами и задержками авиарейсов (более 300 авиарейсов) в аэропортах Московского авиаузла в период 25 по 27 января 2019 года», — сказала представитель ММТП Екатерина Короткова.

По ее словам, в ходе проверочных мероприятий прокуратура оценит соблюдение поднадзорными авиакомпаниями исполнения законодательства о соблюдении прав потребителей, лицензионного законодательства и законодательства в области перевозки пассажиров воздушным транспортом.

«В настоящий момент изучаются статистические сведения о выполнении рейсов, данные о метеообеспечении полетов, соответствующая информация из Госкорпорации по организации воздушного движения», — отметила Е. Короткова.

Также, будет установлено, как при этом авиакомпаниями соблюдали права пассажиров, были ли им предоставлены соответствующие услуги при ожидании рейсов.

За нарушения требований вышеуказанного законодательства предусмотрена административная ответственность в соответствии с ч. 3

ст. 14.1.2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией) и

ст. 14.4 КоАП РФ (продажа товаров, выполнение работ либо оказание населению услуг ненадлежащего качества).

Проведение соответствующей проверки поручено Московскому прокурору по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В ДЕКАБРЕ НА 15%, В 2018 Г — НА 11%

Группа «Аэрофлот» увеличила перевозки в декабре 2018 года на 15,4% относительно декабря 2017 года, до 4,3 млн пассажиров.

На внутренних линиях группа перевезла 2,4 млн человек (+16%), на международных — 1,9 млн (+14,6%). Пассажирооборот за отчетный период увеличился на 14,3%, до 11,2 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел уменьшилась на 1,5 процентного пункта, до 77,1%, коммерческая загрузка — на 2,5 п.п., до 65,1%.

За весь 2018 год пассажиропоток группы вырос на 11,1%, до 55,7 млн человек — менеджмент «Аэрофлота» ранее прогнозировал рост показателя на 11–12%. Пассажирооборот группы увеличился на 9,9%, до 143,2 млрд пассажиро-километров, занятость кресел сократилась на 0,1 п.п., до 82,7%, коммерческая загрузка подросла на 0,5 п.п., до 69,3%.

Авиакомпания «Аэрофлот — российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT) в прошлом месяце перевезла 2,9 млн пассажиров (+13,5%). Внутренние перевозки выросли на 18,1%, до 1,44 млн человек, международные — на 9,5%, до 1,48 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 9,1%, до 7,98 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел компании снизилась на 2,2 п.п., до 74,9%, коммерческая загрузка — на 2,7 п.п., до 63,5%. За весь прошлый год авиакомпания перевезла 35,8 млн человек, показав рост на 8,9%.

В декабре флагманская авиакомпания группы ввела в эксплуатацию один Airbus A320 и один Boeing 737–800 и вывела при этом один Airbus A321: на конец года парк перевозчика был сформирован из 253 судов. Общий парк группы на конец отчетного периода насчитывал 366 самолетов.

«Аэрофлот» — крупнейшая авиационная группа в РФ. Объединяет компании «Аэрофлот — российские авиалинии» (работает в премиальном ценовом сегменте), «Россию» (средний сегмент), низкобюджетную «Победу» и работающую на Дальнем Востоке «Аврору». Основной акционер «Аэрофлота» — Росимущество (51,2%), пакетом в 3,5% владеет госкорпорация «Ростех», 5,2% принадлежит физлицам, 0,1% — менеджменту компании, 40% — у институциональных инвесторов.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-uvlichil-passazhiropotok-v-2018-godu-na-111-do-557-mln-passazhirov-2019-01-28/>

ТАСС; 2019.01.28; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИВАНОВА УВЕЛИЧИТСЯ НА 50% ЗА СЧЕТ НОВЫХ РЕЙСОВ В 2019 ГОДУ

Пассажиропоток аэропорта Иванова вырастет в 2019 году на 50% за счет открытия авиасообщения с курортами Краснодарского края и Крымского полуострова. Об этом сообщил ТАСС генеральный директор аэропорта Николай Субботин.

«В 2019 году мы планируем увеличить пассажиропоток примерно до 30 тыс. пассажиров, что на 50% больше показателей 2018 года. Это станет возможным за счет сохранения частоты полетов по уже имеющимся и новым направлениям. Например, рейсы в Санкт-Петербург станут ежедневными, ранее полеты туда осуществлялись три раза в неделю. Также у нас появятся новые южные направления — в Симферополь и Анапу, которые будут действовать с начала июня и до конца сентября», — сказал он.

Он уточнил, что рейс Иваново — Анапа будет осуществляться авиакомпанией «Руслайн» 50-местными воздушными судами Bombardier CRJ-100/200. Открытие продажи билетов планируется в первой декаде февраля. Рейсы Иваново — Симферополь и Иваново — Сочи будут выполняться авиакомпанией Nordavia на самолетах Boeing 737–500.

В текущем году **Росавиация** заключила договоры с перевозчиками о выполнении субсидируемых рейсов по направлениям Иваново — Санкт-Петербург и Иваново — Сочи.

Ранее губернатор Ивановской области сообщил, что для развития экономики региона важно связать Иваново удобным транспортным сообщением с экономическими центрами России. Первым проектом стал запуск в марте 2018 года скоростного электропоезда «Ласточка» до Москвы. При этом авиарейсы до Москвы были отменены как нерентабельные.

Аэропорт федерального значения Иваново (Южный) расположен в 7 км к юго-западу от центра города. В 2008 году аэропорт возобновил работу после масштабной реконструкции. Перестроена взлетно-посадочная полоса, благодаря чему сегодня аэропорт способен принимать самолеты со взлетной массой до 200 тонн, а также вертолеты всех типов.

<https://tass.ru/ekonomika/6050392>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.01.28; ВЗЛЕТ ПО РАСПИСАНИЮ; ИСПЫТАНИЯ МС–21 ЗАВЕРШАТСЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2020 ГОДА

Проект российского гражданского самолета МС–21 получит в этом году 1,58 миллиарда рублей бюджетных субсидий. Премьер–министр Дмитрий Медведев уверен, что Россия сможет провести при его создании импортозамещение, необходимое из–за ограничений США. К 2022 году уровень локализации должен достигнуть 97 процентов.

Глава правительства на совещании со своими заместителями сообщил о подписании постановления для выделения субсидий на создание, производство и поддержку МС–21. В 2019 году на эти цели предоставят 1,58 миллиарда рублей, в 2020 и 2021 годах — 4,11 и 4,81 миллиарда соответственно. Субсидированию подлежат 90 процентов затрат изготовителя воздушных судов, связанных с реализацией и обслуживанием самолетов, включая приобретение тренажеров для подготовки авиационного персонала, средств наземного обслуживания и создание склада запасных частей. Кроме того, на 90 процентов будут субсидироваться затраты производителей самолета и его составных частей на уплату процентов по кредитам, полученным на реализацию проекта.

Это позволит развивать независимую от иностранных поставщиков компонентную базу самолета. В прошлом году, как известно, США ввели новые ограничения в торговле с российскими компаниями, в том числе и в целях оказания давления на программу МС–21. Однако зампред правительства Юрий Борисов полагает, что в скором времени проект практически не будет зависеть от импорта, достигнув уровня локализации в 97 процентов. – Это важная информация, тем более что действительно нам постоянно пытаются палки в колеса ставить, в том числе и по авиапрому, но нет никаких сомнений, что мы проведем и здесь импортозамещение, и самолет будет действительно очень хороший, — подчеркнул Дмитрий Медведев.

Сейчас над сертификационными полетами работают два образца МС–21. В марте в строй должен встать третий борт, а ближе к концу и четвертый, который сейчас собирается в Иркутске. «Завершение сертификационных испытаний запланировано на вторую половину 2020 года. На сегодняшний день проведено уже 122 полета. Все идет в графике. У нас нет сомнений, что самолет «встанет на крыло» именно в обозначенные сроки», — заявил Юрий Борисов.

Основным производителем самолета будет завод «Иркут». В год планируется выпускать до 70 самолетов, но, считает вице–премьер, показатель может быть выше: с министерством промышленности и торговли рассматривается наращивание производства до 100 самолетов в год с упором на внутренний рынок. Всего на сегодня получено 175 твердых заказов, причем они оплачены. Стартовым заказчиком стал «Аэрофлот». В целом же мировая потребность в подобных самолетах оценивается в 850 единиц.

На совещании глава правительства Дмитрий Медведев сообщил о создании территории опережающего развития в городе Галич Костромской области. Свое решение премьер–

министр объяснил тем, что «это монопрофильное территориальное образование и там используется форма этого ТОРа так же, как это делается в ряде случаев на Дальнем Востоке». В экономику моногорода, отметил вице-премьер Виталий Мутко, ожидается вливание около 8,5 миллиардов рублей инвестиций, будет создано 750 новых рабочих мест. Реализация механизма в моногородах себя оправдывает, считает зампред правительства. Всего создано 66 ТОРов, в прошлом году совокупный объем инвестиций составил 15 миллиардов рублей, появилось около 9 тысяч рабочих мест. На сегодняшний день 14 новых проектов постановлений о создании таких территорий находятся в правительстве, министерство экономического развития готовит еще 16.

<https://rg.ru/2019/01/28/iurij-borisov-rasskazal-kogda-zavershatsia-ispytaniia-samoleta-ms-21.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-videlit-pochti-16-mlrd-rublei-v-2019-godu-na-sozдание-samoletov-MS-21-2019-01-28/>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; В «ТУПОЛЕВЕ» ЖДУТ ПЕРВОГО ПОЛЕТА ОПЫТНОГО ОБРАЗЦА СВЕРХЗВУКОВОГО ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТА В 2027 ГОДУ

Опытный образец сверхзвукового гражданского самолета, как ожидается, взлетит в 2027 году, сообщил первый замначальника ПКЦ «Технические проекты» компании «Туполев» Михаил Никулочкин.

«Реализация проекта предполагается в два этапа: разработка самолета-демонстратора — первый вылет запланирован на 2024 год, разработка опытного образца — первый вылет запланирован на 2027 год», — заявил М.Никулочкин на торжественном собрании, посвященном 50-летию первого полета Ту-144.

По его словам, стоимость научно-исследовательских работ, включающих создание самолета-демонстратора, составит более 42 млрд рублей, а опытно-конструкторские работы (ОКР) обойдутся в 57 млрд рублей.

Он отметил, что цена билета бизнес-класса Москва-Хабаровск для получения прибыли авиакомпанией должна составить более 150 тыс. рублей.

9 января 2019 года глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявил «Интерфаксу», что в России ведутся предпроектные исследования для создания сверхзвукового гражданского самолёта.

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

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

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

Глава Минпромторга считает, что сверхзвуковой авиалайнер не станет массовым продуктом на рынке

«Учитывая значительный объём инвестиций, выделяемых Минпромторгом на модернизацию предприятий авиационной промышленности и научных организаций, эти уникальные новые компетенции и технологии, безусловно, будут задействованы в создании нового сверхзвукового пассажирского самолёта, в случае, если проект будет признан целесообразным», — заявил Д.Мантуров.

«Однако, учитывая существующие нормативные ограничения на эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолётов, потенциальная рыночная ниша для таких самолётов представляется довольно небольшой», — отметил министр.

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

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

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

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

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

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

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

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

Президент напомнил, что в СССР существовал гражданский сверхзвуковой самолёт Ту–144.

ИНТЕРФАКС–ПОВОЛЖЬЕ; 2019.01.29; АЭРОПОРТ САРАТОВА ВТОРЫЕ СУТКИ ПОДРЯД РАБОТАЕТ С ПЕРЕБОЯМИ ИЗ–ЗА НЕПОГОДЫ

Неблагоприятные погодные условия снова стали причиной задержки авиарейсов в аэропорту Саратова во вторник.

На онлайн–табло аэропорта сообщается, что из–за плохих метеоусловий задержаны три утренних рейса в Москву (Шереметьево, Внуково) и рейс в Сургут.

Кроме того, самолеты с задержкой вылетят в Саратов из Москвы (Шереметьево) и из Сургута.

По данным Саратовского гидрометцентра, сильный ветер, снегопад и туман с ухудшением видимости до 500 м и менее могут сохраниться в городе еще несколько суток.

РИА НОВОСТИ; 2019.01.28; ИСК К «ПОБЕДЕ» ОБ ОТМЕНЕ ПЛАТНОЙ РЕГИСТРАЦИИ НА РЕЙСЫ РАССМОТРЯТ 13 ФЕВРАЛЯ

Щербинский суд Москвы 13 февраля рассмотрит по существу иск Московской межрегиональной транспортной прокуратуры к авиакомпании «Победа» об отмене платной регистрации на рейсы, сообщила РИА Новости пресс–секретарь суда Светлана Ехтанигова.

«На понедельник была назначена беседа, но никто из сторон не явился, поэтому суд назначил на 13 февраля в 16.00 рассмотрение иска по существу», — сказала пресс–секретарь.

Авиакомпания «Победа» с осени прошлого года ввела платную регистрацию в зарубежных аэропортах, при этом у пассажиров осталась возможность бесплатно пройти

онлайн–регистрацию на сайте перевозчика. В лоукостере объясняли, что вынуждены пойти на такую меру, чтобы компенсировать резкий рост цен на топливо.

Ранее в лоукостере сообщили, что намерены отстаивать в суде права клиентов не платить за услугу регистрации в аэропорту. По их словам, введение платы за регистрацию агентом в аэропорту — это давняя мировая практика. Представители авиакомпании считают, что неправильно включать в тариф стоимость услуги регистрации, если клиенты хотят сэкономить и зарегистрироваться самостоятельно.

<https://ria.ru/20190128/1550025299.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; СУД ПРИОСТАНОВИЛ ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЯ О ВЗЫСКАНИИ С «ДОМОДЕДОВО» 834 МЛН РУБ. В БЮДЖЕТ

Арбитражный суд Московского округа 24 января удовлетворил ходатайство ООО «Международный аэропорт «Домодедово» о приостановлении исполнения постановления Десятого арбитражного апелляционного суда, который 19 декабря 2018 года решил взыскать с аэропорта в бюджет городского округа Домодедово 834,4 млн рублей по делу о загрязнении вод ручья Безымянного.

Как следует из картотеки суда, исполнение решения приостановлено до завершения производства по кассационной жалобе, которую подал аэропорт. Рассмотрение кассации суд назначил на 21 февраля.

В ходатайстве должник указывает, что 28 декабря 2018 года им получена банковская гарантия Райффайзенбанка на сумму 834,4 млн рублей, что позволяет исполнить обжалуемое постановление.

Ранее сообщалось, что апелляционный суд по жалобе Росприроднадзора отменил решение Арбитражного суда Московской области, который 4 июня 2018 года отказал ведомству во взыскании с аэропорта 834,4 млн рублей.

Суд первой инстанции принял к рассмотрению иск Росприроднадзора в декабре 2017 года. По данным ведомства, аэропорт при осуществлении хозяйственной деятельности сбрасывал сточные воды «на рельеф местности с последующим впадением в Безымянный ручей — приток реки Гнилуши».

Сброс сточных вод «производится в отсутствие соответствующих разрешений», отмечается в судебных материалах. Сумму вреда, причиненного водному объекту за период с 18 мая по 28 июня 2017 года, Росприроднадзор оценил в 834,3 млн рублей. Деньги, по мнению истца, необходимо взыскать в пользу бюджета городского округа Домодедово.

В качестве доказательств Росприроднадзор представил результаты отбора проб сточных и природных вод. Но суд первой инстанции счел, что «экспертные исследования проведены лицами, которым в силу прямого указания закона не могло быть поручено проведение указанной экспертизы», отмечается в материалах. Суд пришел к выводу, что надлежащих доказательств не представлено.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; СБЕРБАНК ОТКРЫЛ «УРАЛЬСКИМ АВИАЛИНИЯМ» ЛИМИТ НА \$10 МЛН ДЛЯ РАСЧЕТОВ ПО ДОГОВОРАМ ЛИЗИНГА

ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) и Сбербанк (MOEX: SBER) заключили генеральное соглашение об открытии мультивалютного возобновляемого лимита на \$10 млн, сообщается в материалах авиаперевозчика.

Средства предоставляются на срок до 24 января 2024 года для расчетов по договорам операционного лизинга, заключенным с SB Leasing Ireland Limited (Ирландия, входит в группу Сбербанка).

В рамках соглашения банк открывает непокрытые аккредитивы, в том числе необеспеченные на дату открытия денежными средствами авиакомпании или кредитными средствами банка в долларах и евро. Каждый из аккредитивов, открываемых в рамках

соглашения, должен иметь срок действия не более 36 месяцев. Сумма аккредитива не может превышать сумму действующего лимита.

В материалах авиакомпании говорится, данное генеральное соглашение является взаимосвязанным с ранее заключенными генеральными соглашениями об открытии мультивалютных возобновляемых лимитов на проведение операций торгового финансирования с использованием непокрытых аккредитивов от 3 октября 2016 года и от 19 декабря 2016 года.

Общий размер обязательств по взаимосвязанным сделкам составляет 4,445 млрд рублей.

Ранее сообщалось, что весной 2018 года «Уральские авиалинии» заключили с американской корпорацией Boeing договор на приобретение в лизинг 14 самолетов Boeing–737–8. Арендодателем выступила SB Leasing Ireland Ltd. Общая стоимость взаимосвязанных сделок составляет \$738,85 млн в ценах января 2017 года. Поставка воздушных судов ожидается в период с октября 2019 года по май 2022 года.

«Уральские авиалинии» входят в топ–5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Флот состоит из 47 самолетов Airbus (двадцать четыре A320, шестнадцать A321 и семь A319), все они взяты авиакомпанией в операционный лизинг.

Крупнейший акционер компании — ее генеральный директор Сергей Скуратов.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; СОТРУДНИКАМ «ТРАНСАЭРО» ВЫПЛАТИЛИ ДОЛГИ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 650 МЛН РУБ. ПРИ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С ПРОКУРАТУРОЙ

Работникам обанкротившейся авиакомпании «Трансаэро» выплачены долги по зарплате на сумму 662 млн рублей, сообщили в Генпрокуратуре России в понедельник.

«В январе 2019 года при тесном взаимодействии Северо–Западной транспортной прокуратуры с уже новым конкурсным управляющим ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» погашены долги по оплате труда в размере более 662 млн рублей перед 5 953 работниками», — говорится в сообщении.

Отмечается, что по состоянию на декабрь 2018 года имелась задолженность перед 23 работниками авиапредприятия в размере около 2,3 млн рублей и перед 4837 бывшими работниками — более 700 млн рублей.

Как уточнили в надзорном ведомстве, долги по зарплате в ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» перед более чем 2 тыс. работников возникли еще в конце 2015 года.

В сообщении подчеркивается, что ранее руководством этой компании не принимались надлежащие меры к своевременной и в полном объеме оплате труда, и только по требованию прокуратуры были произведены выплаты по погашению задолженности по заработной плате за 2015–2016 годы в размере более 3,5 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.28; ПЕРМСКИЙ КРАЙ НАМЕРЕН КУПИТЬ АЭРОПОРТ БЕРЕЗНИКОВ У ЭКС–ДЕПУТАТА ЗАКСОБРАНИЯ РЕГИОНА

Власти Пермского края планируют приобрести в краевую собственность аэропорт «Березники», сообщили «Интерфаксу» в пресс–службе регионального **министерства транспорта**.

Стоимость и сроки закрытия сделки в министерстве не уточнили. По данным пресс–службы, балансовая стоимость аэропорта составляет 78 млн рублей.

По словам собеседника агентства, авиаузел приобретается для использования его в качестве площадки для базирования (заправки, технического обслуживания) самолетов, вертолетов государственной специальной авиации, в том числе санитарной, лесоохранной. «Объект пригоден для всех типов вертолетов государственных служб и ведомственных вертолетов частных компаний, а также ряда самолетов авиации общего назначения. В перспективе будет рассмотрена возможность проведения реконструкции аэропорта для

возобновления коммерческих рейсов и восстановления действовавшего ранее сообщения с городами России», — сказал представитель пресс-службы.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 100% уставного капитала ООО «Аэропорт «Березники» принадлежат экс-депутату законодательного собрания Пермского края Александру Флегинскому.

По данным газеты «Коммерсантъ», бизнесмен А.Флегинский купил аэропорт за 61,7 млн рублей в 2008 году. Он хотел провести реконструкцию и возродить пассажирские перевозки, но проект не был реализован.

Аэропорт «Березники» построен в 1983 году, обслуживал регулярные местные и межрегиональные рейсы. С 1993 по 2001 год из аэропорта выполнялись рейсы в Москву, Петербург, Самару, Анапу, он мог принимать самолеты весом до 30 тонн и вертолеты всех типов. В 2001 году авиаузел прекратил обслуживать регулярные рейсы.

ТАСС; 2019.01.28; РЕГУЛЯТОР ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ОПРОВЕРГ СЛУХИ ОБ ОПАСНОМ СБЛИЖЕНИИ САМОЛЕТОВ ПОД РОСТОВОМ

Опасного сближения самолетов Boeing и Falcon, пролетавших над Ростовской областью, не зафиксировано, сообщили ТАСС в пресс-службе ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения».

Ранее СМИ сообщали, что пассажирский Boeing, который летел из Стамбула в Москву, и бизнес-джет Falcon опасно сблизились в небе над регионом. По информации СМИ, расстояние составило около 350 м.

«Данная информация не соответствует действительности, нарушения интервалов между воздушными судами не зафиксировано. Опасного сближения бортов не было», — сообщили в пресс-службе корпорации.

<https://tass.ru/obschestvo/6049883>

ИНТЕРФАКС–УРАЛ; 2019.01.28; СПЕЦАВТОМОБИЛЬ ПОВРЕДИЛ ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ В ЕКАТЕРИНБУРГСКОМ АЭРОПОРТУ

Спецавтомобиль в аэропорту «Кольцово» Екатеринбурга при загрузке бортового питания задел самолет Boeing–737–800, который должен был лететь в Шарджу (ОАЭ), сообщили агентству «Интерфакс–Урал» в пресс-службе екатеринбургского аэропорта.

«27 января при выполнении работ по загрузке бортового питания спецавтомобиль допустил касание фюзеляжа воздушного судна Boeing–737–800», — сказал собеседник агентства.

Специальная комиссия выясняет обстоятельства произошедшего и изучает самолет на предмет повреждений.

В момент происшествия в самолете не было пассажиров. Рейс FV–5661 Екатеринбург — Шарджа был выполнен на запасном самолете.

В ожидании вылета пассажиры были размещены в зале ожидания вылета международных линий, им было предоставлено горячее питание. С пассажирами работали представители авиакомпании.

В пресс-службе авиакомпании «Россия», которой принадлежит самолет, агентству «Интерфакс–Урал» сообщили, что самолет получил повреждения. «Машиной бортового питания был поврежден самолет авиакомпании в районе задней левой двери. Самолет был выведен из расписания», — отметили в пресс-службе.

Для выполнения рейса предоставлено резервное судно. Задержка вылета составила четыре с половиной часа.

Поврежденное судно специальным рейсом направлено в московский аэропорт «Внуково» для ремонта.

«Не исключено, что авиакомпания потребует возмещения расходов с виновной стороны», — добавили в пресс-службе.