



Ежедневный мониторинг СМИ

30 ЯНВАРЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.01.29; ПУТИН ВСТРЕТИТСЯ С ПРЕЗИДЕНТОМ МОЛДАВИИ И ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ С ЧЛЕНАМИ КАБМИНА РОССИИ

Президент России Владимир Путин в среду намерен обсудить с молдавским коллегой Игорем Додоном торгово-экономические вопросы и региональные проблемы. Встреча лидеров пройдет в среду в Москве. В графике российского лидера 30 января также значится традиционное совещание с членами правительства.

«Планируется обсудить ключевые темы двусторонней повестки дня, включая взаимодействие в торгово-экономической и гуманитарной сферах, а также некоторые актуальные региональные проблемы», – говорится в сообщении пресс-службы Кремля. Додон приезжает в РФ с двухдневным рабочим визитом, во время которого собирается также провести переговоры с представителями правительства РФ и встретиться с патриархом Московским и всея Руси Кириллом. Предыдущие переговоры Путина с президентом Молдавии состоялись в октябре прошлого года.

Вопросы двустороннего сотрудничества

Как сообщил сам Додон в беседе с ТАСС, на этот раз он предполагает «обсудить вопросы двустороннего сотрудничества, торгово-экономического взаимодействия». «Одной из тем станет нынешняя ситуация с транзитом молдавской продукции через территорию Украины», – отметил президент Молдавии.

Глава Молдавии напомнил, что в 2018 году во время официального визита в Москву договорился с Путиным о снятии с начала 2019 года таможенных пошлин с молдавской продукции по пяти товарным позициям. Однако с 1 января вступило в силу другое постановление российского правительства, которое вводит запрет на импорт украинских товаров в Россию, а также товаров других стран, которые доставляются на территорию РФ транзитом через Украину. В результате часть некоторых категорий важных для Молдавии товаров приходится доставлять в Россию в обход Украины, что сопряжено с дополнительными расходами.

«Это накладно для наших производителей. Я подготовил ряд предложений, есть варианты, как решить эту проблему. Мы их обсудим и примем решение», – рассчитывает Додон.

Совещание с кабмином

Путин в среду проведет и традиционное совещание с членами правительства. Как сообщила пресс-служба Кремля, «основной темой станет обсуждение мер по развитию туризма». С докладами по этому вопросу выступят министр экономического развития Максим Орешкин, руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов, **министр транспорта Евгений Дитрих**, а также министры по делам Северного Кавказа и развитию Дальнего Востока – Сергей Чеботарев и Александр Козлов.

Ранее Сафонов говорил о значительном увеличении – почти вдвое за последние годы – количества путешествующих по России отечественных и зарубежных туристов. По его данным, инвестиции в основной капитал в сфере туризма за восемь лет выросли более чем в полтора раза. На его взгляд, большое значение для развития туризма в РФ имел прошедший в 2018 году чемпионат мира по футболу. Туризм активно развивается в различных регионах страны, например, в 2018 году 6,8 млн туристов посетило Крым, что является рекордом за весь постсоветский период.

В пресс-службе Кремля уточнили, что на совещании «также будет рассмотрен ряд актуальных текущих вопросов».

<https://tass.ru/politika/6056279>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/29/putin-vstretitsia-s-dodonom-i-obsudit-s-ministrami-budushchee-turizma.html>

https://ria.ru/20190129/1550077292.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.01.29; СТАРЫМ ГРУЗОВИКАМ ПОДГОТОВЯТ ОСОБЫЕ ЗОНЫ; ОГРАНИЧИВАТЬ ПРОЕЗД ТРАНСПОРТА С «ГРЯЗНЫМ» ВЫХЛОПОМ НАЧНУТ СКОРЕЕ ВСЕГО С БОЛЬШЕГРУЗОВ

Запрет для транспортных средств с «грязным» выхлопом проезжать в отдельные районы Москвы скорее всего коснется пока только грузовиков, следует из разъяснений столичного департамента транспорта. Для владельцев старых легковых машин нужны «отдельные решения», их пока нет. Ранее правительство России поручило столичному правительству, **Минтрансу** и Минприроды разработать до 4 марта план введения таких запретов в Москве и Санкт-Петербурге.

«Многие мировые города начинали ограничительные меры с самого загрязняющего атмосферу транспорта – грузовиков и больших межрегиональных автобусов,– заявили во вторник вечером в департаменте транспорта Москвы, комментируя проект ограничений для транспорта с «грязным» выхлопом.– Для легкового транспорта нужно разрабатывать отдельные решения, особенно для тех, у кого автомобиль – это единственный способ передвижения, например маломобильных граждан. Правительство Москвы ведет проработку этого вопроса, конкретных решений еще нет, но здоровье и безопасность горожан всегда для нас на первом месте».

О готовящихся ограничениях для транспортных средств с двигателями экологического класса Евро-0–Евро-3 “Ъ” рассказывал ранее. В конце прошлого года президентский совет по правам человека (СПЧ) разработал рекомендации для органов власти, включая правительство Москвы, по снижению загрязнения воздуха в столице. Столичным властям предлагалось разработать систему зон, куда можно запретить въезд транспорта «низкого экологического класса», контролируя проезд с помощью камер. Рекомендации СПЧ были направлены президенту, тот поручил рассмотреть их премьеру Дмитрию Медведеву, после чего вице-премьер **Максим Акимов** поручил правительству Москвы и Санкт-Петербурга вместе с **Минтрансом**, МВД, Минпромторгом и Минприроды до 4 марта представить «дорожную карту» предлагаемого проекта.

Напомним, для грузовиков ограничения по экологическому классу давно применяются. С 15 сентября 2008 года в зону, ограниченную ТТК в Москве, был запрещен въезд грузовикам с класса ниже Евро-2, с 1 января 2017 года ограничение ужесточили до Евро-3. Для легковых авто запреты обсуждаются уже более десяти лет. В активную фазу дискуссия перешла в 2018 году, когда в ПДД ввели новые дорожные знаки (запрет проезда машин экологического класса ниже, чем указано на знаке), и вступил в силу закон «Об организации дорожного движения», позволяющий регионам этими знаками пользоваться. Штраф за нарушение требования таких знаков составляет 500 руб., но в МВД уже предложили ввести в КоАП РФ повышенную санкцию за несанкционированный проезд в экологически чистую зону на «грязной» машине под камерой.

Эксперты уверены, что запреты в итоге коснутся владельцев легковых машин. «Это ударит по самым бедным, и люди, чье материальное положение не столь блестяще, будут ущемлены,– заявил первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков «Интерфаксу».– Эти меры еще больше усилят социальные проблемы. Начнется это все с центра, а завершится окраинами города Москвы. Идея крайне опасная, она закончится полным запретом въезда этого транспорта в Москву. Людям будут поставлены

препоны для пользования собственными транспортными средствами, купить новый автомобиль у этой категории населения нет никакой возможности. Их будут принуждать отказаться от транспортных средств вообще. Начинать государству нужно с себя – с муниципального автотранспорта, который зачастую не соответствует никаким экологическим нормам».

<https://www.kommersant.ru/doc/3867697?query=акимов>

КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.01.30; ВЫРАВНИВАНИЕ НА ФЛАГ; ГОСУДАРСТВО ХОЧЕТ СДЕЛАТЬ ЭКСПОРТ БОЛЕЕ РОССИЙСКИМ

Минтранс начал новую кампанию по переводу отечественного флота под флаг РФ. Чиновники предлагают обязать госструктуры и все компании, получающие господдержку, экспортировать до 50% грузов судами, зарегистрированными в российском реестре. Пока под флагом РФ вывозится лишь порядка 12 млн тонн грузов в год – меньше 2% от морского экспорта. Бизнес к идее относится неоднозначно. Владельцы судов готовы поддержать ее, но только при снижении требований к флагу РФ. А грузоотправители уверены, что столкнутся с дефицитом флота и будут просто вынуждены экспортировать свою продукцию через порты других стран.

Минтранс подготовил очередные предложения для привлечения флота в российский морской реестр. На заседании Морской коллегии 29 января их представил замминистра транспорта, глава Росморречфлота Юрий Цветков. Целью изменений названы повышение конкурентоспособности российского флота, увеличение его доли в экспортных перевозках, обеспечение экономической безопасности.

Как следует из презентации министерства (есть у “Ъ”), **Минтранс** хочет, чтобы экспортеры (госкомпании или юрлица, реализующие инвестпроекты с господдержкой) заключали долгосрочные договоры на вывоз грузов с компаниями, оперирующими флотом под флагом РФ. За ним предлагается закрепить не менее 50% экспорта, постепенно замещая суда, построенные за границей, отечественными. Для этого **Минтранс** считает необходимым устранить административные барьеры для судов под флагом РФ, а также актуализовать критерии допуска судов под иностранными флагами в РФ, дав преимущества отечественному флагу.

Как пояснил Юрий Цветков, сейчас доля судов под флагом РФ во внешнеторговых грузоперевозках всего порядка 2%. «Мы предложили – возможно, для компаний, которые получают льготы либо субсидии из бюджета, чтобы им дополнительно дали «домашнее задание» на рыночных условиях привлекать суда под российским флагом, – пояснил чиновник. – Экспорт составляет более 80% в грузообороте портов, мы считаем, что особенно в части энергоносителей должны присутствовать российские компании». В 2018 году, по его словам, грузооборот морских портов достиг 816,5 млн тонн, за шесть лет рост составил более 35%, к 2024 году показатель должен достичь 1,3 млрд тонн. Нужно ликвидировать риски, связанные с зависимостью от внешних судовладельцев, считает чиновник. Юрий Цветков подчеркнул, что меры будут обсуждаться и дорабатываться, любое предложение должно быть выверенным, взвешенным и экономически эффективным.

В «Совкомфлоте» эти идеи назвали «разумными и взвешенными». Глава и совладелец «Совфрахта» Дмитрий Пурим говорит, что указание о закреплении 50% экспортных грузов за судами под флагом РФ «образное». Если компания получает госсубсидии или обращается в банк за финансированием проекта, предлагается прописывать привлечение флота под флагом РФ, поясняет он, но это может быть и обязательное, и преимущественное право, вопрос обсуждается. По словам бизнесмена, закрепить четкую грузовую базу нереально, флота недостаточно, но с учетом роста грузопотоков, развития судостроения за пять лет можно прийти к показателям по перевозке под российским

флагом в 20-25%. Господин Пурим говорит, что по некоторым налоговым параметрам вести международную деятельность под флагом РФ дороже, но «не в разы». Судоходные компании четко реагируют на запросы и смогут решить вопрос, где взять новый флот, заключает он.

Российские власти давно пытаются привлечь суда в отечественный реестр, но фактически безуспешно.

«Попробуйте зарегистрировать судно в РФ, построенное на кредит иностранного банка, – вам не дадут. Банк, обеспечивая свою безопасность, залоговое право, пропишет, что судно должно быть зарегистрировано в одной из стран открытой регистрации», – поясняет президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин. Также, по его словам, нужно проанализировать законодательство на предмет дублирующих требований для судов под флагом РФ.

Грузоотправители оценивают идеи **Минтранса** скептически. В НОВАТЭКе “Ъ” сообщили, что поддерживают инициативы правительства по развитию судостроения, но конкурентоспособность российских судов под флагом РФ нужно повышать за счет поддержки перевозчиков и судостроителей, а не введением дополнительных ограничений на вывоз грузов, в том числе и в каботаже. Крупный российский экспортер зерна отметил, что использует построенные за рубежом суда под флагом РФ, но добавил, что к таким судам в портах часто предъявляют более высокие требования, чем к другим флагам.

Источник “Ъ” среди экспортеров энергоресурсов утверждает, что под флагом РФ выше налоги на оплату труда, приходится соблюдать двойные – и внутренние, и международные – требования по безопасности. Требование ходить под флагом РФ заставит компании уходить в порты сопредельных государств, считает он. С ним согласен и другой источник “Ъ” среди экспортеров: ограничения приведут к вывозу продукции в ближайшие иностранные порты, это, в частности, увеличит стоимость доставки.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что решение задачи увеличения экспорта на судах под флагом РФ назрело, но повышение доли перевозок под флагом РФ с 2% до 50% выглядит нереалистичным, требует коррекции и декомпозиции по видам основных экспортных грузов и взаимодействия с перевозчиками. По его словам, резкого повышения показателя можно добиться, если, например, государственный «Совкомфлот» переведет суда под флагами Либерии и Кипра (у компании их более 130), используемые для экспорта, под российский флаг.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867743>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ ФЛОТА, В ТОМ ЧИСЛЕ ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ СУДАМИ ПОД ФЛАГОМ РФ

Минтранс в качестве мер господдержки российских судовладельцев предлагает увеличить периоды субсидирования строительства нового флота, обсуждает с бизнесом привязку к судам под флагом РФ экспортных грузоперевозок.

«Мы (на Морской коллегии во вторник – ИФ) говорили о возможных мерах экономической поддержки (российского флота – ИФ), расширения 383 постановления о субсидировании процентных ставок и 502 постановления по утилизационному гранту, возможности их пролонгации за пределы трехлетнего бюджетного цикла, поскольку окупаемость судна и возвращение привлеченного кредита превышают 7-10 лет», – сообщил журналистам замглавы **Минтранса** – руководитель **Росморречфлота** Юрий **Цветков** в кулуарах коллегии.

«У судовладельца создаются условия неопределенности по вопросу возможных в будущем поступлений из федерального бюджета», – пояснил он. «Также мы предложили рассмотреть вопрос о совмещении утилизационного гранта и субсидирования процентных ставок, поскольку в настоящее время они действуют раздельно», – добавил **Ю.Цветков**.

«В дальнейшем мы также хотели бы посмотреть на возможность распространить эту программу на строительство морских судов, потому что в основном на эти деньги строятся речные суда и суда река-море. Это хорошо, но хотелось бы выйти и на морские суда, но в силу их капиталоемкости это нововведение потребует дополнительного финансирования», – отметил чиновник.

В качестве еще одной меры господдержки флота **Минтранс** обсуждает с бизнесом идею привязки экспорта к перевозкам судами под флагом РФ, чтобы крупные компании, получающие поддержку от государства, переходили на перевозку грузов судами под российским флагом.

«В настоящий момент, несмотря на принятые меры и рост как по дедвейту, так и по количеству судов под российским флагом, его доля во внешнеторговых грузах остается незначительной – порядка 2%, это суда под российским флагом», – уточнил он.

«Что мы здесь предложили – возможно, для тех компаний (грузовладельцев – ИФ), которые получают преференции, льготы, либо субсидирование из федерального бюджета, чтобы им дополнительно дали, как домашнее задание, чтобы на рыночных условиях привлекались суда под российским флагом», – пояснил **Ю.Цветков**.

«Второе мероприятие мы рассматриваем, по ним мы еще должны дополнительно поработать с министерствами и ведомствами, – это суда (компаний – ИФ), в которых контрольный пакет акций принадлежит государству. Там мы тоже предложили как-то вовлекать российское судостроение и суда под российским флагом в перевозку внешнеторговых грузов», – добавил он.

«Мы считаем, что это важно, что это даст импульс развития морскому флоту, судостроению и экономике РФ. В целом, имея в виду, что у нас экспорт составляет более 80% в грузообороте портов, мы считаем, что все-таки тут, особенно в части энергоносителей, должны присутствовать российские компании, поскольку это отражается на экономической безопасности государства. 2% – это явно недостаточно», – заключил он.

По словам **Ю.Цветкова**, по итогам 2018 года российские морские порты перевалили 816,5 млн тонн, при этом только 12-14 млн тонн из этого объема перевозятся судами под российским флагом, меньше чем 2%. «Мы это видим как потенциальную грузовую базу, как экспорт услуг. Мы видим, как снизить риски зависимости от внешних судовладельцев», – считает он.

Предложение о стимулировании поддержки судов под российским флагом поступило от «Российской палаты судоходства», уточнил он. «Эти вопросы (мы совместно с палатой судоходства – ИФ) прорабатываем с бизнесом, предложения не являются окончательными – это идеи, которые должны быть обсчитаны и согласованы», – подчеркнул **Ю.Цветков**.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.29; БУМАЖНЫЕ ЛИЦЕНЗИИ МОГУТ ЗАМЕНИТЬ ЭЛЕКТРОННЫМ РЕЕСТРОМ

Электронное лицензирование отдельных видов деятельности позволит сократить бумажный документооборот и упростить деятельность российских предприятий. Концепция законопроекта, ранее внесённого Правительством в Госдуму, была поддержана на заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике 29 января.

По мнению первого зампреда Комитета Вячеслава Тимченко, внесённая в Госдуму инициатива значительно упрощает процедуру лицензирования и получения информации об этом для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

В свою очередь замминистра экономического развития Вадим Живулин пояснил, что этим законопроектом Правительство продолжает политику повышения прозрачности и доступности информации для потребителя, направленную на сокращение бумажного документооборота.

Законопроект сопровождается внесением изменений в Налоговый кодекс и предлагает исключить взимание госпошлины за получение электронного документа в виде выписки из открытого и общедоступного реестра лицензий, где все заинтересованные лица могут найти нужную информацию.

https://www.pnp.ru/politics/bumazhnye-licenzii-mogut-zamenit-elektronnym-reestrom.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР МАЩЕНКО; 2019.01.29; СЕНАТОРЫ И ДЕПУТАТЫ ГОСДУМЫ БУДУТ КОНТРОЛИРОВАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ

На федеральном уровне планируется создать из сенаторов и депутатов Государственной Думы группы контроля за реализацией национальных проектов в регионах.

Об этом, выступая на региональной партконференции «Единой России» в Крыму, сказал депутат Госдумы, руководитель межрегионального координационного совета «Единой России» по Южному федеральному округу Константин Бахарев.

По его словам, выезжая на места, «группы контроля» будут взаимодействовать с региональными, местными депутатами и давать объективную оценку тому, насколько эффективно или неэффективно решаются проблемы людей в рамках национальных проектов.

Партийный контроль за исполнением нацпроектов, сформулированных в Указе Президента от 7 мая 2018 года, Бахарев назвал безусловным приоритетом партии.

«На реализацию национальных проектов до 2024 года планируется выделить из бюджетов всех уровней более 6 триллионов рублей. И очень важно, чтобы эти деньги были освоены эффективно, – отметил депутат. – Результаты нацпроектов должны выражаться не столько в цифрах, сколько в восприятии людей, в том, как изменилась в результате их жизнь».

<https://www.pnp.ru/politics/senatory-i-deputaty-gosdumy-budut-kontrolirovat-realizaciyu-nacproektov-v-regionakh.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.01.29; В РОССИИ ПРОСТИМУЛИРУЮТ ПРОИЗВОДСТВО СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ

Правительство России дало ряд поручений ведомствам по развитию производства отечественной сельскохозяйственной техники в рамках реализации национальных проектов, сообщается на сайте кабмина.

В частности, Минпромторгу, Минэкономразвития, Минфину и ФАС России поручено внести до 30 апреля 2019 года предложения по уточнению требований к системе управления производственными процессами и системе автоматизированного проектирования, а также балльную оценку выполняемых в регионах технологических операций и применяемых компонентов и материалов с учётом формируемой на территории страны добавленной стоимости.

Минсельхозу, Минпромторгу, Минэкономразвития и Минфину России поручено представить до 26 марта 2019 года предложения о выделении в 2019 году, а также в 2020-2025 годах дополнительных бюджетных ассигнований на предоставление субсидий российским производителям сельскохозяйственной техники, а также предложения о совершенствовании механизмов поддержки внутреннего спроса на российскую продукцию.

Минпромторгу, Минсельхозу, **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минфину России поручили представить до 10 апреля 2019 года предложения по стимулированию создания на территории страны производства полного цикла тракторов малой и средней мощности, а также производства машин и оборудования для животноводства, садоводства и виноградарства.

Им также предстоит составить предложения по созданию системы предоставления сельскохозяйственной техники в краткосрочную аренду (лизинг), а также по льготному приобретению сельскохозяйственной техники.

Ранее глава Правительства Дмитрий Медведев подписал постановление о субсидировании покупок сельскохозяйственной техники. Он напомнил, что в 2019 году на эти цели из бюджета планируется потратить 8 млрд рублей. В прошлом году эта сумма равнялась 10 млрд.

По словам Медведева, в прошлом году аграрии, воспользовавшись субсидиями, приобрели более 17,5 тыс. единиц техники.

В России также расширили список расходов на производство отечественной сельхозтехники, которые можно частично погасить за счёт госказны.

Поправки коснулись предоставления субсидий на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств в отношении высокопроизводительной сельскохозяйственной техники – самоходной и прицепной.

<https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-prostimuliruyut-proizvodstvo-selkhoztekhniki.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; МАРИЯ ГОЛУБКОВА; 2019.01.30; ШТРАФ ПОД СОКРАЩЕНИЕ; КОНСТИТУЦИОННЫЙ СУД РФ РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК НАКАЗАНИЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ БОЛЬШЕГРУЗОВ – НАРУШИТЕЛЕЙ

Конституционный суд РФ избавил владельцев и водителей большегрузных автомобилей от неизбежных штрафов на сотни тысяч рублей. Федеральному законодателю предписано уточнить положения статьи 12.21.1 Кодекса об административных правонарушениях «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства», а до тех пор нарушителей будут наказывать по нижней планке. Соответствующее постановление публикует «РГ».

От формулировок оспоренной статьи, не допускающих хоть сколько-нибудь расширительного толкования, пострадали в разных регионах РФ Андрей Думилин, Анатолий Шаров и Сергей Попов. Первый вез на грузовике деревянный сруб для собственных нужд, но оштрафован был на 300 тысяч рублей – как юридическое лицо, а не как водитель. А ведь при таком подходе штраф составил бы всего 3-4 тысячи рублей.

Шарова оштрафовали по статье 12.20.1 КоАП дважды в течение 10 дней – на 300 и 400 тысяч рублей. Довод о том, что за рулем принадлежащего ему транспортного средства находился нанятый водитель, суды также во внимание не приняли.

Наконец, по третьему случаю на момент разбирательства в Конституционном суде решение еще не было принято. С запросом обратился Костромской областной суд, изучающий дело о нарушении, зафиксированном в автоматическом режиме: грузовик Сергея Попова двигался с превышением массы транспортного средства или нагрузки на ось транспортного средства, указанных в специальном разрешении, на величину более 50 процентов. В этом случае штраф для собственника (владельца) транспортного средства фиксирован – пятьсот тысяч рублей.

По мнению заявителей, такой подход ставит размер наказания в зависимость исключительно от способа фиксации нарушения, тем самым нарушая конституционный принцип равенства перед законом и судом, а также не позволяет дифференцировать административную ответственность надлежащим образом.

Изучив обстоятельства дела, судьи частично согласились с доводами заявителей. Изучив дело, они посчитали возможным вынести решение без проведения публичных слушаний, обосновав его ранее обнаруженными правовыми позициями.

Главное противоречие статьи 12.20.1 КоАП судьи выявили в сопоставлении со статьей 4.1 того же кодекса, в соответствии с которой за автоматически зафиксированное нарушение назначается наименьшее наказание в пределах нарушенной статьи.

Однако для владельцев транспортных средств оспоренная статья предполагает штраф в фиксированном виде, «что, хотя и согласуется с природой ответственности за правонарушения, однако объективно усиливает карательное воздействие значительного по размеру административного штрафа, установленного в твердом размере».

А с учетом невозможности применения всех правил индивидуализации наказания «такой штраф во всяком случае не должен достигать максимального предела штрафа для юридических лиц».

Судьи также отметили, что большегрузные автомобили владельцы, как правило, покупают для осуществления хозяйственной деятельности. Вместе с тем принимать это допущение безоговорочно нельзя, поскольку такой подход «не только не отвечает критериям справедливости, но и существенно ограничивает граждан в праве на защиту своих прав и свобод».

Что касается ответственности владельца за действия нанятого работника, то здесь КС вины с собственника не снимает, поскольку «именно работодатель должен нести в правоотношениях с государством риски и неблагоприятные последствия необеспечения надлежащего контроля за своим работником». Так что Андрей Щаров при пересмотре своего дела может рассчитывать только на уменьшение суммы штрафа, а не его отмену – но зато уже на основании вынесенного решения КС, не дожидаясь внесения изменений в федеральное законодательство.

- Впредь до внесения изменений штраф, назначаемый собственнику транспортного средства за совершение административных правонарушений, предусмотренных частями 1, 2, 3 и 6 статьи 12.211 данного Кодекса в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техсредствами, должен быть наименьшим в пределах размера штрафа для юридического лица, – указал КС. – При этом, если будет доказано, что в момент выявления административного правонарушения транспортное средство перевозило груз для личных нужд, административный штраф должен быть наименьшим в пределах размера штрафа для водителя, установленного соответствующей частью той же статьи.

Эта статья является комментарием к:

Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 18 января 2019 г. N 5-П город Санкт-Петербург «по делу о проверке конституционности статьи 2.61 и частей 1, 2, 3 и 6 статьи 12.211 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Костромского областного суда и жалобами граждан А.И. Думилина и А.Б. Шарова»

<https://rg.ru/2019/01/29/reg-szfo/ks-rf-postanovil-umenshit-shtrafy-dlia-sobstvennikov-bolshegruzov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; КАБМИН РФ ПРОДЛИЛ ДО ФЕВРАЛЯ 2020 Г Понижающие коэффициенты вреда от грузовиков-тяжеловесов

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление правительства РФ N24, которым до 31 января 2020 г. включительно продлевается действие понижающих коэффициентов для расчета вреда, причиняемого тяжеловесных грузовиков федеральным автодорогам.

Соответствующий документ от 23 января 2019 г., опубликованный на официальном интернет-портале правовой информации во вторник, вносит изменения в постановление правительства от 28 июня 2016 г. N590.

В феврале 2018 г. Д.Медведев подписывал аналогичное постановление, продлевавшее срок действия понижающих коэффициентов для расчета вреда до 31 января 2019 г. При этом изначально постановление правительства N590 устанавливало, что указанные коэффициенты действовали до 31 января 2018 года включительно.

Речь идет о расчете вреда, причиняемого грузовым автотранспортом при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства при движении по федеральным автодорогам.

Упомянутое постановление вводило следующие коэффициенты:

- при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства от 0% до 5% – 0,016;
- при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства свыше 5% до 10% – 0,2;
- при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства свыше 10% до 50% – 0,6.

«Принятые решения позволят снизить финансовую нагрузку на бизнес в период актуализации методики расчёта размера вреда», – отмечали разработчики документа, продлевавшего срок действия коэффициентов.

Как ранее заявляли «Интерфаксу» в **Минтрансе** РФ, «данная мера направлена на снижение нагрузки на бизнес и разработана в рамках поручения **Минтрансу**, **Минэкономразвития** России с участием представителей транспортной отрасли проработать вопросы снижения расходов, связанных с получением специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и опасных грузов».

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; УВЕЛИЧЕНИЕ ЛИМИТОВ ВЫПЛАТ ПО ОСАГО ДО 2 МЛН РУБ. ПРИВЕДЕТ К РОСТУ ЦЕН НА ПОЛИСЫ НА 10-11% – РСА

Предложенная Минфином России инициатива по увеличению обязательных выплат в ОСАГО по рискам причинения вреда жизни и здоровью в четыре раза, до 2 млн рублей, приведет к росту стоимости полисов «автогражданки» на 10-11%, говорится в сообщении Российского союза автостраховщиков (РСА).

«Увеличение размера страховой суммы не может обойтись без повышения стоимости услуги – это азбука страхования. Конечно, при наличии тарифного коридора это повышение может уложиться в коридор, и пересмотра тарифов на уровне изменения указания Банка России не потребуются. Но, по предварительным оценкам экспертов, увеличение лимитов по причинению вреда жизни и здоровью до 2 млн рублей приведет к повышению среднего тарифа на ОСАГО примерно на 10-11%, то есть для автолюбителей стоимость страховки вырастет в среднем примерно на 500-600 рублей», – отмечается в сообщении союза.

Согласно документу, с которым ознакомился «Интерфакс», Минфин предложил повысить обязательные выплаты в рамках ОСАГО по рискам причинения вреда жизни и здоровью с 500 тыс. рублей до 2 млн рублей. Ранее шла речь только о добровольном заключении подобных договоров по обоюдному согласию страховщика и автомобилиста.

Источник агентства, знакомый с содержанием новых поправок в закон и ходом дискуссии, отмечал, что норма не потребует изменения тарифов ОСАГО, так как в настоящее время доля выплат по жизни и здоровью в этом виде страхования не превышает 3% от общих выплат по «автогражданке».

«Минфин России дорабатывает законопроект, на данном этапе он находится на межведомственном согласовании, сроки его внесения в Госдуму еще не определены», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе министерства.

ТАСС; 2019.01.29; «ЕДИНАЯ РОССИЯ» ПРОВЕДЕТ МОНИТОРИНГ ИЗМЕНЕНИЯ ЦЕН НА ОСАГО ПО ВСЕЙ СТРАНЕ

«Единая Россия» начинает мониторинг изменения стоимости полиса ОСАГО для водителей легковых автомобилей: информацию после обобщения передадут в **Минтранс** и Центробанк, а также составят на ее основе рейтинг страховых компаний. Об этом

сообщил координатор партпроекта «Безопасные дороги», зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

По его словам, после расширения тарифного коридора ОСАГО автомобилисты стали жаловаться на значительный (более чем на 1 тыс. рублей) разброс цен на полисы: теперь им приходится долго выяснять, какие тарифы действуют в той или иной страховой компании. «В связи с этим в рамках работы партпроекта «Безопасные дороги» стартует мониторинг стоимости полиса ОСАГО, который наши активисты проведут во всех регионах страны. После анализа и обобщения его результаты будут переданы в **Минтранс** РФ и Центробанк для проработки мер по ограничению роста стоимости полисов. Кроме того, на основе полученной информации мы подготовим рейтинг страховых компаний по стоимости полиса ОСАГО», – приводит слова Афонского во вторник пресс-служба партии.

В ходе мониторинга проверят стоимость полисов у компаний – лидеров рынка ОСАГО по итогам 2018 года: Альфа-страхование, РЕСО-гарантия, Ингосстрах, Росгосстрах, ВСК. Афонский отметил, что в 42 регионах зафиксирован рост цен на 1-10%, это коснулось почти 60% покупателей полисов. При этом в 19 регионах зафиксировано снижение цен на 0,1-16,5%. Тем не менее, пояснил Афонский, в среднем цены на ОСАГО оказались выше, чем в прошлом году.

Центробанк расширил с 9 января тарифный коридор для страховых компаний на 20% вниз и вверх. Для легковых автомобилей тарифная вилка теперь составляет 2746-4942 рублей вместо прежних 3432-4118 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6054041>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2019/01/29/792745-viplati-osago>

<https://www.kommersant.ru/doc/3867788>

КОММЕРСАНТ; 2019.01.29; МИНТРАНС НАСТАИВАЕТ НА ПРИНЯТИИ ПРАВИЛ ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Минтранс прокомментировал по запросу “Ъ” сложившуюся ситуацию с лицензированием автобусных перевозок. Проект «положения о лицензировании» в январе 2019 года раскритиковали в Минэкономике, о чем рассказывал “Ъ”. Ведомство считает, что документ введет «избыточные административные ограничения» для бизнеса и «способствует возникновению необоснованных расходов»: перевозчики будут обязаны, в частности, хранить автобусы на спецпарковках и проходить дорогостоящие процедуры «категорирования». Общий возможный ущерб для рынка перевозок Минэкономике оценило в 6 млрд руб.

Предложения Минэкономике доработать документ нужно «дополнительно рассмотреть в рамках процедур урегулирования разногласий», заявили “Ъ” в пресс-службе **Минтранса**, отметив, что проект «направлен на повышение безопасности перевозок пассажиров, создание равных условий допуска к осуществлению перевозок». Требования, предлагаемые в качестве лицензионных, уже прописаны в законодательстве и обязательны для выполнения, пояснили в **Минтрансе**. К примеру, обязательная процедура «категорирования» автобусов (позволяет оценить степень угрозы совершения «акта незаконного вмешательства и его возможных последствий») обязательна по закону «О транспортной безопасности». Норма об обязанности хранить автобусы на спецстоянках есть в законе «О безопасности дорожного движения»: если ее соблюдение будут проверять во время лицензирования, то это, по мнению **Минтранса**, позволит исключить хранение транспорта на улицах и во дворах микрорайонов.

«Перевозчики не вправе осуществлять перевозки без соблюдения этих требований, – рассказали в министерстве. – Концептуальное отличие в том, что проверка требование будет проводиться до начала перевозок, что обяжет перевозчиков выполнять требования

законодательства и позволит избежать случаев, когда нарушения выявляются ‘пост-фактум’, например, по итогам расследования ДТП».

<https://www.kommersant.ru/doc/3867686?query=минтранс>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ЕКАТЕРИНА КОПЫТКОВА; 2019.01.30; ТЕХОСМОТР ОТМЕНЯЕТСЯ; ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТМЕНИТЬ ТО ДЛЯ ЧАСТНЫХ ЛЕГКОВУШЕК

Депутаты Госдумы предложили внести поправки в закон о техосмотре, согласно которым автовладельцы личных легковых автомобилей вообще не будут проходить ТО.

Инициатива неновая. Еще несколько лет назад подобное предложение звучало в Госдуме. Поводов для введения таких поправок – множество. Даже с советских времен техосмотр успешно покупали. Талоны техосмотра можно было приобрести на черном рынке, а также непосредственно у сотрудников ГАИ – ГИБДД. Это был ярко выраженный пример коррупции. Чтобы избавиться от взяток, было решено передать техосмотр в частные руки. А контроль за ним установить со стороны некоммерческой и негосударственной структуры. Так техосмотр попал в руки Российского союза автостраховщиков.

Но вот беда. РСА разрешает работать пунктам техосмотра, а база о прошедших эту услугу автомобилях находится в ведении МВД. Причем в экспериментальном порядке. При этом невозможно установить, кто реально проходит техосмотр, а кто покупает бланки ТО. То есть техосмотр окончательно превратился в дополнительный налог. Документ о его прохождении надо иметь, но никто не несет ответственности за машину, выехавшую на дорогу.

Только за 11 месяцев прошлого года по причине неисправности транспорта произошло 5732 ДТП. Это на три процента меньше, чем годом ранее. Однако в этих авариях погибло 960 человек, что на полпроцента больше, чем годом ранее. То есть количество погибших в таких авариях практически не изменилось. А это означает лишь то, что такие аварии становятся все более опасными.

Как сообщил корреспонденту «РГ» один из авторов законопроекта первый зампред Комитета Госдумы по контролю и Регламенту Олег Нилов, техосмотр транспорта, осуществляющего перевозки пассажиров, коммерческие перевозки опасных грузов и другие должны осуществляться более тщательно и регулярно. Медосмотры водителей ежедневно проходят под жесткой ответственностью врачей.

А вот ответственность за техническое состояние личного автотранспорта, как и ответственность за выезд в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, с правами или без целиком должна лежать на водителе личного авто.

Граждане сами, без абсолютно формальной, для галки, процедуры вправе решить вопрос, который напрямую касается главного – собственной безопасности. За нарушение же требований технического состояния личного авто ответственность должна не только сохраниться, но и повыситься. Автор законопроекта считает, что в случае ДТП с автомобилем технически неисправным, по аналогии с ДТП с участником в состоянии алкогольного опьянения, водитель признаётся виновным и несет ответственность в полном объеме.

Для примера: мы ведь не проверяем у граждан перед выходом на улицу обувь, одежду на предмет соответствия суровым зимним условиям, считает депутат.

Однако убрать техосмотр частных машин будет довольно сложно.

Россия подписала Венскую конвенцию о дорожном движении, которая предусматривает проведение ТО для любой машины. По сути отсутствие диагностической карты, талона ТО, наклейки о прохождении техосмотра – это запрет на выезд из страны. Именно с этим придется столкнуться автовладельцам, если будет принят такой закон.

Комментарии

Виктор Арманов, председатель совета некоммерческого партнерства «Союз предприятий технического осмотра»:

- Техосмотр надо рассматривать как независимую экспертизу. Прежде всего это услуга сервиса, на которой определяется качество обслуживания машины. Не у всех автосервисов есть полный комплект необходимого диагностического оборудования. Даже не у всех дилеров это есть. Да, есть добросовестные водители, которые самостоятельно проходят техосмотр регулярно, есть дилеры, у которых все поставлено на контроль. Но наш опыт показывает, что даже после проверок водители приезжают к нам в мастерскую, где мы находим ряд неисправностей и исправляем их. Тем самым снижается риск ДТП на дорогах. Ведь за любой аварией стоят человеческие жизни. Поэтому мы отрицательно относимся к предложению депутатов. Должен быть жесткий контроль за объектом повышенной опасности.

Игорь Моржаретто, автообозреватель «Вести FM»:

- Я думаю, что предложение не дойдет даже до первого слушания. Потому что оно принципиально расходится с линией правительства на усиление контроля за проведением ТО. Не так давно правительство внесло целый ряд предложений, которые предусматривают серьезные наказания, вплоть до уголовных, и для водителей, которые не проходят техосмотр, покупают «липовые» документы, и особенно для пунктов проведения техосмотра, которые такими «липовыми» диагностическими картами торгуют. И на этом фоне, я думаю, что никаких перспектив у законопроекта о частичной отмене техосмотра в нашей стране нет. На самом деле отношение к техосмотру в мире разное. Например, в Германии это серьезная процедура, а в большинстве штатов США техосмотр отменен в принципе. Но ответственность за ДТП в любом случае несет водитель. По Правилам дорожного движения он должен следить за техническим состоянием и перед выездом убедиться, что все работает исправно.

Вячеслав Лысаков, первый зампред Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству:

- Отменить или упростить техосмотр было поручением президента. Но в итоге всех пертурбаций ТО из государственного стал частным. Причем контролировать его должны страховщики. Однако сотрудники страховых контор просто продают диагностические карты свои клиентам.

Последняя попытка навести порядок в этой сфере бизнеса была предпринята минэкономразвития, которое предложило введение видеонаблюдения, создание единой информационной базы по транспорту и выданным диагностическим картам. Конечно, техосмотр необходим для тех, кто перевозит опасные грузы и пассажиров, а также такси. По большому счету можно отменить техосмотр для частных машин. Но необходимо ввести личную повышенную ответственность водителя, если ДТП происходит из-за неисправности автомобиля.

<https://rg.ru/2019/01/29/tehosmotr-lichnyh-avtomobilej-predlozhili-otmenit.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6052903>

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-predlozhili-otkazatsya-ot-obyazatel'nogo-tehosmotra-lichnih-avtomobilei-2019-01-29/>

<https://ria.ru/20190129/1550060162.html>

РБК; 2019.01.29; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПО ОГРАНИЧЕНИЮ ДВИЖЕНИЯ НЕЭКОЛОГИЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Минтранс в целом поддерживает предложения Совета по правам человека (СПЧ) об ограничении передвижения транспорта низких экологических классов, заявил РБК представитель ведомства.

В департаменте транспорта Москвы РБК сообщили, что идет «проработка вопроса».

«[В отличие от грузовиков и автобусов] для легкового транспорта нужно разрабатывать отдельные [экологические] решения, особенно для тех, у кого автомобиль – это единственный способ передвижения, например маломобильных граждан. Правительство Москвы ведет проработку этого вопроса, конкретных решений еще нет», – сообщили РБК в дептрансе столицы

28 января СПЧ предложил ограничить движение легковых машин низких экологических классов (от Евро-0 до Евро-3) по Москве. В частности, предлагается создать в городе специальные зоны, где проезд таких автомобилей будет запрещен. Мэр столицы Сергей Собянин поддержал эту инициативу.

По данным СПЧ, доля таких автомобилей в Москве в 2016 году составляла 40%. В целом в России, по данным агентства «Автостат» на 1 января 2018 года, автомобилей с такими двигателями насчитывалось более 58%.

Евро – экологические стандарты предельных концентраций вредных веществ в выхлопных газах, которые были введены Евросоюзом. Самый ранний, Евро-0, был принят в 1988 году. Последний – Евро-6 – в 2015-м. Они регламентируют предельные концентрации в выхлопах как дизельных, так и бензиновых двигателей. С каждым новым стандартом предельно допустимые концентрации вредных веществ уменьшаются.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c5097ed9a7947a4f037977e>

КОММЕРСАНТ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2019.01.29; РЕГИОНАМ НЕ ХВАТАЕТ ДОРОЖНЫХ КАМЕР; В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ САМОСТОЯТЕЛЬНО УСТАНАВЛИВАТЬ СИСТЕМЫ ВИДЕОФИКСАЦИИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ

У регионов должно быть право самостоятельно устанавливать камеры на дорогах различного значения, считает министр финансов Пензенской области Любовь Финогеева. По ее мнению, так можно будет обеспечить уровень безопасности на дорогах и одновременно увеличивать бюджет на обслуживание дорог. Средства на это регион может брать в своем дорожном фонде, в который поступают штрафы за нарушение ПДД. Критики идеи опасаются, что установка камер может стать обязательством для субъектов.

Министр финансов Пензенской области Любовь Финогеева предложила предоставить российским регионам право направлять средства территориальных дорожных фондов на оснащение федеральных и муниципальных дорог элементами фотовидеофиксации нарушений.

Как сообщили в пресс-службе правительства региона, вопрос обсуждался в Совете Федерации РФ на заседании комитета по бюджету и финансам. Как отметила госпожа Финогеева, с 1 января 2019 года вступили в силу поправки в Бюджетный кодекс, в соответствии с которыми в дорожный фонд субъектов РФ в качестве дополнительных доходов зачисляются штрафы за нарушения правил дорожного движения, в том числе выявленные с помощью специальных технических средств фотовидеофиксации, на дорогах общего пользования различного уровня (федеральных, региональных, местных). До этого штрафы зачислялись в региональный бюджет, а субъекты могли самостоятельно принимать решение, куда направить средства. Однако, по словам госпожи Финогеевой, в законе не прописан механизм приобретения, содержания и эксплуатации технических средств, подлежащих установке на дорогах федерального и муниципального значения, проходящих по территории региона.

«Муниципалитеты не всегда обладают ресурсами, чтобы оснастить камерами участки с наиболее активным движением. Отсутствуют регистраторы и на определенных участках федеральных дорог», – пояснила Любовь Финогеева. По ее словам, предоставление права регионам финансировать из дорожных фондов обеспечение федеральных и муниципальных дорог техническими средствами будет способствовать безопасности

участников дорожного движения. Одновременно с этим за счет увеличения числа камер бюджет сможет получать больше средств.

Объем дорожного фонда Пензенской области на 2019 год, заложенный в региональном бюджете, составляет 5,93 млрд руб. По данным министерства финансов Пензенской области, в 2018 году от штрафов за нарушение ПДД бюджет региона получил 498,5 млн руб. В плане 2019 года получить 524,1 млн руб.

Сейчас, по информации правительства Пензенской области, на территории региона действуют 154 системы фотовидеофиксации, из них 27 находятся на федеральной автодороге М?5 «Урал», три – на региональной трассе Р?208 «Тамбов – Пенза». Остальные расположены непосредственно в Пензе. Обслуживанием и установкой камер в регионе занимается ГБУ «Безопасный город», подведомственное областному комитету по информатизации. Сколько средств ежегодно область тратит на обеспечение их работоспособности, „Ъ“ в течение дня не ответили. На федеральных трассах установкой камер занимается **Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)**. Поддерживают ли там идею пензенского правительства, в ведомстве пока не ответили.

В этом году средства дорожного фонда Пензенской области, согласно бюджету региона, будут направлены на погашение долгов по бюджетным кредитам, взятым на ремонт дорог (1,2 млн руб.), субсидии муниципальным образованиям на ремонт дорог (312, млн руб.), на сельские дороги (372,4 млн руб.), ремонт дворовых территорий (660 млн руб.), субсидии муниципалитетам на мероприятия по стимулированию программ развития жилищного строительства (23,9 млн руб.).

Противники инициативы главы пензенского минфина отмечают, что необходимо дождаться мнения других субъектов, так как со временем право может трансформироваться в обязанность, которая ляжет дополнительным финансовым бременем на регион. Такую идею на заседании комитета высказал член СФ от Красноярского края Валерий Семенов.

Сенатор от Пензенской области Алексей Дмитриенко поддержал предложение и рекомендовал законодательному собранию Пензенской области выступить с законодательной инициативой по данному вопросу.

Депутат пензенского регионального заксобрания Георгий Камнев (КПРФ) положительно относится к инициативе, «если после прохождения обсуждения в правительстве и Госдуме она не будет извращена». «В целом, это действительно позволит сделать дороги более безопасными и заодно пополнить бюджет за счет нарушителей», – отмечает парламентарий.

В других регионах с идеей пока не ознакомились. Так, член комитета по бюджету, налогам, экономической и инвестиционной политике саратовской областной думы единоросс Николай Семенец считает, что в предлагаемом виде инициатива вряд ли пройдет в Госдуму. «В Бюджетном кодексе прописано, на какие дороги можно устанавливать камеры. Мы ежегодно закладываем на это средства в бюджет и получали доход от штрафов. По-моему, проблема создана на пустом месте», – говорит господин Семенец.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867764?query=росавтодор>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКРИПКА; 2019.01.29; УЗКАЯ КОЛЕЯ; ЧЕРНОЗЕМНЫЕ РЕГИОНЫ ПОПОЛНЯЮТ ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ

В бюджете любого региона раздел о дорожном фонде всегда изучается внимательно и скрупулезно. Чиновники отмечают, что строительство новых дорог и реконструкция уже существующих – дело затратное, и с каждым годом средств на это требуется все больше и больше.

При этом жители регионов ждут усовершенствования: увеличения ширины трасс и числа полос движения, нормального освещения, а также достойной придорожной

инфраструктуры с качественным сервисом. Все чаще звучит формулировка «умные дороги», подразумевающая цифровую революцию в отрасли, финансирование которой – в приоритете федерального центра. Однако жалобы на выбоины, узкую колею и забитую ливневку постоянно напоминают о проблемах в дорожном хозяйстве и транспортной инфраструктуре в целом. И дорожные фонды – отражение этой ситуации.

Акцизы, налог и прочие доходы

Объемы дорожных фондов в регионах Черноземья существенно разнятся. К примеру, в белгородской казне этот раздел наиболее объемный – почти 17,9 миллиарда рублей. В Воронежской области, где традиционно принимают самый крупный среди черноземных субъектов бюджет, и того меньше – 11,5 миллиарда рублей. Следующий по величине – липецкий дорожный фонд – 6,5 миллиарда рублей, курский – почти шесть миллиардов, тамбовский – 4,9 и орловский – почти 4,5 миллиарда рублей.

Однако это не означает, что в одних областях дорожное строительство в большем приоритете, чем в других. Если сравнивать с расходной частью казны в целом, то в основном средства на дороги составляют примерно десятую часть от всех бюджетных трат. Только в Белгородской области этот процент значительно выше, и в ней единственной свыше восьми миллиардов доходов фонда обозначаются как «иные поступления» – наряду с акцизами и транспортным налогом.

Примечательно, что задолго до первых поправок в главный финансовый документ в нынешнем году чиновники уже анонсировали увеличение ассигнований на дорожную инфраструктуру. Программа «Качественные и безопасные дороги» так или иначе позволяет всем рассчитывать на трансферты из федерального центра. Важно, чтобы бюрократия не помешала освоить средства, ведь иначе в будущем году финансирование может быть урезано. Именно поэтому торги на дорожные работы начинаются уже в феврале.

- От сельских жителей поступает больше всего жалоб на состояние дорог, – констатирует врио липецкого губернатора Игорь Артамонов. – И если посмотреть на инфраструктуру в целом, дороги у нас нельзя назвать хорошими. Конечно, бывает и хуже, но... У нас в некоторых селах вообще очень сложно проехать, да и в том же Липецке есть улицы, где дорожное покрытие не соответствует нормам. Поэтому мы будем строить и ремонтировать дороги, деньги на это у нас есть.

В других регионах тоже ждут роста дорожного фонда. Чиновники и депутаты подчеркивают: с нынешнего года в фонд зачисляются штрафы за нарушение ПДД. Для Воронежской области, к примеру, уже спрогнозировали дополнительные поступления в размере около полутора миллиардов рублей. Однако депутаты региональных заксобраний, внося необходимые поправки в соответствии с федеральным законодательством, обратили внимание: для получения прогнозируемых доходов нужно будет сначала увеличить и расходы – на те же камеры фиксации.

Городам и селам

Расходные части дорожных фондов в большинстве регионов мало чем отличаются на бумаге. Ремонт и реконструкция уже существующей сети – в приоритете. Помимо этого, строительство новых трасс, но средств на эти цели не везде много. При этом в каждом регионе – свои дорожные особенности.

- Завершение реконструкции трассы Короча – Новый Оскол в этом году станет важным событием в нашем регионе, – утверждает руководитель белгородского управления дорожного хозяйства и транспорта Сергей Евтушенко. – Таким образом закончится масштабная программа совершенствования транспортной инфраструктуры, которая подразумевает соединение всех районных центров дорогами высокого качества: в большинстве своем это освещенные четырехполосные трассы с озеленением прилегающей территории. Это наша белгородская «фишка». При этом на озеленение и ландшафтное обустройство средства предусмотрены как в разделах «строительство» и

«реконструкция», так и «содержание», а также по линии муниципалитетов. Освещение – тоже отдельная статья. Не везде его нужно будет делать с нуля, есть населенные пункты, где дороги уже освещены, но нужно доработать действующую систему.

На вопрос, где в Белгородской области еще нет дорог с твердым покрытием, ответ один – в новых микрорайонах индивидуального жилищного строительства. Порой это становится поводом для скандалов: застройщики могут возвести коттеджи за год или полтора, а не за семь, как договариваются с правительством области, взявшим обязательства построить коммуникации. В региональной ипотечной корпорации отмечают, что проложить дороги нельзя до тех пор, пока не будут проведены инженерные коммуникации. В результате белгородцы ездят по щебню, не представляя, что в некоторых областях это – повседневная реальность, изменения которой в лучшую сторону ждать не приходится.

- В этом году у нас объемы строительства дорог в микрорайонах ИЖС увеличиваются на 30 процентов, – продолжает Сергей Евтушенко. – Это непросто, но каждый год мы строим дороги и в белгородской, и в старооскольской агломерации, где возводится больше всего индивидуальных домов. На эти цели удастся привлечь и федеральное финансирование, так что свои обязательства перед застройщиками регион выполнит.

В Воронежской области тоже обращают внимание на финансирование муниципального дорожного строительства.

- Согласно региональному закону, пять процентов средств фонда расходуются на поддержание в нормативном состоянии сельских и межпоселковых дорог, – отмечает председатель Воронежской облдумы Владимир Нетесов. – График ремонтных работ составляется по заявкам от глав муниципальных образований. Сельские жители должны иметь равные возможности с горожанами – в том числе ездить по качественным и безопасным дорогам с современной разметкой и придорожной инфраструктурой.

И хотя объем дорожного фонда несколько меньше прошлогоднего, в регионе уверены – сумма еще будет скорректирована в большую сторону. А значит – увеличатся и трансферты муниципалитетам для обновления трасс.

Знаки внимания

На вопрос, почему дороги становятся все дороже, и чиновники, и представители профильных компаний отвечают одинаково – никого уже не устраивает простая трасса с разметкой. Сегодня к дороге прилагаются обустроенные остановочные комплексы, где-то – велосипедные дорожки, новые светильники, которые включаются и выключаются сами и расходуют минимум электричества. Пример – проспект Победы в Липецке. Его реконструкцию начнут в этом году, а завершить планируют в 2020-м. Как раз здесь и предусмотрели все вышеперечисленное плюс расширение полос с четырех до шести. Сегодня пробки на одной из ключевых улиц областного центра порой растягиваются на километры и парализуют движение в прилегающих микрорайонах.

Свой подход к дорожному строительству и реконструкции обозначили в Курской области. Здесь скромный по сравнению с соседями дорожный фонд, но им обещают распорядиться грамотно.

Объявивший наступивший год Годом дорог врио губернатора Роман Старовойт на недавнем приеме граждан получил массу жалоб на состояние трасс, в том числе в селах. Из фатежской деревни Малое Жирово к нему даже делегировали одну из жительниц областного центра.

- Примерно треть всех обращений связана с дорогами – с уличной сетью сельских поселений, – констатировал врио главы региона. – Часть поставленных перед властью задач выполним в этом году, часть – в следующем.

К слову, именно на межмуниципальные дороги в регионе направят примерно 500 миллионов рублей. Такое внимание к ним – следствие не только жалоб местных жителей, но и нареканий представителей бизнеса. Дорожную проблему даже обсудили на заседании

инвестиционного совета как фактор, снижающий привлекательность территории для новых компаний и деловых партнеров.

- Вообще дороги – это двигатель экономики, – считает Сергей Евтушенко. – Кто бы мог подумать, что от Белгорода до поселка Никольское (трасса, ведущая к госгранице с Украиной. – Прим. «РГ») вырастет столько сервисных предприятий. Это и торговые павильоны, и автомойки, и заправки – да много чего еще... Вдоль трассы разместилось несколько супермаркетов. А ведь участок небольшой, да и не так много машин ездит, как раньше. А что тогда говорить о других участках? Трасса в поселке Стрелецкое – выезд из Белгорода. Если сравнить ее состояние до реконструкции и после – это две разные улицы и две разные дороги. Преобразилось сразу все, появились магазины и кафе. Там, где власть чувствует экономический потенциал дороги, – делают все возможное, чтобы бизнес развивался по обеим ее сторонам. И ведь предприниматели тоже держат нос по ветру. Кто бы мог подумать, что гостиничному комплексу на трассе около райцентра Корочи понадобится расширение? А оно уже необходимо...

<https://rg.ru/2019/01/29/reg-cfo/regiony-chernozemia-popolnili-dorozhnye-fondy.html>

ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.01.29; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ 26-КИЛОМЕТРОВОГО УЧАСТКА ТРАССЫ «КАВКАЗ» ПРЕЗЕНТУЮТ В ИНГУШЕТИИ

Подведомственное **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Кавказ» в среду презентует для общественности и СМИ проект масштабной реконструкции 26 километров трассы Р-217 Кавказ в границах Ингушетии – с 563-го по 589-й км, сообщили агентству «Интерфакс-Юг» в пресс-службе ФКУ Упрдор «Кавказ».

«В ходе пресс-тура мы посетим древнее захоронение (Гамурзиевское городище) в границах участка, увидим найденные артефакты и пообщаемся с археологами», – сказал собеседник агентства.

По его словам, участники пресс-тура смогут ознакомиться с современными технологиями строительства дороги в ходе презентации. Журналисты увидят процедуру устройства буронабивных свай (основания развязок).

При этом он подчеркнул, что речь идет о масштабной реконструкции более половины всей трассы Р-217 Кавказ в Ингушетии.

26 из 39 километров (с 563-го км на границе Ингушетии с Северной Осетией по 589-й км) автодороги будут доведены до четырех полос к осени 2020 года.

Другая часть трассы Р-217 «Кавказ» в Ингушетии (13-километровый участок – 589-й км – 602-й на границе с Чеченской Республикой) была доведена до четырех полос ещё в 2015 году.

«В настоящее время завершено устройство нижних слоев асфальтобетона на 6-километровом участке автодороги возле сельского поселения Троицкое. На путепроводах транспортных развязок у поворота к Магасу, в Назрани и селе Экажево мостостроители устраивают буронабивные сваи. Кроме того, полным ходом идут земляные и подготовительные работы у населенных пунктов Барсуки, Гази-Юрт, Карабулак, Яндаре, а также на мостовом сооружении через реку Сунжа», – добавил представитель дорожного управления.

По словам начальника ФКУ Упрдор «Кавказ» Руслана Лечхаджиева, впервые на федеральных трассах Ингушетии реализуется такая масштабная программа модернизации инфраструктурных объектов и приведения сети в нормативное состояние. Запускать движение на реконструированных участках дороги планируется поэтапно, чтобы обеспечить комфорт передвижения как можно раньше.

Реализация проекта началась в 2018 году и предусматривает расширение проезжей части до четырех полос движения и возведение трех развязок, которые позволят оптимально распределить транспортные потоки. Существующий двухполосный мост через реку

Сунжа приведут в соответствие с нормативными требованиями по грузоподъемности и габаритам, а рядом построят новый. Таким образом техническая категория трассы Р-217 «Кавказ» на границе республик повысится со II до IБ.

Федеральные дорожники подведомственного **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Кавказ» построят четыре надземных пешеходных перехода и пять автобусных остановок, установят почти 100 км металлического и железобетонного барьерного ограждения, 690 дорожных знаков и нанесут разметку термопластиком. Также на обновленной трассе появится свыше 25 км линий электроосвещения. Несколько участков оградят шумозащитными экранами общей сложностью в 8 км. Кроме того, планируется высадить более 13 тыс. деревьев в полосе отвода автодороги.

Ранее сообщалось, что старт реконструкции 26-километрового участка трассы «Кавказ» в Ингушетии был дан в сентябре минувшего года.

ТАСС; 2019.01.29; ТРАНСПОРТНУЮ КОМПАНИЮ В КЕРЧИ ПРОВЕРЯЮТ ИЗ-ЗА ПОЛОМКИ ЧАСТИ ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ

Проверка деятельности муниципального предприятия «Керчьгортранс» с привлечением правоохранительных органов и прокуратуры началась в Керчи после того, как часть полученных в 2016 году городских автобусов вышла из строя. Несмотря на проверку, предприятие работает в штатном режиме, сообщил во вторник на своей странице в Facebook глава администрации Керчи Сергей Бороздин.

«В связи со сложившейся ситуацией администрацией были направлены обращения в адрес главы Крыма Сергея Аксенова, заместителя председателя Совета министров Республики Крым Игоря Михайличенко, в **министерство транспорта РК**, а также в ГУП РК «Крымавтотранс», в правоохранительные органы и прокуратуру, – написал Бороздин. – Этими структурами приняты меры. И сегодня на предприятии проводится проверка».

Он уточнил, что МУП «Керчьгортранс», который осуществляет функции муниципального городского перевозчика, находится в сложной финансовой ситуации.

«Некачественное и несвоевременное проведение технического обслуживания транспортных средств привело к аварийному состоянию подвижного состава. Применение несоответствующих технических жидкостей (воды вместо антифриза) привели к усиленной коррозии агрегатов, вследствие чего часть «Нефазов» (низкопольные городские автобусы) имеет серьезные неисправности и выведена из эксплуатации», – отметил глава администрации.

Он добавил, что, кроме контрольно-счетной комиссии города, на месте работает Государственная транспортная лизинговая компания, которая предоставила автобусы, а также правоохранительные органы. «Задача правоохранительных органов выявить виновное лицо и привлечь его к ответственности», – подчеркнул Бороздин.

Первая партия из 110 новых автобусов российского производства, работающих на газомоторном топливе, вышла на линии в Симферополе и Керчи летом 2016 года. В Керчь было поставлено 40 автобусов «Нефаз».

<https://tass.ru/ekonomika/6055359>

ТАСС; 2019.01.29; ДО 350 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В 2019 ГОДУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ИЗ КИРОВА В АРХАНГЕЛЬСК

Порядка 350 млн рублей предусмотрено в 2019 году на строительство дороги Опарино – Альмеж, которая напрямую соединит Киров с тремя северными районами Кировской области и Архангельской областью, общий объем финансирования из регионального бюджета к 2021 году составит более 1 млрд рублей. Об этом во вторник рассказал журналистам губернатор Кировской области Игорь Васильев.

В настоящее время жители Подосиновского, Лузского и Опаринского районов могут добраться в Киров только в объезд через соседние регионы. Строительство дороги

Опарино – Альмеж, напрямую соединяющей областной центр с северными районами, началось в 2013 году и должно было завершиться в 2015 году, однако подрядчик «Интердорстрой» не смог закончить работы, строительство было заморожено. Ранее в правительстве региона сообщили, что строительство дороги возобновится в 2019 году.

«Что касается дороги Опарино – Альмеж, в 2019 году мы планируем продолжить строительство этого участка дороги, в 2019 году мы выделяем на эти цели почти 350 млн рублей [из областного бюджета], а всего за 2019 – 2021 годы [будет выделен] миллиард [рублей] с небольшим. Я надеюсь, в 2021 году мы этот участок закончим», – сказал губернатор.

Ранее первый зампред правительства региона Александр Чурин сообщал ТАСС, что прямая дорога даст толчок к развитию трех северных районов области. Губернатор Кировской области Игорь Васильев назвал завершение строительства дороги «абсолютным приоритетом».

<https://tass.ru/ekonomika/6054710>

ТАСС; 2019.01.29; ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ИСПОЛЬЗУЮТ ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Рабочее совещание по реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) прошло в Свердловской области, на котором обсудили применение инновационных технологий в ходе дорожно-строительных работ. Так, в Екатеринбургской агломерации в качестве эксперимента собираются использовать при ремонте перегружатель асфальтобетонной смеси, говорится в сообщении, распространенном во вторник пресс-службой «Уралуправтодора».

«В Екатеринбурге прошло рабочее совещание по реализации нацпроекта БКАД <...> В ходе совещания обсуждалось применение инновационных технологий в ходе дорожно-строительных работ. Так, в Екатеринбургской агломерации при устройстве дорожной одежды было решено в качестве эксперимента использовать перегружатель асфальтобетонной смеси», – сообщили в пресс-службе, пояснив что такая техника еще не использовалась на городских улицах Екатеринбурга.

В пресс-службе пояснили, что на территории Свердловской области теперь будет выделено две агломерации – Екатеринбургская и Нижнетагильская. Протяженность трасс, входящих в Екатеринбургскую городскую агломерацию, составляет 559,836 км. Из них в нормативном состоянии к концу 2017 года находилось 52,9% дорог. По программе нацпроекта, к концу 2019 году этот показатель должны довести до 66,2%.

«Всего в этом году по Екатеринбургской городской агломерации планируется реализовать 100 объектов, в том числе отремонтировать 49 км федеральных трасс, обновить дорожное полотно на 12 региональных автодорогах и 16 улицах Екатеринбурга», – отметили в пресс-службе «Уралуправтодора».

Общая протяженность трасс Нижнетагильской городской агломерации составляет 301,441 км. Из них в нормативном состоянии к концу 2017 года находилось 53,5 % дорог. По программе БКАД, к концу текущего года этот показатель должен вырасти до 65,9 %. «В Нижнетагильской городской агломерации планируется реализовать 26 объектов, в том числе отремонтировать около 7 км трассы Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов и 21 улицу в Нижнем Тагиле», – добавили в пресс-службе, уточнив, что также в обеих агломерациях будут ликвидированы места концентрации ДТП.

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/6052651>

ТАСС; 2019.01.29; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА РАССЧИТЫВАЮТ СДАТЬ ФРУНЗЕНСКИЙ РАДИУС МЕТРО В АВГУСТЕ 2019 ГОДА

Власти Санкт-Петербурга рассчитывают, что новый подрядчик на строительство Фрунзенского радиуса метро (станции «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары»), которого власти собираются выбрать в феврале 2019 года, сдаст объект в августе. Об этом сообщил во вторник журналистам глава городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин.

По условиям контракта, прежний подрядчик – компания «Метрострой» должна была сдать Фрунзенский радиус 20 декабря 2018 года. Однако из-за срыва сроков власти города перенесли срок сдачи на 27 мая 2019 года, а в январе расторгли с компанией три контракта на строительство Фрунзенского радиуса, участка Лахтинско-Правобережной и участка Невско-Василеостровской линий, оставив за подрядчиком строительство Красносельско-Калининской линии, контракт по которой расторгать не собираются.

«Стремимся [сдать Фрунзенский радиус] чем быстрее, тем лучше, но к августу, я думаю, это вполне реально», – сказал Харлашкин.

Он пояснил, что более точные сроки сдачи удастся определить после того, как будущий подрядчик получит оборудование, либо арендовав его у «Метростроя» и тем самым сократив сроки строительства, либо ввезя спецтехнику из Москвы. «Думаю, что он [«Метрострой»] не будет настаивать, потому что ему каким-то образом нужно деньги зарабатывать, деньги можно зарабатывать на сдаче оборудования в аренду», – отметил глава комитета.

Харлашкин добавил, что рабочие «Метростроя» не останутся без работы, их собираются привлечь к строительным работам в рамках контрактов с новыми подрядчиками.

Расторгнутые контракты с «Метрострое» предусматривали строительство продолжения Фрунзенского радиуса, участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спасская» до станции «Большой проспект» и участка Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Беговая», включая станцию «Новокрестовская». «Метрострой» назвал решение города по этим контрактам некомпетентным и заявил о намерении обратиться в суд.

<https://tass.ru/ekonomika/6053899>

ТАСС; 2019.01.29; ПЕТЕРБУРГСКИЙ «МЕТРОСТРОЙ» ПОДАЛ ЧЕТЫРЕ ИСКА К ВЛАСТЯМ ГОРОДА

Компания «Метрострой» подала четыре исковых заявления к петербургской дирекции транспортного строительства, подведомственной комитету по развитию транспортной инфраструктуры города, намеревавшейся расторгнуть с ним контракты. Об этом сообщается в материалах картотеки арбитражных дел.

Четыре иска к дирекции зарегистрированы Арбитражным судом Санкт-Петербурга и Ленинградской области 28 января. Сумма исков не указывается, однако в каждом из них «Метрострой» попросил принять обеспечительные меры.

ТАСС пока не располагает комментарием компании о сути исковых требований.

Новые иски к компании

Как сообщалось, 26 января «Метрострой» также получил шесть исков от частных компаний на сумму около 20 млн рублей. В компании позже это объяснили «задержкой

оплаты оборудования и материалов» и отметили, что намерены удовлетворить иски требования «как только появится возможность».

Двадцать восьмого января, согласно картотеке дел, иски требования к «Метрострою» в петербургском арбитраже заявили еще три частных компании. Среди них значатся фирмы «Акспром», которая занимается оптовой торговлей, она требует от «Метростроя» около 1,1 млн рублей.

Еще два иска поданы к дочерним структурам «Метростроя», в частности компания «ВМКЭЛ» требует от Семнадцатого управления «Метростроя» 63 тыс. рублей, а фирма «Новые горизонты» подала иск к Десятому управлению «Метростроя» на 3,1 млн рублей.

Ситуация с «Метростроем»

Как сообщалось ранее, власти города 21 января сообщили о расторжении трех из четырех крупных контрактов с «Метростроем» на строительство подземки на сумму 86,4 млрд рублей. Причиной расторжения в комитете по развитию транспортной инфраструктуры города назвали «некачественное планирование работ», которое привело к срывам сроков сдачи новых станций и образованию долгов по зарплате перед строителями метро – в конце 2018 года из-за этого они устраивали забастовку.

«Метрострой» назвал это решение некомпетентным и заявил о намерении обратиться в суд. Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов поручил свои заместителям проконтролировать выплату долгов по зарплате и обратился к городской полиции с просьбой провести проверку вывоза строительной техники со стройплощадок «Метростроем».

Дирекция транспортного строительства города сама также предъявляла многомиллионные иски «Метрострою», однако решений по данным требованиям суд пока не принял.

Кроме того, Федеральная налоговая служба просила через суд признать банкротом «Метрострой» из-за долгов по зарплате, также компания является участником судебного процесса с властями города по поводу достройки стадиона на Крестовском острове, где проходили матчи чемпионата мира по футболу.

<https://tass.ru/ekonomika/6052213>

ТАСС; 2019.01.29; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ К СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРО ПОДРЯДЧИКОВ МОСКОВСКОЙ ПОДЗЕМКИ

Власти Санкт-Петербурга ведут переговоры о строительстве метрополитена сразу с несколькими потенциальными подрядчиками – «Ойкумена», «Трансинжстрой» и «Стройтрансгаз». Компании занимались строительством метро в Москве, сообщил журналистам во вторник глава комитета по развитию транспортной инфраструктуры Сергей Харлашкин.

В январе 2019 года городская дирекция транспортного строительства, являющаяся заказчиком работ, расторгла три госконтракта с нынешним подрядчиком – ОАО «Метрострой» – на общую сумму 86,4 млрд рублей. Причиной послужило «некачественное планирование работ», которое привело к срывам сроков строительства новых станций и задержкам выплат зарплат рабочим. По словам вице-губернатора города Николая Бондаренко, конкурс на выбор нового подрядчика будет объявлен в феврале.

«Мы хотим диверсифицировать (контракты на строительство метро). Мы будем стараться, чтобы в конкурсах [на строительство] победили несколько организаций. Компании (с которыми ведутся переговоры) уже назывались – «Ойкумена», «Трансинжстрой» и «Стройтрансгаз», – сказал Харлашкин.

Он также допустил, что при выполнении работ на строящихся участках метро новые подрядчики смогут арендовать строительное оборудование у «Метростроя».

Расторгнутые контракты предусматривали строительство продолжения Фрунзенского радиуса (станции «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары»), участка Лахтинско-Правобережной линии от станции «Спаская» до станции «Большой проспект» и участка Невско-Василеостровской линии от станции «Приморская» до станции «Беговая», включая станцию «Новокрестовская». «Метрострой» назвал решение города по контрактам некомпетентным и заявил о намерении обратиться в суд.

Четвертый договор с «Метростроем» на строительство Красносельско-Калининской линии власти города пока не собираются расторгать.

<https://tass.ru/ekonomika/6053654>

КОММЕРСАНТ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2019.01.29; БАЗАР-ВОКЗАЛ; ПЛОЩАДИ АВТОВОКЗАЛА БУДУТ ВЫСТАВЛЕНЫ НА ПРОДАЖУ ЗА 100 МЛН РУБЛЕЙ

На торги в Новосибирске будут выставлены площади действующего городского автовокзала. Около 3 тыс. кв. м планируется продать за 100 млн руб. в рамках банкротства крупного новосибирского металлотрейдера – ЗАО «Сибпромснаб». Компания является вторым по величине собственником площадей автовокзала, около 3 тыс. кв. м принадлежит мэрии Новосибирска. Эксперты считают, что активы быстро найдут владельца, учитывая расположение автовокзала на центральной улице города. Оператор автовокзала – ООО «Автосервис» уже сообщил об интересе к этим площадям.

На торги в рамках банкротства ЗАО «Сибпромснаб» будут выставлены площади недостроенного новосибирского автовокзала. По данным конкурсного управляющего компании Андрея Комашинского, речь идет о правах требования «Сибпромснаба» к муниципальному предприятию ПАТП-4 на помещения общей площадью 2,7 тыс. кв. м, а также на 60 парковочных мест. Планируется, что они будут выставлены на торги единым лотом. Рыночная стоимость имущества, согласно отчету независимого оценщика, составила 84 млн руб. Начальная цена продажи определена в 100 млн руб.

Новосибирский автовокзал строится с 2003 года. Затраты на строительство оценивались тогда в 103 млн руб. Ввести объект в эксплуатацию планировалось в 2005 году, однако сроки многократно сдвигались. В 2012 году из-за банкротства генподрядчика – компании «Олдви» – строительство было заморожено. Сейчас автовокзал работает на недостроенных площадях. Общая площадь здания – 11,7 тыс. кв. м, из них вокзал – 2,3 тыс. кв. м, остальное – офисы и кафе. Мэрия Новосибирска неоднократно заявляла о планах реанимировать автовокзал. Рассматривались как варианты привлечения инвестора в проект, так и его дофинансирование со стороны собственников помещений автовокзала. В 2014 году мэрия предлагала инвесторам вложить в автовокзал 127 млн руб., еще 70 млн городские власти планировали добавить из бюджета. В 2016 году завершение строительства автовокзала власти оценивали уже в 170 млн руб.

«Мэрия прорабатывает меры по завершению реконструкции здания автовокзала. Однако в связи с большим количеством инвесторов, которых более 70, не выработано оптимальное решение по формированию источника финансирования для завершения работ», – сообщили “Ъ” в мэрии. По данным городских властей, в настоящее время определены права собственности 21 инвестора. Мэрии в здании автовокзала принадлежит право собственности на 285 311 долей (около 3,1 тыс. кв. м) из 1 059 450 в общем долевом праве собственности. Общее число потенциальных инвесторов объекта незавершенного строительства до сих пор не определено, отметили в мэрии.

Владелец ООО «Автосервис» (оператор действующего автовокзала) Андрей Гудовский сообщил “Ъ”, что рассмотрит возможность участия в торгах по площадям автовокзала: «Будем обязательно изучать это предложение. Участие в торгах будет зависеть от того, какие площади будут выставлены на продажу. Мы не являемся сейчас собственниками площадей в автовокзале, лишь арендаторами». По его словам, ранее «Автосервис» рассматривал возможность достройки здания автовокзала. «Мы пришли к выводу, что

автовокзала там не будет уже никогда – юридически его расположить там невозможно, учитывая множество собственников, необходимость соблюдения определенных технологий облуживания пассажиров. Если мы будем рассматривать площади в этом здании для покупки, то как объект недвижимости, а не как объект транспортной инфраструктуры», – сказал он.

В прошлом году мэр Анатолий Локоть заявил о том, что автовокзал в его нынешнем виде не будет существовать – его заменят автостанции на выездах из города. Тогда же городские власти заключили инвестсоглашение с «Автосервисом» о строительстве в районе Гусинобродского шоссе нового автовокзала. Инвестиции в проект оценивались в 120 млн руб., площадь здания – 1,6 тыс. кв. м. В новом объекте мэрия получит 5%. Строительные работы планировалось завершить в 2018 году с вводом автостанции в эксплуатацию в 2019 году.

Андрей Гудовский уточнил, что степень готовности нового автовокзала высокая. «Весной мы введем его как объект недвижимости, после чего начнется процедура регистрации его в реестре автовокзалов РФ, работа по изменению маршрутов перевозчиков – это также делается через **Минтранс РФ**», – пояснил господин Гудовский. Ввести автовокзал в эксплуатацию планируется к концу 2019 года.

Эксперты рынка недвижимости считают, что спрос на площади автовокзала будет высоким. «После того как оттуда перенесут автовокзал, на его месте останется офисное здание. Учитывая наличие парковочных мест, расположение здания и цену – 33 тыс. руб. за кв. м – это очень привлекательное предложение. Стоимость недвижимости по Красному проспекту как минимум в два раза выше», – говорит директор RID Analytics Елена Ермолаева.

Управляющий партнер DSO Consulting Сергей Дьячков считает, что площади автовокзала могут быть интересны другим собственникам его помещений: «Объект находится в центральной части города, потому может быть интересен собственникам недвижимости. Другое дело, что уж больно необустроенный это объект».

<https://www.kommersant.ru/doc/3867622?query=минтранс>

РБК; МИХАИЛ ШЕСТАКОВ; 2019.01.29; ЧАСТЬ АВТОВОКЗАЛА В ЦЕНТРЕ НОВОСИБИРСКА ПРОДАДУТ НА ТОРГАХ; В РАМКАХ БАНКРОТСТВА СОБСТВЕННИКА ПЛОЩАДЕЙ АВТОВОКЗАЛА НА КРАСНОМ ПРОСПЕКТЕ, 4 БУДЕТ ВЫСТАВЛЕНО НА ТОРГИ ПОЧТИ 3 ТЫС. КВ. М

Информация о продаже площадей размещена на «Федресурсе» 22 января. В положении о реализации имущества компании «Сибпромснаб», обремененного залогом в пользу международного финансового центра «Капитал», говорится, что все площади, которыми владеет банкрот, будут выставлены единым лотом. Начальная цена определена в размере 100 млн руб.

Всего у здания автовокзала на данный момент насчитывается около 70 собственников, в том числе и мэрия Новосибирска, которая владеет около 3 тыс. кв. м площадей.

«Данное предложение по цене около 30 тысяч рублей за квадратный метр будет интересно многим инвесторам даже несмотря на различные нюансы и проблемы этого здания. Ведь объект располагается в центре города», – оценил данное предложение независимый аналитик рынка недвижимости Сергей Николаев.

Директор компании «Авто-сервис» (оператор автовокзала) Андрей Гудовский в комментарии РБК Новосибирск сообщил, что интерес компании к этим торгам есть. «Для начала нужно узнать все условия. Также необходимо оценить, есть ли смысл вкладываться в эту недвижимость. Сейчас этим занимаются наши сотрудники. Решение будет принято позже, после анализа всех фактов», – сообщил РБК Новосибирск Гудовский.

Летом прошлого года мэр Новосибирска Анатолий Локоть сообщил, что планирует закрыть автовокзал на Красном проспекте, 4. По мнению градоначальника, в нынешней локации перспектив у здания в части использования его как автовокзала нет. Вынос вокзала на периферию города является общепринятой практикой.

«В сложившихся условиях автовокзалу на Красном проспекте невозможно дальше работать. В том числе по причине логистики – добраться в центр через пробки, чтобы потом через пробки из центра выезжать», – сказал Анатолий Локоть.

В настоящее время новое здание автовокзала строится на Гусинобродском шоссе. Его планируется запустить осенью 2019 года. «По новому вокзалу пока все без изменений. Работы идут в графике. Дальше все будет зависеть от проведения процедурных вещей. Сначала нужно подать документы в **Минтранс** России, чтобы попасть в реестр автовокзалов. После этого транспортные компании должны будут вносить изменения в свои маршруты», – подытожил Гудовский.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/30/01/2019/5c5119e89a7947c22ed281ac>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2019.01.30; В ХАБАРОВСКЕ ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ДТП С ПАССАЖИРСКИМ АВТОБУСОМ

Утром 30 января на проспекте 60-летия Октября в Хабаровске пассажирский автобус маршрута №40 врезался в железобетонный столб. В результате аварии два человека получили травмы.

В Главном управлении МЧС по краю сообщили, что пострадавших отправили во Вторую краевую клиническую больницу. Всего в салоне на момент ДТП находились семь пассажиров.

Столб после столкновения упал на проезжую часть. Движение автомобилей на этом участке дороги оказалось затруднено. Устранять последствия аварии будут совместно сотрудники ГИБДД и службы троллейбусного парка.

Дорожные инспекторы выясняют обстоятельства случившегося.

<https://rg.ru/2019/01/30/reg-dfo/v-habarovske-dva-cheloveka-postradali-v-dtp-s-passazhirskim-avtobusom.html>

ДОРИНФО; 2019.01.29; В ХАКАСИИ ДО КОНЦА 2019 ГОДА ЗАКРОЮТ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ У САЯНО-ШУШЕНСКОЙ ГЭС

Движение по металлическому мосту через реку Енисей в городе Саяногорск Республики Хакасия закроют для автомобилистов и пешеходов до конца 2019 года. Как сообщают 29 января в пресс-службе республиканского **Минтранса**, переправа находится в неудовлетворительном состоянии.

Движение по мосту рядом с Саяно-Шушенской ГЭС закроют с 15 февраля по 31 декабря текущего года. Такое решение для безопасности граждан приняли сотрудники управления Федерального агентства по управлению госимуществом в трех регионах: Красноярском крае, Республиках Хакасия и Тыва.

Добавим, мост расположен в поселке городского типа Черемушки. По нему можно подъехать к береговому водосбросу ГЭС, Джойскому заливу, а также к парку «Шушенский бор».

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=71017

КП АЛТАЙ; САВЕНКО ДАРЬЯ; 2019.01.29; В БАРНАУЛЕ ЛОКОМОТИВ ПРОТАРАНИЛ ГОРОДСКОЙ АВТОБУС

Дорожно-транспортное происшествие с участием городского автобуса и тепловоза произошло

утром 29 января на железнодорожных путях на 9-м Заводском проезде в Барнауле.

Как сообщает Толк, на выезде с транспортного предприятия находится железнодорожное

полотно, оборудованное семафором. Водитель городского транспорта, выезжая с гаража рядом с ОАО « БарнаулПассажи́рТранс », проигнорировал запрещающий сигнал семафора и выехал на пути. В этот момент ему в бок врезался проходящий локомотив. Автобус получил значительные повреждения. О пострадавших не сообщается.
<https://www.alt.kp.ru/online/news/3369471/>

РИА НОВОСТИ; 2019.01.29; В ИВАНОВО ДВОЕ ДЕТЕЙ ПОСТРАДАЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ

Двое детей пострадали при столкновении автобуса с легковым автомобилем в Иваново, сообщает во вторник управление МВД по региону.

Авария произошла во вторник на перекрестке улиц Куконковых и Павла Большевикова. «По предварительной информации, автобус «Богдан» ехал по улице Куконковых и поворачивал налево, в это время водитель автомашины ВАЗ – 2114 следовал со стороны Суховки по улице Куконковых прямо и врезался в выполняющий поворот автобус», – говорится в сообщении.

По данным полиции, пострадали ехавшие в автобусе девочка 8 лет и 5-летний мальчик. Представитель УМВД по региону сообщила РИА Новости, что также в ДТП пострадали четверо взрослых. Люди получили ушибы, госпитализация не потребовалась, отметила собеседница агентства.

«Оба водителя утверждают, что совершали маневр на разрешающий сигнал светофора, но сотрудники полиции разбираются, что там и как», – рассказала представитель ведомства.
<https://ria.ru/20190129/1550089932.html>

ТАСС; 2019.01.29; ОДИН ЧЕЛОВЕК ПОГИБ В ДТП С УЧАСТИЕМ ПАССАЖИРСКОЙ «ГАЗЕЛИ» В КЧР

Один человек погиб и шестеро пострадали при столкновении легковой машины с пассажирской «Газелью» на федеральной дороге в Карачаево-Черкесии. Об этом ТАСС во вторник сообщил старший государственный инспектор УГИБДД МВД по Карачаево-Черкесской Республике Ибрахим Токов.

«Столкновение легковой машины Lifan и автомашины «Газель», занимающейся перевозкой людей, произошло на 53-м км федеральной автодороги Лермонтов – Черкесск. «Газель» ехала со стороны Черкесска по направлению в сторону Пятигорска. Водитель легковушки погиб, он был один в машине. Шесть пассажиров «Газели» пострадали, они обратились за медпомощью с ранениями различной степени тяжести, сколько всего было пассажиров, пока не знаем, водитель не пострадал», – сказал собеседник агентства.

По предварительным данным, столкновение произошло из-за того, что водитель легковой машины не справился с управлением и выехал на встречную полосу.

В минздраве региона уточнили, что госпитализация пострадавшим не потребовалась, их отпустили домой.

«После ДТП шесть пассажиров «Газели» были доставлены в республиканскую клиническую больницу, им оказали первичную помощь, провели обследование и отпустили домой. В госпитализации они не нуждаются, лечение будут проходить амбулаторно», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/proisshestiya/6055085>

ТАСС; 2019.01.29; РАССМОТРЕНИЕ ДЕЛА О ДТП С 17 ПОГИБШИМИ В ПОКРОВЕ ВНОВЬ ОТЛОЖИЛИ ИЗ-ЗА НЕЯВКИ ПОТЕРПЕВШИХ

Петушинский районный суд во второй раз отложил судебное заседание по рассмотрению уголовного дела в отношении перевозчиков, по вине которых в октябре 2017 года 17

человек погибли в ДТП с участием поезда в Покрове (Владимирская область). Об этом во вторник ТАСС сообщили в секретариате суда.

Как сообщалось ранее, 27 декабря 2018 года первое заседание суда по делу о ДТП было также отложено в связи с неявкой потерпевших. «Судебное заседание отложено в связи с неявкой потерпевших. Следующее заседание назначено на 12 февраля», – уточнили в суде.

По данным Петушинского районного суда, потерпевшими по делу о ДТП являются 50 человек. В октябре 2017 года на железнодорожном переезде станции Покров Владимирской области пассажирский поезд № 60 сообщением Санкт-Петербург – Нижний Новгород столкнулся с остановившимся на переезде пассажирским автобусом Mercedes, в котором ехали рабочие из Узбекистана.

Ранее прокуратура утвердила обвинительное заключение по уголовному делу, возбужденному по ч. 3 ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»), в отношении перевозчиков, по вине которых в заглохшем на железнодорожных путях автобусе в результате ДТП погибли 16 пассажиров и водитель автобуса.

По версии следствия, двое граждан Казахстана организовали автобусную перевозку пассажиров из России в Казахстан. При этом автобус, на котором осуществлялась перевозка, по своим техническим характеристикам не отвечал требованиям безопасности.

<https://tass.ru/obschestvo/6053604>

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.01.30; ПРОДУКТЫ ОШИБЛИСЬ ВАГОНОМ; СКОРОПОРТЯЩИЕСЯ ТОВАРЫ ТЕРЯЮТ КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Условия доставки железной дорогой скоропортящихся товаров нарушаются, приводя к высокой доле некондиционного товара. Логистам выгоднее возить скоропорт в обычных контейнерах или вагонах, не тратясь на более дорогостоящий рефрижераторный или изотермический парк, утверждают его владельцы. Поставщики признают потерю качества товара в пути, хотя крупные ритейлеры пока не фиксируют притока некондиционного скоропорта. ОАО РЖД, ФАС и эксперты сходятся в том, что нужно менять тарифную систему для спецпарка, повышая его конкурентоспособность путем сближения тарифов с обычными контейнерами.

До 65% скоропортящейся продукции в РФ, транспортирующейся по железной дороге, перевозится с нарушениями процедур, сообщил “Ъ” президент Ассоциации операторов рефрижераторного подвижного состава (АСОРПС) Михаил Синев: «Среди популярных наименований скоропорта, подверженного искажению в накладной, соки и воды, около 60% которых транспортируется под видом других продуктов, пиво – порядка 30%, сыры и молочные продукты (30-40%), вино (90%) и консервы (90%)». В АСОПС уточняют, что детское питание считается консервами и тоже возится без соблюдения температурного режима: то есть, когда в средней полосе РФ +28°C, оно может ехать в обычном крытом вагоне, внутри которого, по данным ВНИИЖТ, летом температура достигает +47°C и выше.

Логистам, говорят в АСОПС, выгоднее возить скоропорт в обычных вагонах-контейнерах в обход всех норм, оформляя их как макаронные изделия или чипсы (исключение составляет икра как продукт с высокой маржой, тут на логистике стараются не экономить). Есть несколько классических приемов маскировки. Часто вагон или контейнер загружается скоропортом, а в той части, которая ближе к дверям, укладываются макаронные изделия или сухарики. Или большая часть вагона забивается рыбными консервами, а к двери кладется тушенка, и весь груз оформляется как тушенка (из-за высокого содержания жира она может перевозиться в обычных контейнерах).

Еще один прием – груз отправляется в рефконтейнере на автомобиле, а на железной дороге переносится в обычный вагон. «Один из главных способов противодействия таким нарушениям – инспекции самого ОАО РЖД, – говорят в АСОРПС. – Но удастся выявить от силы пять–восемь вагонов из сотен проинспектированных. Бизнес узнает о подобных акциях заранее, так как телеграмма о назначаемом периоде проверки находится в открытом доступе». Пойманным нарушителям грозит штраф в размере пятикратной стоимости транспортировки.

Президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров Герман Зверев подтверждает, что из-за перевозки в ненадлежащем подвижном составе вне кондиции к покупателю попадает 10-15% рыбы. Гендиректор ТД «Наутилус» Алексей Жолоб рассказывает, как однажды зимой, когда на несколько недель потеплело, ему отправили рыбу в контейнере-термосе, который не может долго держать необходимый уровень температуры (необходим рефконтейнер), причем загрузили его при температуре выше нормы: «Контейнер ехал 22 дня и прибыл, что называется, уже «потекший», с испорченной рыбой. Партию пришлось списать и утилизировать».

Крупные ритейлеры, большая часть грузов которых доставляется автотранспортом, не признают роста объема некондиционного скоропорта. В «Магните» “Ъ” заверили, что контролируют качество продукции «на всех этапах», в том числе соблюдение температурного режима. В Metro утверждают, что в 2018 году количество жалоб на несоблюдение температурного режима во время перевозки продукции составило лишь 0,08% от общего объема: «Все транспортные средства проходят многоточечный досмотр. В частности, мы проверяем температуру в нескольких точках кузова. Далее делается выборка по продукции, которую мы проверяем по всем параметрам. Если появляются сомнения, выборка удваивается». Директор по транспорту X5 Retail Group («Пятерочка», «Перекресток», «Карусель») Кирилл Кузьменко говорит, что автотранспорт X5 на 100% оснащен температурными датчиками, а ее партнеров – на 90-95%.

В АСОРПС полагают, что причина нарушений условий перевозок – в несогласованной тарифной политике, из-за которой рефрижераторные вагоны и контейнеры обходятся на 50-60%, а вагоны и контейнеры-термосы на 20-30% дороже универсальных. В ассоциации предлагают ликвидировать это несоответствие. Один из источников “Ъ” говорит, что ОАО РЖД само уже обращалось в ФАС с идеей выравнивания тарифов на перевозки в рефрижераторных и универсальных контейнерах. В ФАС “Ъ” подтвердили, что вопрос прорабатывается с ОАО РЖД и ведомствами, «чтобы стимулировать рост объемов перевозок, но не ухудшить параметры сбалансированной тарифной модели». Служба поддерживает идею.

Однако источник в отрасли отмечает, что для перевозки рефконтейнеров необходима специальная инфраструктура: дизель-генератор в пути следования, подключение к электросети на станциях и так далее: «Расходы на такую перевозку выше, поэтому вряд ли можно говорить о выравнивании тарифа до паритета».

В 2018 году **Минтранс** запустил процедуру пересмотра правил перевозки скоропорта по железной дороге. Она предусматривает упрощение процедур и разрешение перевозить в обычных вагонах пиво, спиртное, некоторые консервы и овощи (см. “Ъ” от 13 сентября 2018 года). ОАО РЖД поддерживает изменения, говорил на прошлой неделе замгендиректора компании РЖД Алексей Шило: «Мы хотим, чтобы перевозки по железной дороге ряда продукции в какой-то мере были поставлены в те же условия, что и перевозки автомобильным транспортом».

В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что уже установили на 2019 год системную скидку 20,4% на перевозки грузов в рефконтейнерах из Петербурга, Москвы и Новороссийска в направлении ряда городов Урала, Западной и Восточной Сибири, а также из Новосибирска в направлении городов Забайкалья и Дальнего Востока. В ОАО РЖД

уточняют, что не требуют закрепления гарантированных объемов перевозок, позволяя грузоотправителям и логистам более гибко реагировать на конъюнктуру рынка.

Тема сближения тарифов обсуждается уже несколько лет, отмечает глава экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин: «Методологи ОАО РЖД мотивируют разницу в тарифах сложностью обслуживания изотермического подвижного состава. Но рефсекций у ОАО РЖД нет. Затраты инфраструктуры при пропуске рефцепов не отличаются от затрат на пропуск ускоренных контейнерных поездов». Тарифы должны быть равны с универсальными контейнерами и вагонами, уверен господин Иванкин, но ОАО РЖД пока не готово на это, а ФАС «не может достаточно мотивировать». Вопрос надо решать оперативно, подчеркивает эксперт, качество продукции на столах покупателей сегодня зависит и от тарифной политики ОАО РЖД.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867724>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; РЖД ЗАПУСКАЮТ НОВЫЕ ГРУЗОВЫЕ ЭКСПРЕССЫ В КИТАЙ ДЛЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ЭКСПОРТЕРОВ ЛЕСА

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») запустила услугу «Грузовой экспресс», позволяющую доставлять лесные грузы в Китай в более короткий срок, минуя обработку на сортировочных станциях, говорится в сообщении службы корпоративных коммуникаций ДВЖД.

Услуга «Грузовой экспресс» предполагает возможность объединения на опорной станции групп вагонов нескольких грузоотправителей в один маршрутный поезд с дальнейшим проследованием по расписанию.

В 2018 году по Дальневосточной железной дороге было отправлено более 4 тыс. вагонов в 75 поездах категории «Грузовой экспресс».

При этом передача вагонов с лесными грузами через сухопутный пограничный переход Гродеково (Приморский край) – Суйфэньхэ (КНР) составила 63% от общего объема, передаваемого через переход. Среднесуточная передача составила 263 вагона с лесными грузами, остальной объем передачи приходится на уголь (20%) и руду (13%).

В 2019 году магистраль готова предложить отправку груженых вагонов в составе «Грузового экспресса» на новых направлениях.

В настоящее время разработана технология формирования и отправления поездов с железнодорожной станции Хурмули назначением на станцию Гродеково, а также с железнодорожной станции Гродеково назначением на станцию Новочугуевка.

В сообщении говорится, что договоры на отправку вагонов в составе «Грузового экспресса» с железнодорожных станций Постышево, Болен и Амгунь уже заключили лесозаготовительные компании «Транслес», «Азия Лес», «Амур», «Римбунан Хиджау» и «Дельта».

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА; 2019.01.29; ВЫИГРАТЬ ВРЕМЯ; РЕГИОНЫ СТАВЯТ НА СКОРОСТНОЙ ТРАНСПОРТ

С февраля между Москвой и городами Центральной России начнут ходить дополнительные пассажирские поезда. По подсчетам экономистов, благодаря нововведениям транспорт станет доступнее более чем для двух миллионов человек. Те регионы, до которых реформа еще не дошла, начали составлять петиции с просьбами поскорее обеспечить и их «Стрижами» и «Ласточками». Однако идею поддержали не все. Полетит или не полетит?

В конце декабря депутаты Костромской областной думы направили обращение в **минтранс** и руководству железнодорожного ведомства об организации скоростной электрички между Костромой и столицей. Депутаты отметили, что не только соседним Ярославлю, Иванову, Владимиру, но и Костроме нужна своя «Ласточка», на которой можно было бы добраться в Москву быстро и с комфортом. По мнению парламентариев, появление такого поезда ускорит экономическое развитие региона и повысит его туристическую привлекательность.

Представители комитета по экономической промышленной политике и предпринимательству заявили, что транспортное сообщение между областным центром и столицей остается проблематичным. По железной дороге костромичи добираются до Москвы в основном на ночном поезде, который отправляется раз в сутки и прибывает в шесть утра, что неудобно. Поездка в столицу на автобусе отбирает до восьми часов из-за пробок.

«Решить проблему транспортного сообщения между городами может появление скоростной электрички. Они популярны среди пассажиров, комфортны и ходят по удобному расписанию. На сайте «Российская общественная инициатива» размещена петиция о пуске «Ласточки», которая за два месяца набрала 1094 голоса», – заявили в облдуме.

В железнодорожном ведомстве сообщили, что вопрос о пуске скоростной электрички в Кострому прорабатывается: 12 апреля даже состоялся пробный пуск скоростного поезда. Однако во время тестирования вскрылись серьезные технические проблемы, связанные с очень высокой интенсивностью движения поездов в Московской области и с непростым графиком грузовых поездов на Северной железной дороге. Специалисты отметили, что организация скоростного сообщения между городами станет возможной с началом действия федеральной программы скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, в рамках которой будет предусмотрено строительство выделенных путей для пассажирских поездов.

Пока проблема не решена, костромичам предложили временный вариант: с 1 февраля через Кострому до Москвы поедет дополнительный вологодский поезд, к которому присоединят шесть вагонов. Состав будет отправляться из Костромы в шесть утра и прибывать в столицу в 11 часов 45 минут. По скорости движения это еще не «Ласточка», но время нахождения в пути – в сравнении с путешествием на автомобиле – сокращается почти на три часа.

Свили гнездо

В соседней Ивановской области, где скоростная «Ласточка» начала курсировать с марта 2018 года, поезд оказался настолько востребованным, что интенсивность движения в этом году решили увеличить: с 11 февраля из Иванова и обратно начнут отправляться дополнительные дневные поезда. По мнению властей, скоростное сообщение стало фактором создания новых рабочих мест и привлечения инвестиций в крупные компании приняли решение о переводе своих подразделений из Москвы в Иваново. По данным облправительства, в переведенном в Иваново офисе «СОГАЗа» уже работают больше 500 человек. По итогам 11 месяцев 2018 года компания заплатила в бюджет Ивановской области около 150 миллионов рублей налогов и вошла в топ-20 налогоплательщиков региона.

«Появление скоростного железнодорожного сообщения с Москвой также стало ключевым фактором для принятия решения руководством крупнейшей энергетической компании России – ПАО «Интер РАО» – о переводе в Ивановскую область обслуживающих подразделений финансово-экономического блока холдинга с созданием в областном центре более 700 новых рабочих мест. Кроме того, в этом году впервые Всероссийский форум легкой промышленности переехал из Москвы и состоялся в Иванове», – пояснили власти.

Сейчас поезда между Ивановом и Москвой курсируют трижды в сутки, время в пути составляет три часа 41 минуту.

Через тернии – в центр

При пуске ивановской «Ласточки» инженерам удалось решить сложную техническую задачу: из-за того, что часть пути до сих пор не электрифицирована, тепловоз Коломенского тепловозостроительного завода модернизировали специально для этого проекта – его адаптировали для эксплуатации на однопутных участках, увеличив скорость движения до 160 километров в час. Ввод скоростной электрички повлек за собой серьезную модернизацию старого здания ивановского железнодорожного вокзала. Платформы стали удобными для приема скоростных поездов, а в ближайшее время вокзал станет комфортным и для инвалидов. Для слабовидящих появится тактильная плитка, для колясочников – специальные подъемники и билетные кассы с заниженными окнами.

Обсуждая вопросы транспортной реформы, костромские депутаты признали, что скоростная электричка для развития региона нужна. В то же время они выказали опасение, что ее появление может увеличить отток из региона и без того дефицитных трудовых резервов. Проблема серьезная: в прошлом году Костромская область вошла в пятерку российских регионов с наибольшим числом опустевших сел и деревень: мертвых населенных пунктов здесь уже более 1200. За последние десять лет население области уменьшилось на 50 тысяч человек и продолжает сокращаться, причем вина тому – не только естественная убыль, но и активная миграция.

Но в результате депутаты согласились, что отказываться от достижений технического прогресса нельзя: если кто-то решил уехать, то его отсутствие «Ласточки» не остановит. Историки напомнили думцам печальный опыт одного из костромских райцентров, купцы которого в XIX веке, опасаясь конкуренции с дешевыми привозными товарами, якобы за взятку воспрепятствовали тому, чтобы через их город пролегла железная дорога. Пути проложили в обход. Услуга оказалась медвежьей: без удобного транспортного сообщения жизнь и торговля в городе угасли. В итоге депутаты сошлись во мнении, что обращение в **Минтранс** о скоростном поезде до Костромы – поступок необходимый. Большинство голосов петицию поддержали. А проблему оттока жителей из региона предложили решать комплексно.

- У нас – отток, а у столиц – проблема притока. Это транспорт, пробки, жилье. Надо создавать условия, чтобы инвестор приходил, работало производство, росла зарплата и люди оставались здесь, – заметил председатель Костромской облдумы Алексей Анохин.

Комментарий

Александр Согомонов, научный куратор Университета Комитета гражданских инициатив (КГИ), ведущий научный сотрудник Института социологии ФНИСЦ РАН:

- Скоростной железнодорожный транспорт принесет Костроме гораздо больше выгод, чем создаст рисков. Безвозвратный отток населения, как правило, происходит либо из-за бесперспективности, либо сильной отдаленности населенного пункта. Костромской креативный класс получит возможность присутствия сразу у себя дома и в столице, и уже не отток определит его будущее, а естественные для глобализации формы миграции по модели «Дом?Х?Дом». Все это делает жизнь в провинциальном городе живее и привлекательнее, современные идеи и технологии мгновенно импортируются из столиц, а «провинциальность» преодолевается. С другой стороны, Кострома как элемент Золотого кольца всегда испытывала неудобство транспортной доступности для туристов. Путешественники были вынуждены пользоваться групповыми турами, популярность которых, скорее всего, будет сокращаться. Скоростное сообщение способно сделать город более желанным местом назначения для тысяч индивидуальных путешественников со всего мира. В то же время тысячи «покинутых» деревень области приобретут неожиданную привлекательность для тех жителей мегаполисов, кто устал от бешеного ритма жизни и стрессов, кто ищет тишины и спокойствия, а главное – готов к частичной

дезурбанизации – отказу от городского образа жизни в пользу деревенского, что уже практически невозможно сделать в агломерационной зоне Москвы. У Костромы – уникальное положение. Она как бы вблизи и при этом на должном отдалении от Москвы. С одной стороны, она может стать более привлекательной для столичного бизнеса, мигрантов и туристов, а с другой – не быть поглощенной разрастающейся московской агломерацией.

<https://rg.ru/2019/01/29/reg-cfo/v-goroda-centralnoj-rossii-pojdut-skorostnye-poezda.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; РЖД 2 ФЕВРАЛЯ ЗАПУСКАЮТ ПЕРВУЮ 10-ВАГОННУЮ «ЛАСТОЧКУ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И КЛИНОМ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) со 2 февраля запускает в эксплуатацию первый 10-вагонный состав скоростного электропоезда «Ласточка» на маршруте Москва – Клин, сообщили РЖД.

«Ласточка» в новой 10-вагонной компоновке способна перевезти вдвое больше пассажиров, чем пятивагонный состав. В отличие от сдвоенных 5-вагонных поездов, используемых на популярных маршрутах, в 10-вагонной «Ласточке» пассажиры могут свободно перемещаться вдоль всей длины состава, что позволит более равномерно перераспределить поток в пунктах посадки-высадки. Общая вместимость поезда увеличится, в том числе за счёт замены головных вагонов в центре состава (при эксплуатации сдвоенных 5-вагонных «Ласточек») на проходные вагоны», – говорится в сообщении.

Новая «Ласточка» заменит на маршруте, который обслуживается АО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» (АО «МТ ППК»), устаревший электропоезд серии ЭТ2М.

Как сообщалось, ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Siemens и группы «Синара») передало РЖД первый десятивагонный скоростной электропоезд «Ласточка» ЭС2Г в конце прошлого года.

Поезд «Ласточка» предназначен для пригородных пассажирских перевозок на железных дорогах РФ, оборудованных высокими и низкими платформами. Максимальная скорость эксплуатации составляет 160 км в час. Места для сидения расположены в удобных компоновках 3+2 и 2+2, установлены горизонтальные поручни с передвижными ручками. Для пассажиров с велосипедами предусмотрены напольные стойки. Также в каждом вагоне есть розетки для зарядки гаджетов, места для багажа и крючки для верхней одежды.

АО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» обеспечивает перевозки на участке Москва-Бологое петербургского направления, а также на линиях в Тверской и части Новгородской и Ярославской областей.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; РЖД ПЛАНИРУЮТ ВНЕДРИТЬ ЕДИНУЮ ПАССАЖИРСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ КАРТУ ОПЛАТЫ В 2019Г

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) планирует внедрить единую пассажирскую транспортную карту оплаты (ЕТК РЖД) в 2019 году.

«Наша задача в этом году – внедрить единый удобный инструмент (карту ЕТК – ИФ), с помощью которого можно будет оплачивать все услуги, как на борту поезда, так и на нашей инфраструктуре, на вокзалах», – заявил директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин корпоративному телевидению монополии.

«Плюс, мы также серьезно смотрим в сторону технологий биометрии, для того чтобы решения, которые мы внедряем, они были не просто средством платежа, но средством верификации нашего клиента на всей сети», – сказал он.

ЕТК представляет собой единый платежный инструмент для оплаты проезда в поездах дальнего следования и в пригородном сообщении, оплаты товаров и услуг в поездах, а также оплаты услуг РЖД на железнодорожных вокзалах и остановочных пунктах.

Как сообщалось, РЖД и ВТБ (МОЕХ: VTBR) договорились о создании единой транспортной карты оплаты для пассажиров ж/д транспорта в ноябре. Подписанное сторонами соглашение предполагало сотрудничество и взаимодействие в рамках обеспечения работы центра транспортных транзакций ЕТК, интеграции информационных систем ВТБ и РЖД, апробации технологии применения ЕТК и выработки решений по развитию проекта.

Предполагается, что ЕТК будет иметь функцию безналичной оплаты с использованием средств электронного кошелька. Ее владельцам будет доступно участие в программе лояльности ОАО «РЖД», различные специальные предложения и тарифы. Пополнение ЕТК будет доступно через сайт РЖД, мобильное приложение «РЖД пассажирам», сеть банкоматов ВТБ, а также наличными в кассах на ж/д вокзалах.

Согласно соглашению, ВТБ предоставит технологию электронного кошелька, которая обеспечивает проведение транзакций, операции списания и зачисления денежных средств по карте ЕТК. «Транстелеком» отвечает в проекте за технологические процессы при создании нового продукта, обеспечивающие возможность хранения баланса на самой карте, что позволит ей пользоваться в режиме отсутствия доступа к интернету.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c50514d9a79478e51fdbfcc>

<https://rns.online/transport/RZHD-namereni-vnedrit-edinuyu-platezhnyu-kartu-2019-01-29/>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; ОВК В 2018Г УВЕЛИЧИЛА ВЫПУСК ВАГОНОВ НА 3%, В 2019Г ПЛАНИРУЕТ СОХРАНИТЬ НА УРОВНЕ 19-20 ТЫС. ШТУК

Группа «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) в IV квартале 2018 года увеличила производство вагонов на 5% по сравнению с тем же периодом 2017 г., до 5,7 тыс. штук, говорится в сообщении ОВК.

По итогам всего 2018 года рост выпуска составил 3%, изготовлено 19,7 тыс. вагонов, что, по данным компании, соответствует заявленному на год производственному плану.

Рост выпуска за прошлый квартал и год ОВК объясняет увеличением производства специализированного подвижного состава. Так, выпуск вагонов-хопперов вырос в IV квартале на 90% год к году, а за год в целом на 108%, до 1,6 тыс. единиц и 5 тыс. единиц соответственно. Производство прочих видов специализированных вагонов (вагонов-платформ, крытых и других вагонов) в IV квартале увеличилось на 43%, до 762 единиц, а за год на 98%, до 2,6 тыс. единиц. Выпуск вагонов-цистерн продемонстрировал рост на 50%, до 308 единиц в IV квартале и на 34%, до 999 единиц за весь год.

Производство полувагонов «в соответствии с рыночным трендом на постепенное переключение спроса на специализированный состав» сократилось на 21%, до 3 тыс. единиц в IV квартале и на 24%, до 11,1 тыс. за год в целом.

«В 2019 году ОВК планирует сохранить объемы производства на уровне 19-20 тыс. вагонов», – отмечается в сообщении. При этом компания планирует «продолжить наращивать долю специализированного состава в производстве».

«Объединенная вагонная компания» управляет вагоностроительными производствами в Тихвине, вагоноремонтным предприятием «Титран-Экспресс», инжиниринговым центром, оператором Unicon 1520, занимается выпуском компонентов для подвижного состава.

Крупнейшим владельцем ОВК является ПАО «Банк «ФК Открытие» (находится под контролем ЦБ РФ) с долей 24,3%. УК «Север Эссет Менеджмент» (УК «Север ЭМ», в том числе управляет средствами НПФ «Будущее») принадлежит 19%, структуре «Ростеха» – АО «Концерн Уралвагонзавод» – 9,33%. Еще 7,9% акций владеет АО «Открытие холдинг»

(актив бывших владельцев ФК «Открытие» Вадима Беляева и его партнеров), 5,7% – ПАО «Сафмар Финансовые инвестиции» (МОЕХ: SFIN) (через подконтрольные НПФ, структура Михаила Гущериева). 6,6% – у «прочих стратегических инвесторов». Free float – 27%.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; ПАРК ВАГОНОВ ОВК В СОБСТВЕННОСТИ И ЛИЗИНГЕ В 2018Г СОКРАТИЛСЯ НА 10%, ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ – ВЫРОС НА 72%

Парк вагонов в собственности и финансовом лизинге группы «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) на конец 2018 года сократился на 10% относительно конца 2017 г., до 11,9 тыс. единиц, говорится в сообщении компании во вторник.

Парк танк-контейнеров в управлении входящей в ОВК Unicon 1520 остался на уровне предыдущего квартала – 1,1 тыс. единиц, по сравнению с концом 2017 года прирост составил 72%. Парк вагонов-платформ в управлении оператора вырос на 5% за квартал и на 126% по сравнению с концом 2017 года, до 585 единиц. Парк вагонов-цистерн не изменился по сравнению с прошлым кварталом – 78 ед., при этом увеличился на 105% за год.

Как отмечается, с начала прошлого года сторонним клиентам по контрактам прямых продаж было реализовано 19,5 тыс. вагонов. Крупнейшие поставки осуществлялись в адрес ПАО «ГТЛК» (полувагоны, вагоны-хопперы, вагоны-платформы и крытые вагоны), «Русагротранса» (вагоны-хопперы), «Уралкалия» (МОЕХ: URKA) (вагоны-хопперы), «Логистики 1520» (вагоны-хопперы), Kronospan (вагоны-платформы для леса), НПО «Азот» (вагоны-цистерны). Суммарно этим компаниям было продано 15,4 тыс. вагонов. Всего за год подвижной состав ОВК приобрели более 50 внешних клиентов.

Лизинговым компаниям холдинга за прошлый год было поставлено 659 вагонов.

«Объединенная вагонная компания» управляет вагоностроительными производствами в Тихвине, вагоноремонтным предприятием «Титран-Экспресс», инжиниринговым центром, оператором Unicon 1520, занимается выпуском компонентов для подвижного состава.

Крупнейшим владельцем ОВК является ПАО «Банк «ФК Открытие» (находится под контролем ЦБ РФ) с долей 24,3%. УК «Север Эссет Менеджмент» (УК «Север ЭМ», в том числе управляет средствами НПФ «Будущее») принадлежит 19%, структуре «Ростеха» – АО «Концерн Уралвагонзавод» – 9,33%. Еще 7,9% акций владеет АО «Открытие холдинг» (актив бывших владельцев ФК «Открытие» Вадима Беляева и его партнеров), 5,7% – ПАО «Сафмар Финансовые инвестиции» (МОЕХ: SFIN) (через подконтрольные НПФ, структура Михаила Гущериева). 6,6% – у «прочих стратегических инвесторов». Free float – 27%.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; ВОРОНЕЖСКИЙ МЕХЗАВОД ПОСТАВИТ ТМХ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ Ж/Д ТРАНСПОРТА, ДОГОВАРИВАЕТСЯ О ПОСТАВКАХ ДИЗЕЛЕЙ

«Воронежский механический завод» (ВМЗ, филиал АО «ГКНПЦ им. Хруничева») подписал трехлетний контракт с ОАО «Коломенский завод» (МОЕХ: KLMZ) (входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ) на изготовление агрегатов и комплектующих для железнодорожного транспорта, сообщила пресс-служба ВМЗ.

Сумма трехлетнего контракта составила 1,4 млрд рублей. В частности, объем выпуска продукции по контракту в 2019 году запланирован на уровне 462 млн рублей.

В рамках договора в течение трех лет ВМЗ должен будет изготовить и поставить для «Коломенского завода» коллекторы двух видов, приводы распределителей и вентиляторов, соединительные муфты, антивибраторы, крепежи.

Пресс-служба ВМЗ также сообщает, что в настоящее время ведутся переговоры об освоении новых изделий железнодорожного транспорта для «Трансмашхолдинга». Это терморегуляторы, предельные выключатели, новые конструкции привода распределителя, приводы регулятора. В планах ВМЗ – «стать базовым предприятием, которое будет обеспечивать потребности предприятий «Трансмашхолдинга», говорится в сообщении. Речь, в частности, идет о серийном выпуске дизельных двигателей Д49 и перспективных Д300/500.

Помимо заказов для «Трансмашхолдинга», ВМЗ рассматривает возможности поставок продукции ремонтным депо группы «Локомотивные технологии». Для них мехзавод может начать изготавливать коллекторы, муфты и antivибраторы для ремонта подвижных составов.

К 2020 году на ВМЗ планируется создание отдельного производства агрегатов и комплектующих для железнодорожной техники. Ежегодный объем выпуска продукции запланирован на уровне 1,2 млрд рублей.

«Воронежский механический завод» – производственный комплекс с полным технологическим циклом создания и серийного производства жидкостных ракетных двигателей и оборудования для различных отраслей промышленности. Воронежский мехзавод изготавливает ракетно-космическую технику в интересах Роскосмоса и Министерства обороны. Главными заказчиками выступают РКЦ «Прогресс», ГКНПЦ им. М.В.Хруничева, РКК «Энергия», НПО «Энергомаш». Помимо этого, ВМЗ занимается производством импортозамещающего нефтегазового оборудования для нефтегазовой отрасли России, комплектующих и агрегатов для ж/д техники.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; ДВЖД СОКРАТИЛА В 2018 Г ПОГРУЗКУ РЫБОПРОДУКЦИИ НА 3%, НО НАРАСТИЛА ОБЪЕМЫ В IV КВАРТАЛЕ

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги») в 2018 году сократила погрузку рыбы и морепродуктов на 3% по сравнению с 2017 годом – почти до 582 тыс. тонн, говорится в сообщении пресс-службы магистрали.

На итоговый результат повлияла отрицательная динамика в отправлениях рыбы на ДВЖД, сложившаяся в первом полугодии 2018 года. Как сообщалось, происходило это на фоне увеличения экспорта российских морепродуктов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Согласно пресс-релизу, позитивный тренд объема погрузки рыбы начался в середине осени 2018 года.

«Так, в октябре 2018 года было отправлено 61,3 тыс. тонн (+1% к октябрю 2017 года), в ноябре – 58,6 тыс. тонн (+50%), в декабре – 67,5 тыс. тонн (+3%)», – уточняется в сообщении.

В том числе в 2018 году в вагонах-термосах и рефсекциях было перевезено более 238,4 тыс. тонн рыбы и морепродуктов, в контейнерах – 343,6 тыс. тонн.

По технологии «грузовой экспресс» в 2018 году было отправлено 123 ускоренных рефрижераторных поездов общим весом более 231,6 тыс. тонн.

Основными направлениями поставок являлись Москва, Екатеринбург и Новосибирск.

ДВЖД проходит по территории шести субъектов РФ: Приморского и Хабаровского краев, Амурской и Сахалинской областей, Еврейской автономной области, Якутии.

Дальневосточный бассейн является основным для российской рыбодобывающей отрасли, тогда как крупнейшими потребителями выступают регионы европейской части РФ. Совокупные холодильные мощности в портах Дальнего Востока составляют 73 тыс. тонн, что не превышает 2,5% объема вылова в регионе (около 3 млн тонн в год).

В России с августа 2014 года действует продовольственное эмбарго, в том числе на поставки рыбы и рыбной продукции из США, ЕС, Канады, Австралии и Норвегии.

ТАСС; 2019.01.29; РЖД В 2018 ГОДУ ИНВЕСТИРОВАЛИ В ИНФРАСТРУКТУРУ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ ЮГА 38,5 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2018 году направило 38,5 млрд рублей на реализацию инвестиционного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна». Об этом говорится в сообщении компании.

В частности, ведется комплексная реконструкция участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла, участка Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская, усиление устройств энергоснабжения. По итогам года уложено 260 км вторых и более 40 км станционных путей, модернизацию прошло 56 км пути, смонтировано 240 новых стрелочных переводов, электрифицировано 350 км путей.

Введено в эксплуатацию свыше 80 км вторых главных путей, в том числе на перегонах Абганерово – Гнилоаксайская, Гашун – Зимовники, Развильная – Песчанокоспская, Маныч – Шаблиевская, а также более 24 км станционных путей. Открыто рабочее движение по железнодорожному обходу Краснодара.

В рамках проекта, реализация которого началась в 2007 году, построено порядка 900 км путей различного назначения. Общий объем инвестиций превысил 150 млрд рублей.

Целевая задача инвестиционного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» – обеспечение прогнозируемого объема перевозок грузов железнодорожным транспортом к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн т к 2020 году и оптимизация работы Краснодарского узла с переключением грузового движения в обход на участок Тимашевская – Крымская.

<https://tass.ru/ekonomika/6052598>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; НАХОДКИНСКИЙ МОРТОРГПОРТ НАПРАВИТ 1 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ОЧИСТНЫХ СООРУЖЕНИЙ

АО «Находкинский морской торговый порт» (крупнейшая стивидорная компания в порту Находка) направит 1 млрд рублей на строительство в порту новых очистных сооружений. Как сообщила пресс-служба стивидора, АО уже получило положительное заключение государственной экологической экспертизы на строительство.

Новая система очистных сооружений будет построена по принципу замкнутого цикла водоснабжения, главная задача которой – полностью исключить возможность попадания технических и ливневых вод в акваторию бухты.

Ожидается, что окончательное разрешение на строительство будет получено в апреле после прохождения Главгосэкспертизы.

Подготовительный этап к началу строительного-монтажных работ завершится в марте 2019 года.

«Строительство очистных сооружений является одним из наиболее масштабных проектов комплексной природоохранной программы Находкинского МТП. Реализация проекта позволит исправить историческое несовершенство порта (в части экологических требований – ИФ)», – сказал гендиректор АО «Находкинский морской торговый порт» Владимир Григорьев, слова которого приведены в сообщении.

Обязательства по строительству очистных сооружений были закреплены, в том числе, в соглашении, ранее подписанном руководством порта с **министерством транспорта РФ**, администрацией Приморского края, Росприроднадзором и ФГУП «Росморпорт» на площадке Петербургского международного экономического форума в мае 2018 года.

Ранее сообщалось, что «Находкинский морской торговый порт» в январе-июне 2018 года перевалил 5,164 млн тонн грузов, что на 3% превышает показатель аналогичного периода

предыдущего года. Основная номенклатура обработанных грузов – уголь и черные металлы. Данных по перевалке грузов за 2018 год компания еще не раскрывала.

Находкинский морской торговый порт имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота, общая протяженность которых составляет 3,5 км. Возможности предприятия позволяют выгружать до 500 вагонов в сутки. Складские площади превышают 300 тыс. кв. м.

Сообщалось, что Evraz в июне 2017 года закрыл сделку по продаже 100% АО «Евраз Находкинский морской торговый порт» (с января 2018 года – «Находкинский морской торговый порт») основному акционеру холдинга – Lanebrook Limited, конечными бенефициарами которой являются Роман Абрамович с партнерами, за \$354,4 млн.

При этом за Evraz осталась закрепленной возможность дополнительной перевалки либо отступления от минимальных объемов в размере до 200 тыс. тонн грузов в год. На минимальные объемы распространялся механизм take-or-pay.

По дополнительному соглашению доступные Evraz объемы перевалки металлургической продукции увеличились. Также у компании появилась возможность увеличить объемы перевалки угля: на объемы в рамках старого соглашения будет распространяться оговоренная ранее ставка (в 2018 году она составляла \$10,5 на тонну), дополнительные объемы будут отгружаться по рыночным ставкам.

ПОРТНЬЮС; 2019.01.29; НЕОБХОДИМ КОМПЛЕКС МЕР ПО СИСТЕМАТИЧЕСКОМУ ДНОУГЛУБЛЕНИЮ НА ДОНУ – ГУБЕРНАТОР РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Губернатор Ростовской области Василий Голубев в ходе заседания Морской коллегии при правительстве РФ 29 января 2019 года поднял вопрос развития внутренних водных путей, сообщает пресс-служба областного губернатора.

По мнению Голубева, необходимо разработать комплекс мер по обеспечению систематического проведения дноуглубительных работ на участке реки Дон с определением гарантированной глубины не менее 4,5 м.

После признания участка (от устья до подхода к Аксаю) морским перестали проводиться работы по обеспечению габаритов водного пути. В условиях маловодья на старте навигации 2018 года это создало угрозу введения режима ЧС в устьевой части Дона, а также установления одностороннего движения флота на пяти участках реки – от Ростова до Азова.

Недостаточную глубину и ширину судового хода Голубев назвал сдерживающим фактором развития и повышения конкурентоспособности морских портов Ростов и Азов.

Как отметила в феврале 2018 года в ходе организованного медиа-группой «ПортНьюс» первого Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» заместитель руководителя Росморречфлота Надежда Жихарева, ведется работа по совершенствованию нормативно-правовой базы для сокращения сроков реализации инфраструктурных проектов на морском и речном транспорте.

Также Минтранс и Минприроды прорабатывают изменения в Градостроительный кодекс и закон об экологической экспертизе с целью упорядочивания вопросов строительства объектов в устьевых портах, которые имеют статус морских, однако при этом обладают речной гидрологией.

<http://portnews.ru/news/271453/>

ТАСС; 2019.01.29; БОРИСОВ РАССКАЗАЛ, ЧТО РОССИЙСКИЙ ФЛОТ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ВЫРОС НА 30%

Морской флот под флагом России увеличился на 30% за последние пять лет. Об этом во вторник сообщил вице-премьер Юрий Борисов на заседании Морской коллегии при правительстве РФ.

«За последние семь лет было построено более 150 транспортных морских судов и судов типа «река-море», из них на российских верфях – более 80 единиц. За последние пять лет морской флот под флагом России увеличился на 30%», – сказал Борисов.

По его словам, таких показателей удалось достичь благодаря мерам государственной поддержки судовладельцев и совершенствованием законодательства. «С целью стимулирования судовладельцев к обновлению флота предприняты меры государственной поддержки, в том числе субсидии транспортным компаниям и пароходствам», – отметил Борисов.

Вице-премьер пояснил, что субсидии направлены на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам и на возмещение части затрат на приобретение новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию (так называемый «утилизационный грант»). Также часть субсидий идет на осуществление морских скоростных пассажирских перевозок в Азовском и Черном морях.

Все эти меры, подчеркнул Борисов, способствуют увеличению доли флота российских судоходных компаний в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых грузов. Такая задача поставлена в Морской доктрине Российской Федерации.

<https://tass.ru/ekonomika/6053174>

ТАСС; 2019.01.30; РЕКОНСТРУКЦИЮ ПРИЧАЛОВ ПОРТА ПЕВЕК НА ЧУКОТКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В ДЕКАБРЕ

Реконструкцию двух причалов порта Певек на Чукотке, который находится на Северном морском пути, планируется завершить в декабре. Об этом сообщил ТАСС начальник управления транспорта, связи и дорожного хозяйства Чукотского автономного округа Андрей Быков.

Реконструкция причалов началась в 2016 году за счет федеральных средств в связи с полным износом причальной стенки, но была приостановлена из-за того, что подрядчик не выполнил своих обязательств. После этого в порту действует только один причал, и это затрудняет работу порта.

«С 2016 года реализуется мероприятие по реконструкции объектов федеральной собственности в морском порту Певек и включает в себя реконструкцию двух причалов №1 и №2. Финансирование строительства объекта – 100% федеральный бюджет. Окончание реконструкции планируется на декабрь 2019 года», – сообщил Быков.

По данным на официальном сайте порта, после реконструкции причалов их глубины будут доходить до 11 м. Порт сможет принимать суда водоизмещением 30-35 тыс. тонн.

Порт Певек – один из крупнейших портов Северного морского пути, через него осуществляется более четверти объема поставок морским путем на Чукотку, а также завоз всех генеральных грузов для компаний, работающих в Чаун-Билибинском промышленном узле. Навигация здесь продолжается с июля по октябрь. По данным порта, его грузооборот превышает 280 тыс. тонн в год.

Сейчас длина причала №1 составляет 186 м, навигационная глубина – 9,35 м. Длина причала №2 составляет 180 м, навигационная глубина – 9,35 м. Длина причала №3 – 134 м, навигационная глубина 7,85 м.

<https://tass.ru/v-strane/6056447>

ТАСС; 2019.01.29; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ГОТОВА ОБЕСПЕЧИТЬ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РОССИИ НОВЫМИ СУДАМИ

Заводы Ростовской области готовы строить новые сухогрузы для обновления торгового флота России, заявил глава региона Василий Голубев на заседании Морской коллегии при Правительстве РФ.

«К интеграции и кооперации готовы профильные заводы – «Азовская судовой верфь», «Прибой», «Мидель», «Моряк», «РИФ», «Усть-Донецкий судоремонтный завод». Они имеют современное оборудование, выполняют ремонт судов всех типов и классов, занимаются разработкой новых судов. Так, «РИФ» создал и внедрил уникальную технологию строительства судов малого класса на основе материала, который раньше не применяли в судостроении РФ, – полиэтилена высокой плотности», – цитирует Голубева пресс-служба губернатора.

По его словам, при обычном сроке службы танкеров «река- море» в 15 лет в среднем по России сухогрузы работают не менее 24 лет.

При этом губернатор отметил, что в ближайшее время спрос на сухогрузы может вырасти. «[Спрос] могут удовлетворить заводы Ростовской области», – привели его слова в пресс-службе.

Также на заседании Голубев заявил о необходимости систематических работ по углублению реки Дон до 4,5 м для развития судоходства и повышения конкурентоспособности портов Ростов-на-Дону и Азов.

<https://tass.ru/ekonomika/6053766>

РИА НОВОСТИ; 2019.01.29; ДОРОГОЙ ЯНВАРЬ. ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ ВЫРОСЛИ; В НАЧАЛЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА СРЕДНИЙ ЧЕК НА АВИАБИЛЕТЫ ВЫРОС НА ДЕСЯТЬ ПРОЦЕНТОВ, СООБЩАЕТ ТУТУ.РУ

Сервис путешествий выяснил, на сколько подорожали авиабилеты в январе и в какие города и страны перелет обходится дороже, чем год назад. Для этого эксперты проанализировали стоимость всех купленных на сайте билетов с вылетами с 1 по 31 января 2019 года и сравнили их цены с проданными в январе прошлого года.

За год средний чек за авиабилеты в обе стороны вырос с 12 474 рублей до 13 687 рублей. Авиабилеты по России прибавили в цене 8% (рост с 10 171 до 10 974 рублей). Средний чек в страны ближнего зарубежья увеличился на 5% (с 15 478 до 16 313 рублей). Цены на перелеты в Европу практически не изменились (средний чек – около 23 тысяч рублей).

Дорогой Краснодар

Рейс Москва- Краснодар стал лидером по росту цен на авиабилеты при перелетах внутри России. В январе 2019 года он стал на треть дороже прошлогоднего (7 414 рублей вместо 5 622 рублей). На втором месте рейс из Москвы в Ростов-на-Дону (7027 рублей вместо 5451 рублей), а на третьем – Москва – Минеральные Воды (в этом году билет обойдется в 8099 рублей вместо прошлогодних 6833 рублей).

Наоборот, к самым подешевевшим направлениям можно отнести маршруты Москва – Санкт-Петербург (теперь билет стоит 5699 рублей, что на 342 рубля меньше, чем в прошлом году) и Москва – Калининград (стоимость билета снизилась на 1335 рублей и теперь составляет 8702 рубля).

Тройка самых популярных авиамаршрутов по России в январе 2019 года – это Сочи, Санкт-Петербург и Краснодар (с вылетами из Москвы).

Европа стала дешевле

Перелет в европейские города несколько подешевел: средний чек снизился по семи направлениям из десяти. На десять процентов больше, чем в январе 2018 года, придется заплатить за поездку из Москвы в Мюнхен (стоимость авиабилетов выросла с 22 970 до 25 165 рублей). Не изменились цены на авиабилеты из Москвы и Санкт-Петербурга в Прагу и из столицы в Милан, Рим, Париж и Вену.

Дешевле, чем год назад, обойдется перелет из Москвы в Ригу (цена билета снизилась на 3455 рублей и составила 13393 рубля), в Барселону билет стоит 20561 рубль, что на четыре тысячи рублей меньше, чем в прошлом году, и в Берлин (билеты стали дешевле на 1800 рублей).

Тройка самых востребованных европейских городов в январе 2019 года – это Прага, Рига, Рим (с вылетами из Москвы).

Страны ближнего зарубежья

Среди стран ближнего зарубежья значительнее всего – на пять тысяч рублей – подорожали авиабилеты на рейс Москва – Кишинев, и теперь они стоят 16402 рубля. На треть выросла цена на перелет из Москвы в Бишкек – до 19116 рублей. Билет на рейс Москва – Минск год назад стоил 7540 рублей, а сейчас – 8590 рублей (рост 14%).

Снизился средний чек на авиабилеты по маршруту Петербург – Тбилиси (-30%), Москва – Ош (-16%) и Москва – Ташкент (-13%).

Тройка самых популярных маршрутов в страны ближнего зарубежья выглядит так: Ереван, Кишинев, Минск (все – с вылетами из Москвы).

<https://ria.ru/20190129/1550074459.html>

ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2019.01.30; ПАЛЬЦЕМ В НЕБО: ГРАНИЦА В АЭРОПОРТАХ СТАНЕТ ЭЛЕКТРОННОЙ; ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ МОЖНО БУДЕТ ПРОЙТИ АВТОМАТИЧЕСКИ С ПОМОЩЬЮ БИОМЕТРИЧЕСКИХ ДАННЫХ

В аэропортах начинают разворачивать автоматизированную систему паспортного контроля. Тестовые кабины для самостоятельного прохождения границы уже работают в Шереметьево и готовятся к установке в Домодедово и Внуково, рассказали «Известиям» в ФСБ и подтвердили представители воздушных гаваней. Этой услугой смогут воспользоваться только россияне. Система сделает фото пассажира, отсканирует отпечатки пальцев и сверит информацию с данными биометрического паспорта. Автоматизированный контроль ускорит процедуру прохождения границы и разгрузит сотрудников погранслужбы, но сроки его полноценного внедрения пока туманны, говорят эксперты.

Тест на проверку

Погранслужба тестирует образцы автоматизированной системы паспортного контроля (АСПК) в Шереметьево и Домодедово, по результатам чего будет принято решение о возможности принять их в эксплуатацию, сообщили «Известиям» в пресс-службе ФСБ. Пока применяемые в АСПК технические решения, касающиеся надежности автоматической верификации личности пассажира и данных паспорта, только разрабатываются, объяснили в службе.

На первоначальном этапе, по данным ФСБ, погранконтроль через автоматизированные пункты смогут проходить россияне, прибывающие в страну или вылетающие из нее, если у них нет ограниченных возможностей передвижения.

В Шереметьево на линии погранконтроля уже установлены автоматизированные кабины – по одной в терминале Е и D, они функционируют в тестовом режиме, сообщили «Известиям» в пресс-службе аэропорта. В Домодедово и Внуково также планируется установка кабин, которые позволят пассажирам самостоятельно проходить паспортный контроль, пояснили «Известиям» их представители. Аэропорт уже готовит инфраструктуру, добавил представитель Внуково.

Оборудование в Шереметьево поставили московские фирмы «Газинтех» и «Финтех», подтвердили «Известиям» в компаниях.

Встроенная микросхема биометрического паспорта содержит в том числе фотографию человека, с 2015 года такие документы в России выдаются с данными об отпечатках пальцев.

Ведомство обратилось в нижнюю палату парламента с просьбой не рассматривать соответствующий законопроект

Система позволяет в автоматическом режиме контролировать действительность загранпаспорта и проверить пассажира по биометрическим данным: фото и отпечаткам пальцев. На основе полученных результатов проверок система автоматически принимает решение о пропуске или отказе в пропуске, пояснили в «Газинтехе».

Ворота в мир

Экспериментальные образцы автоматических пропускных модулей «Финтех» представляют собой двухдверную турникетную систему, они проходят испытания под дистанционным контролем сотрудника пункта пропуска, пояснили в компании. Пассажир руководствуется информацией с экранов, ему помогают сенсорные индикаторы.

В период тестирования технологии после прохождения автоматизированных кабин пассажир все равно предъявляет документы сотруднику, сообщили в пресс-службе Шереметьево.

Через кабины «Газинтех» с июля в Шереметьево прошли несколько тысяч человек, сказали в компании.

Внедрение автоматизированной системы позволит оптимизировать работу и повысить пропускную способность пунктов при высоком уровне безопасности, при этом процесс пограничного контроля будет осуществляться быстрее и удобнее для пассажиров, объяснили в «Газинтехе».

Системы автоматического паспортного контроля сегодня действуют в том числе в аэропорту Хитроу (Лондон, Великобритания), Схипхоле (Амстердам, Нидерланды), воздушных гаванях Германии (Берлине, Мюнхене, Гамбурге, Франкфурте, Бонне, Дюссельдорфе). Граждане ЕС могут пройти паспортный контроль через «электронные ворота», приложив биометрический паспорт и пройдя верификацию через систему распознавания лиц. В Париже идентификацию можно пройти также и по отпечатку пальцев.

С лета 2019 года воспользоваться «электронными воротами» в аэропортах Великобритании впервые смогут не только жители страны и Евросоюза, но и путешественники из Австралии, Канады, Японии, Новой Зеландии и США. Власти трактовали это как расширение технологических возможностей автоматических пунктов пропуска.

Создавать АСПК на фоне общемировой тенденции разумно и оправданно, это повышает уровень обслуживания пассажиров, делает путешествие более комфортным, ускоряет процедуры прохождения паспортного контроля, сказал «Известиям» исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

– Конечная цель – минимизировать участие человека в этой процедуре. Приобретение и ввод в эксплуатацию такого оборудования и его эксплуатация обойдутся дешевле, чем найм и оплата труда дополнительных сотрудников погранслужбы, а также оснащение их рабочих мест. В то же время, пропускная способность автоматизированных пунктов пропуска будет повышенной. Дороже обойдутся не сами киоски со сканерами отпечатков пальцев, документов и видеокамерами, а организация передачи, обработки, хранения данных по защищенным каналам, – отметил он.

Пока внедрение системы тормозит необходимость изменения нормативной базы, добавил Олег Пантелеев.

Погранслужба только недавно заявила о своей готовности идти по этому пути, напомнил главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.

– Это далекая перспектива. Действующая нормативная база не позволяет пропускать через границу без присутствия человека, нужно будет создавать и менять регламенты, стандарты, это займет немало времени, – рассуждает он.

Если удастся внедрить систему в течение пяти лет, это будут очень хорошие темпы для нашей страны, считает эксперт.

<https://iz.ru/837409/polina-gritcenko/paltcem-v-nebo-granitca-v-aeroportakh-stanet-elektronnoi>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/01/30/pasportnyj-kontrol-v-aeroportah-budet-avtomaticheskim.html>

<https://tass.ru/obschestvo/6056483>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ЕГОРОВ; 2019.01.30; КОГДА ОТКРОЮТ НЕБО; НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ПРОВЕЛ В КАИРЕ КОНСУЛЬТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Приезд российской делегации совпал с визитом в Египет президента Франции Эмманюэля Макрона. Причем обе делегации поселились в одном и том же отеле, который был подсвечен красно-бело-синими цветами – для кого флага Франции, а для кого-то – России. Когда Макрон уже собирался во вторник утром улететь в Париж, секретаря Совбеза РФ Николая Патрушева принял президент Египта Абдель Фаттах ас-Сиси. Их встреча в закрытом режиме продлилась более полутора часов. Как сообщил корреспонденту «РГ» официальный представитель Совбеза России Евгений Аношин, на встрече с президентом Египта Патрушев заявил, что отношения между нашими странами достигли стратегического уровня.

По его словам, знаковым моментом стало подписание межгосударственного договора о всестороннем партнерстве и стратегическом сотрудничестве. При этом, как подчеркнул Патрушев, позиции России и Египта по основным вопросам региональной и международной безопасности близки или совпадают. Собеседники обсудили широкий круг вопросов российско-египетского сотрудничества, в том числе в области безопасности и взаимодействие в торгово-экономической сфере. По словам Аношина, еще одной темой встречи стало взаимодействие Москвы и Каира на международной арене, прежде всего – в рамках ООН.

После встречи с главой государства прошли расширенные российско-египетские консультации по вопросам безопасности под руководством Патрушева и его египетской коллеги госпожи Фаизы Эльнаги. Основными темами обсуждения стали ситуация в Северной Африке и на Ближнем Востоке, противодействие терроризму, информационная безопасность и проблематика цветных революций. Кроме того обсуждалось военное и военно-техническое сотрудничество, а также сотрудничество по линии правоохранительных органов.

Отдельно обсуждались совместные проекты по линии Росатома и Росгеологии, а также проблематика восстановления чартерного авиационного сообщения на египетские курорты. Естественно, что тема возобновления прямых турпоездов в Египет волнует очень многих людей в России, ведь еще несколько лет назад российский турпоток в эту страну достигал 2,5-3 млн человек в год. Прямое авиасообщение между странами было приостановлено после крушения в результате теракта в 2015 году самолета российского лайнера, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. Находившиеся на борту 217 российских туристов и семь членов экипажа погибли.

Пока ни российская, ни египетская сторона не говорят о конкретных сроках возобновления полетов в Хургаду и Шарм-эль-Шейх, однако обе страны заинтересованы в том, чтобы решить эту проблему как можно быстрее

Позже Россия потребовала от Египта усилить меры авиационной безопасности. Самолеты из РФ перестали летать в Египет. Россия также перестала принимать самолеты EgyptAir. В апреле 2018 года, после того как египетская сторона серьезно усилила меры авиационной безопасности, были возобновлены регулярные рейсы из Москвы в Каир. Тема чартеров обсуждалась и во время недавнего визита в Россию Абдель Фаттах ас-Сиси на встрече с Владимиром Путиным. Впрочем, пока ни российская, ни египетская сторона не говорят о

конкретных сроках возобновления полетов в Хургаду и Шарм-эль-Шейх. Как заявил в интервью корреспондентам «Российской газеты» и ТАСС, заместитель министра иностранных дел Владимир Богданов: «Таких сроков нет». Однако, по его словам, обе страны заинтересованы в том, чтобы решить эту проблему как можно быстрее.

«С точки зрения расстояния, качества и цены туристического продукта Египет, особенно зимой – это уникальное место», – считает Богданов, который в свое время долгое время работал послом в этой стране. Он также заметил, что даже в отсутствие чартеров значительное число российских туристов посещают курорты Египта через третьи страны. Замминистра МВД России Игорь Зубов сообщил, что, по его мнению, уровень сотрудничества между правоохранительными ведомствами двух стран не соответствует его потенциалу и предложил египетским коллегам его расширить.

«Мы хотели бы обменяться с египетскими коллегами опытом противодействия экстремистской идеологии, обсудить организацию профилактической работы, а также стабильность в условиях современных угроз и вызовов», – подчеркнул замглавы МВД России. По его словам, интересен также обмен опытом в борьбе с наркопреступностью.

В свою очередь, по словам Зубова, Москва готова активизировать обучение египетских полицейских и повышение их квалификации. По его словам, обучение в России помогло бы сотрудникам полиции Египта в работе с россиянами, отдыхающими в их стране.

<https://rg.ru/2019/01/29/patrushev-provel-v-egipte-konsultacii-po-bezopasnosti.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; В ЕГИПТЕ ОЖИДАЮТ ВИЗИТА РОССИЙСКИХ ЭКСПЕРТОВ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

В Египте ждут в течение ближайшего месяца очередного визита российских экспертов по авиабезопасности для проверки аэропортов Хургады и Шарм-аль-Шейха, сообщил «Интерфаксу» источник в транспортной администрации страны.

«Мы ожидаем, что российская сторона вновь направит экспертов по авиационной безопасности в аэропорты Хургады и Шарм-аль-Шейха в конце февраля с тем, чтобы российская сторона удостоверилась в отсутствии какой-либо угрозы для авиапассажиров в этих аэропортах», – сказал источник.

В Египте заверяют российскую сторону в эффективной работе новых систем безопасности двух курортных аэропортов.

«Проделана большая работа, на входных группах, а также на входе в так называемую стерильную зону установлено современное досмотровое оборудование, которое отвечает мировым требованиям по безопасности авиапассажиров. Персонал аэропортов прошел необходимую подготовку по работе с этим оборудованием. Квалификация сотрудников, отвечающих за авиабезопасность, достаточная», – заявил источник

«Однако для того, чтобы полностью удостовериться в этом российская сторона проведет финальную верификацию оборудования и служб авиационной безопасности в аэропортах Хургады и Шарм-аль-Шейха», – добавил собеседник агентства.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.01.29; В РОССИИ УПРОСТЯТ ПОЛУЧЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ САМОЛЕТОМ

В Госдуму внесен законопроект об исключении дублирующих процедур при получении разрешения на перевозку пассажиров и грузов воздушным транспортом, сообщается на сайте кабмина.

В настоящее время для того, чтобы выполнять воздушные перевозки, юридическое лицо должно получить в **Росавиации** лицензию, предварительно получив там же сертификат эксплуатанта, который сам по себе является разрешительным документом.

В целях устранения дублирующих правовых положений, предлагается признать утратившими силу нормы, устанавливающие требования о лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом.

https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-uprostyat-poluchenie-razresheniya-na-perevozku-passazhirov-samoletom.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

На ту же тему:

https://360tv.ru/news/vlast/osvobodit-aviakompanii-ot-litsenzij-rosaviatsii-predlozhili-v-pravitelstve/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

<https://regnum.ru/news/2561721.html>

https://ria.ru/20190129/1550050687.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://www.uralinform.ru/news/economy/304069-rossiiskim-aviakompaniyam-razreshat-letat-bez-licenzii/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://russian.rt.com/russia/news/597408-gosduma-proekt-aviakompaniya-licenziya-rosaviaciya?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.29; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ «ЧЕРНЫЕ» СПИСКИ ТУРИСТОВ

Сейчас дебошир, попавший в «черный список» авиакомпании, все равно может полететь на ее самолете, а билет ему купит туроператор. Хотя списки как раз и создавались, чтобы наказать за дебош запретом на полеты бортами авиакомпании, в самолете которой он скандалил.

Турфирма может выкупать блоки мест как на регулярных, так и на чартерных рейсах. И авиакомпании не отследить, кто именно покупает билет. Турфирма может обеспечить своих клиентов посадочными квитанциями, талонами, и пассажир из «черного списка» опять полетит.

Общероссийское объединение пассажиров обращает внимание, что наибольшее количество случаев, связанных с дебоширами, возникают на международных направлениях. Об этом говорят обращения в адрес организации. И буквально во вторник борт, выполнявший чартерный рейс из Петербурга в Турцию, вынужден был сделать «остановку» в Сочи из-за дебошира на борту.

«Объединение пассажиров обращает внимание на правовые пробелы в туристической сфере, которая входит в перечень курируемых вами направлений, так как у туристических компаний, осуществляющих перевозку пассажиров в чартерах, отсутствуют «черные списки дебоширов», – говорится в письме организации на имя главы Минэкономразвития Максима Орешкина, которое есть в распоряжении «РГ».

Председатель объединения Илья Зотов просит министра рассмотреть возможность разработки комплексных мер по защите прав туристов в авиасообщении, приняв рекомендации для туристических агентств, введения «черных списков» на чартерных рейсах. «Считаем, что данная норма позволит создать безопасные условия перелета пассажиров на отдых», – отмечается в письме.

<https://rg.ru/2019/01/30/minekonomrazvitiia-predlozhili-sozdat-chernye-spiski-turistov.html>

КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.01.29; ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ ПОЖЕРТВОВАТЬ «РОССИЕЙ»; СМОЛЬНЫЙ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОДАЖИ БЛОКПАКЕТА В АВИАПЕРЕВОЗЧИКЕ ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА

По данным «Ъ», правительство Петербурга рассматривает возможность продажи 25% плюс 1 акция в авиакомпании «Россия». Продажа принадлежащих администрации Петербурга акций в ряде активов наряду с повышением собираемости налогов, взысканием задолженности по инвестиционным договорам и привлечением в город

крупных налогоплательщиков увеличит доходы бюджета Петербурга, считают в финансовом блоке Смольного. Реальных покупателей на пакет Смольного в «России», кроме «Аэрофлота», нет, считают аналитики.

Администрация Петербурга рассматривает возможность продажи 25% плюс 1 акция в авиакомпании «Россия», сообщил «Ъ» источник в Смольном. «Аэрофлот», в группу которого входит «Россия», контролирует 75% минус 1 акция перевозчика.

Вчера в ходе заседания правительства вице-губернатор Петербурга Евгений Елин сообщил, что город имеет резервы по увеличению доходов бюджета. «Это, в том числе, повышение собираемости налогов, здесь мы видим резерв в объеме 20 млрд рублей. Есть резервы в области (взыскания.– «Ъ») задолженности по инвестиционным договорам. Она составляет сегодня более 13 млрд рублей. У города также есть значительные активы в виде пакетов акций. От ряда таких пакетов можно избавиться, пополнив доходы бюджеты. Это те пакеты акций, которые не влияют на хозяйственную жизнь города», – сообщил господин Елин, добавив, что Петербург может вернуться к практике привлечения в город крупных налогоплательщиков.

В «Аэрофлоте», «России», **Минтрансе** и комитете по транспорту Петербурга запрос «Ъ» не прокомментировали.

Примечательно, что в 2016 году тема продажи «России» уже обсуждалась правительством РФ. Как сообщила газета «Ведомости», экс-вице-премьер Аркадий Дворкович поручал **Минтрансу** проработать предложения о возможности продажи «Аэрофлотом» (Росимущество владеет 51,17%) своей доли в перевозчике. Тогда в «Аэрофлоте» опровергали сообщения о продаже «дочки», заявляя, что вопрос надо ставить не ранее 2019 года.

Авиакомпания «Россия» – третий по пассажиропотоку перевозчик в стране. По итогам 2018 года компания перевезла 11,1 млн человек, что на 0,1% ниже показателя 2017 года. Процент занятости кресел – 86,6%. По данным «СПАРК-Интерфакс» (www.spark-interfax.ru), выручка в 2017 году составила 94,8 млрд рублей, чистый убыток – 0,8 млрд рублей. Воздушный флот «России» включает в себя 16 Boeing 737-800, 31 самолет Airbus A320, пять воздушных судов Boeing 777 и девять Boeing 747.

По данным Пулково, доля авиакомпании в 2018 году составила почти 30% от всего объема обслуженных аэропортом пассажиров (около 5,5 млн пассажиров). В зимнем расписании 2018-2019 годов «Россия» летает из аэропорта по 43 направлениям, из которых 20 являются международными.

В прошлом году Смольный озаботился планами «Аэрофлота» по развитию «России» как «социального перевозчика», ориентированного на маршруты между европейским центром России и городами Дальнего Востока по плоским тарифам (билеты эконом-класса продаются круглогодично по единой стоимости). В комитете по транспорту настаивали, что Петербургу необходимо расширение маршрутной сети из Пулково, а не из других городов России (см. «Ъ» от 10.12.2018). Такая стратегия, отмечали в Смольном, способствует усугублению финансовой нагрузки на базового перевозчика за счет преимущественного выполнения социального заказа без развития коммерчески обоснованной маршрутной сети.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев сомневается, что каким-то инвесторам, кроме «Аэрофлота», интересно приобретение пакета администрации Петербурга в «России». «Россия», которая де-факто находится под коммерческим управлением «Аэрофлота», является специфичным активом, говорит эксперт. Он напоминает, что продававшийся госпакет акций (25,5%) авиакомпании «Сибирь» также не нашел иных претендентов, кроме акционеров компании. Однако, считает господин Пантелеев, ситуация на авиационном рынке России неблагоприятна для того, чтобы тратить деньги на собственный выкуп акций, подчеркивая, что, по данным за девять месяцев 2018 года, прибыль «Аэрофлота» сокращалась. «В целом ситуация на рынке не

свидетельствует о том, что доходность авиаперевозок в ближайшее время будет расти», – заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867720?query=минтранс>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.01.29; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ СРОКИ ПОЯВЛЕНИЯ БЕСПИЛОТНОГО АЭРОТАКСИ В РОССИИ

Беспилотные аэротакси могут появиться в России уже через 10 лет. С таким предположением выступил соруководитель рабочей группы Национальной технологической инициативы AeroNet Сергей Жуков.

Как рассказал он агентству «РИА Новости», над разработкой «весь мир бьется».

«Мы насчитали 117 проектов в мире, и несколько из них – в России. Но я не исключаю и более быстрого развития технологий», – добавил он.

Как пояснил специалист, аэротакси – это автоматически управляемый самолет с очень короткими взлетно-посадочными отрезками.

Это значит, что для их функционирования в городе необходимо оборудовать взлетно-посадочные полосы либо аэротакси должны быть оснащены функцией вертикальной посадки.

Прототип беспилотного аэротакси был создан в России в октябре 2018 года. Как рассказывали «Известиям» в НИТУ «МИСиС» «Кинетика», разработка сможет конкурировать с иностранными продуктами и будет внедрена уже в 2020 году.

Презентация прототипа в «Сколково» в декабре провалилась, однако техника не пострадала – аппарат с трудом поднялся в воздух и вскоре упал в сугроб.

<https://iz.ru/839356/2019-01-29/ekspert-nazval-sroki-poiavleniia-bespilotnogo-aerotaksi-v-rossii>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190129/1550047989.html>

<https://ria.ru/20190129/1550048197.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; КОМИАВИАТРАНС ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ КОЛЬЦОВО, ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ В УСИНСК И Н.НОВГОРОД

Авиакомпания «Комиавиатранс» с 5 февраля открывает новые рейсы из Екатеринбурга в Усинск (республика Коми) и Нижний Новгород, сообщает пресс-служба екатеринбургского аэропорта «Кольцово».

Рейсы по маршруту Екатеринбург-Усинск будут выполняться один раз в неделю, вылет из Усинска в Екатеринбург – по вторникам, обратный рейс по средам.

Полеты по маршруту Екатеринбург – Нижний Новгород тоже запланированы раз в неделю: из Екатеринбурга в Нижний Новгород – по вторникам, обратный рейс – по средам.

Время в пути составит около двух часов. Полеты будут осуществляться на самолетах Embraer ERJ-145 вместимостью 50 пассажиров.

Рейсы в Усинск появляются впервые в аэропорту Екатеринбурга, рейсов в Нижний Новгород ранее не было в осенне-зимнем расписании «Кольцово», а до сентября 2018 года полеты по маршруту выполняла авиакомпания «Ютэйр» (МОЕХ: UTAR).

Ранее, до марта 2018 года, «Комиавиатранс» выполнял рейсы из «Кольцово» в Пермь.

АО «Комиавиатранс» (100% акций у Минимущества Коми) выполняет пассажирские перевозки на территории Коми, Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов. По данным **Росавиации**, парк компании сформирован из 17 вертолетов Ми-8, пяти региональных самолетов Embraer ERJ-145 и двух L-410.

Международный аэропорт «Кольцово» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») сотрудничает примерно с 70 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты по 110 направлениям.

КОММЕРСАНТ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.01.29; ДЛЯ АЭРОПОРТА ПЕНЗЫ ПРОСЯТ СУБСИДИИ; РЕГИОН ХОЧЕТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ АЭРОВОКЗАЛ

Пензенская область просит 760 млн руб. из федерального бюджета на строительство нового здания аэровокзала. Регион считает, что именно низкая пропускная способность сдерживает рост авиаперевозок, которая в ближайшие годы может вырасти с 181 тыс. до 500 тыс. человек в год. Но в отрасли считают, что при пассажиропотоке до 1 млн человек вложения в аэропорт можно окупить только при предоставлении инвестору льгот, а в Пензе пассажиров оттягивают на себя более крупные аэропорты областных центров Поволжья.

Правительство Пензенской области просит у федеральных властей 760,5 млн руб. на реконструкцию городского аэровокзала, сообщается на сайте региона. Зампред областного правительства Валерий Беспалов, выступая на расширенном заседании комитета Совета федерации, заявил, что низкая пропускная способность аэровокзала сдерживает развитие воздушных перевозок через аэропорт Пензы. По его словам, через аэропорт могут пройти лишь 100 человек в час, нет отдельных зон прилета и выдачи багажа.

Регион профинансировал разработку архитектурной концепции нового здания аэровокзала, создание проектно-сметной документации и расходы на госэкспертизу. Господин Беспалов предложил **Минтрансу** включить проект в перечень объектов и мероприятий ФАИП «Развитие транспортной системы РФ».

За последние четыре года пассажиропоток авиаузла Пензы вырос с 75 тыс. до 181 тыс. человек. Правительство области рассчитывает, что в ближайшие годы он увеличится до 500 тыс. человек. Заместитель директора департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Илья Белавинцев сказал, что ведомство готово поддержать проект при наличии обоснований по пассажиропотоку. В **Минтрансе** не прокомментировали “Ъ” просьбу региона.

Гендиректор ГБУ «ПО “Аэропорт города Пензы”» Юрий Осколков рассказал, что в случае согласия федеральных властей предоставить деньги реконструкция может начаться уже в 2019 году. По его словам, регион готов софинансировать часть строительства нового аэровокзала, но в каком объеме, господин Осколков не уточнил. На инвестфоруме в Сочи в 2017 году власти региона говорили, что новое здание аэропорта оценивается в 250-300 млн руб., предполагалось, что его реконструкция завершится в 2018 году.

Собеседники “Ъ” в отрасли считают прогнозы региона по пассажиропотоку излишне оптимистичными.

«Рядом находятся Самара, Ульяновск, Волгоград, они оттягивают на себя значительную часть пассажиров», – считает один из них. При этом по-настоящему привлекательным для бизнеса аэропорт становится с пассажиропотоком 1 млн человек в год, поясняет он, с меньшим пассажиропотоком окупаемость возможна при льготах и преференциях для инвестора. Другой собеседник “Ъ” уверен, что расходы на строительство аэровокзала должен покрывать бюджет региона.

Здание аэровокзала – коммерческая составляющая бизнеса аэропортов. Почему налогоплательщики Камчатки и Новгородской области должны оплачивать его строительство?» – говорит собеседник.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что даже при достижении пассажиропотока в 500 тыс. человек в год аэропорт Пензы «останется небольшим и сложным для бизнеса», а окупаемость проекта будет зависеть от условий, предложенных правительством региона.

<https://www.kommersant.ru/doc/3867768?query=минтранс>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6054033>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2019.01.29; САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ АЭРОПОРТ РОССИИ ПОЛУЧИТ 3,6 МЛРД НА РЕКОНСТРУКЦИЮ

В рамках проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Минтранс РФ предложил дополнительно направить на реконструкцию дальневосточных воздушных гаваней почти 30 миллиардов рублей. Так, аэровокзал самого северного города России – Певека – получит на ремонт 3,6 миллиарда рублей.

Это второй по величине чукотский аэропорт. Регулярно отсюда летают рейсы в Москву. После реконструкции, которую планируют начать уже в этом году, воздушный порт обзаведется новым оборудованием. Также отремонтируют взлетно-посадочную полосу и здание аэропорта.

«Совместно с ФКП «Аэропорты Чукотки» и авиакомпаниями прорабатывает вопрос организации воздушных перевозок жителей городского округа в центральные районы страны, как через Анадырь, так и через Якутск, Петропавловск-Камчатский», – рассказали в пресс-службе регионального правительства.

Через три года обновление предстоит еще шести воздушным воротам Чукотки.

Всего на реализацию федерального проекта предусмотрено выделение более 200 миллиардов рублей. Их них 94 миллиарда – для дальневосточных аэропортов.

<https://rg.ru/2019/01/29/reg-dfo/samyj-severnyj-aeroport-rossii-poluchit-36-mlrd-na-rekonstrukciiu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; «СПЕКТРУМ ХОЛДИНГ» ВЫБРАН ПРОЕКТИРОВЩИКОМ АЭРОВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА АЭРОПОРТА «ГЕЛЕНДЖИК»

ООО «Спектрум Холдинг» (Москва) спроектирует аэровокзальный комплекс аэропорта «Геленджик» (принадлежит банку ВТБ (МОЕХ: VTBK) и Таймуразу Боллоеву), сообщается в материалах системы «СПАРК-Маркетинг».

Согласно документации, московской компании предстоит разработать проектную документацию нового аэровокзального комплекса и объектов служебно-технической территории аэропорта, цена контракта – 60,89 млн рублей. Работы должны быть выполнены до 31 июля 2019 года.

«Спектрум Холдинг» был выбран путем закупки у единственного поставщика.

Как сообщалось, ООО «Аэропорт Геленджик» в 2019 году приступит к строительству нового аэровокзального комплекса. Инвестиции в проект составят около 4 млрд рублей.

Площадь нового терминала – порядка 9 тыс. кв. м. Пропускная способность – 890 пассажиров в час. В год аэровокзальный комплекс сможет принимать 635 тыс. человек.

Аэропорт «Геленджик» располагается в районе Тонкого мыса на западном берегу Геленджикской бухты. В 2018 году аэропорт снизил пассажиропоток на 3% по сравнению с уровнем 2017 года – до 294,533 тыс. человек.

ООО «Аэропорт «Геленджик», ранее входившее в «БазЭл Аэро», теперь принадлежит банку ВТБ и Т.Боллоеву (основателю пивоваренной компании «Балтика»). Они владеют по 49,5% в уставном капитале ООО. Как сообщалось, сделка по приобретению актива была закрыта в апреле 2018 года.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Спектрум Холдинг» на 72% принадлежит зарегистрированной на Кипре компании «Инжиниринг констракшн менеджмент холдинг», 26% принадлежит Петру Мазаеву, 2% – Владимиру Иванову. Оба имеет доли и в других компаниях, входящих в ГК «Спектрум». Выручка и прибыль ООО «Спектрум Холдинг» не разглашаются, при этом доходы компании в 2017 году составили 1 млрд рублей, расходы – 941 млн рублей.

Сообщалось также, что «Спектрум Холдинг» подготовит проект реконструкции аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий аэропорта «Толмачево» (входит в холдинг «Новпорт»), а также является техзаказчиком

строительства пассажирского терминала аэропорта в Саратове и консультантом по разработке терминала для лоукостеров в «Пулково». В 2015 году компания была выбрана разработчиком проекта нового терминала аэропорта в Перми.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; РОСАВИАЦИЯ: ЦЕНЫ НА АВИАКЕРОСИН В КРУПНЫХ АЭРОПОРТАХ ПФО В ЯНВАРЕ НЕ ИЗМЕНИЛИСЬ ИЛИ СНИЗИЛИСЬ

Цены на авиакеросин в крупных аэропортах Приволжского федерального округа (ПФО) в январе не изменились или снизились, следует из материалов **Росавиации**.

Снижение цены на 5,9% произошло у «ЛУКОЙЛ-Аэро Самара», «ЛУКОЙЛ-Аэро Пермь» и «ЛУКОЙЛ-Аэро Нижний Новгород». Стоимость топлива составила в Самаре 45,97 тыс. рублей за тонну, в Перми – 45,86 тыс. рублей, в Нижнем Новгороде – 46,06 тыс. рублей. При этом другие топливозаправщики – ТЗК «Аэрофьюэлз Нижний Новгород» и ООО «Аэрофьюэлз-Пермь» – в январе оставили прежнюю цену на авиатопливо: в Нижнем Новгороде 49,795 тыс. рублей за тонну, в Перми – 49,775 тыс. рублей.

В аэропорту Уфы ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа» в январе цену на авиатопливо не меняло (56,364 тыс. рублей за тонну), при этом ОАО «Международный аэропорт Уфа» снизило цену на 5,8% – до 49,1 тыс. рублей за тонну.

Неизменными остались цены в аэропортах Казани, Оренбурга, Саратова, Ульяновска («Восточный»), Пензы, Кирова, Ижевска.

В свою очередь наибольший рост цены среди аэропортов ПФО **Росавиация** отмечает в Орске – оренбургский филиал «Газпромнефть-Аэро» в январе повысил цену на 14,7% – до 49,492 тыс. рублей. Ульяновский филиал «Газпромнефть-Аэро», наоборот, снизил цену на 1,6% в аэропорту Ульяновска («Центральный») и Саранска до 45,002 тыс. рублей и 45,62 тыс. рублей за тонну соответственно.

В аэропорту Чебоксар цена на топливо в январе выросла на 3,7% – до 55,344 тыс. рублей за тонну (ООО «Международный Аэропорт Чебоксары»).

Среди аэропортов ПФО наибольшая цена на авиакеросин в текущем месяце отмечена в Саратове – 57,68 тыс. рублей за тонну («Саратовские авиалинии»), Оренбурге – 55,754 тыс. рублей (ГУП «Аэропорт «Оренбург»), в Уфе – 56,364 тыс. рублей (ООО «Фирма Аэрофьюэлз Уфа») и Чебоксарах – 55,344 тыс. рублей (ООО «Международный Аэропорт Чебоксары»).

Как сообщалось, в ноябре 2018 года правительство, вертикально интегрированные нефтяные компании и независимые участники топливного сектора договорились сдерживать оптовые цены на топливо до конца марта. Договоренность также включает увеличение объемов поставок нефтепродуктов на внутренний рынок. В тексте соглашения с нефтяниками указано, что с 1 января темпы роста цен на заправках не должны быть выше 1,7% (с учетом повышения ставки НДС), а с 1 февраля – не выше прогноза среднегодовой инфляции. В мелком опте ценам указано не превышать индикативные значения

Между тем, в конце года в ходе ежегодной пресс-конференции президент РФ Владимир Путин отмечал, что рост цен на бензин в начале 2019 года из-за НДС не превысит 1-1,5%. При этом глава государства выражал надежду, что правительство не допустит дальнейших скачков цен на топливо.

РБК; 2019.01.29; В ПРИКАМЬЕ ПОДЕШЕВЕЛ АВИАЦИОННЫЙ КЕРОСИН

По данным **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**, в Перми незначительно снизилась стоимость авиационного топлива. Так, цена топлива для реактивных двигателей ТС-1 от ООО «Лукойл-Аэро Пермь» уменьшилась на 5,9% (2,9 тысячи рублей) и составила 45860 рублей за тонну. Стоимость того же топлива ООО «Аэрофьюэлз-Пермь» с декабря не изменилась и составляет 49775 рублей.

Как видно из статистики **Росавиации**, среднее значение стоимости авиационного топлива в России составляет 54624 рублей за тонну. В целом по стране снижение цен на авиатопливо составило 75 рублей или 0,14 %.

В большинстве региональных аэропортов стоимость топлива либо снизилась, либо не изменилась. Исключение составляют отдельные территории севера России и Дальний Восток. Так, в Петропавловске-Камчатском ООО «Аэровьюэлз Камчатка» увеличило стоимость топлива на 11,10%, в Оссоре ООО «Компания «Солнечный ветер» подняло цену авиационного керосина на 13,2%, в Мурманске ООО «Газпромнефть-Аэро Мурманск» повысило цену на 33,20%.

Как ранее сообщал РБК Пермь, в ноябре 2018 года российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) попросила правительство РФ установить порядок изменения стоимости керосина и предупреждать авиакомпании о повышении за три месяца. Об этом рассказал журналистам президент АЭВТ Владимир Тасун.

В августе 2018 года **министр транспорта Евгений Дитрих** заявлял, что дополнительные расходы авиакомпаний из-за роста цен на авиатопливо могут составить 50 млрд рублей в 2018 году, половину этой суммы **Минтранс** предлагает субсидировать за счет госбюджета.

«Ожидаем, что совокупный рост цены ГСМ по итогам года может составить до 30%, это действительно может оказать существенное влияние на рост цены на авиабилеты, поэтому предложения, которые мы сформулировали по этому поводу, – единовременные разовые субсидии авиакомпаниям на компенсацию этих расходов – на увеличение цены на авиакеросин», – сообщил ранее министр.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c5041149a794787a9ff2283>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.29; СТОИМОСТЬ ТОПЛИВА В ЯНВАРЕ СНИЗИЛАСЬ В АЭРОПОРТАХ ЕКАТЕРИНБУРГА, ТЮМЕНИ И ЧЕЛЯБИНСКА

Стоимость авиатоплива в аэропорту «Кольцово» (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») за январь текущего года снизилась на 13% и составила 47,43 тыс. рублей за тонну, свидетельствует статистика **Росавиации**.

Авиакеросин в аэропорт поставляет АО «ТЭК «Кольцово» (структура «Роснефти» (МОЕХ: ROSN)).

В близлежащих аэропортах в январе авиатопливо также подешевело.

Так, в тюменском «Роцино» (поставщиком авиакеросина является ООО «ЛУКОЙЛ-Аэро-Тюмень», структура «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH)) стоимость топлива в январе уменьшилась на 5,9% – с 48,74 тыс. рублей до 45,84 тыс. рублей за тонну.

В челябинском аэропорту «Баландино» (авиакеросин поставляет ООО «ЛУКОЙЛ-Аэро-Челябинск») цена на авиатопливо упала тоже на 5,9%, с 49,04 тыс. рублей до 46,14 тыс. рублей.

«Кольцово» сотрудничает примерно с 70 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты по 110 направлениям.

«Баландино» и «Роцино» (оба входят в холдинг «Новпорт») обслуживают полеты по 32 и 41 направлению соответственно.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТРАПЕЗНИКОВ АЛЕКСЕЙ; 2019.01.29; ЖИТЕЛЬНИЦА ПЕРМИ ПОДАЛА НА АЭРОПОРТ ИСК В 700 ТЫСЯЧ ЗА ПЕРЕЛОМ

В Индустриальный районный суд Перми обратилась с иском жительница краевой столицы,

которая получила травму в международном аэропорту Пермь.

Как пояснили «РГ» в канцелярии суда, в исковом заявлении пострадавшая указала, что в октябре 2018 года она упала, выходя из здания аэропорта, перед посадкой в самолет. В дальнейшем ей диагностировали перелом лучевой кости со смещением. По ее мнению,

аэропорт не создал безопасных условий для перемещения пассажиров авиарейсов на своей территории.

Истец просит взыскать с ответчика (аэропорта) 700 тысяч рублей в качестве компенсации морального вреда и возмещения вреда здоровью. Предварительное судебное заседание по делу состоится в конце января.

Происшествия Правосудие Суд Филиалы РФ Пермский край ПФО Пермский край Пермь <https://rg.ru/2019/01/29/reg-pfo/zhitelnica-permi-podala-na-aeroport-isk-v-700-tysiach-za-perelom.html>

РБК; 2019.01.29; FLYDUBAI И РОДСТВЕННИКИ ПОГИБШИХ В РОСТОВЕ ЗАКЛЮЧИЛИ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Родственники жертв авиакатастрофы в Ростове в 2016 году и представители авиакомпании FlyDubai заключили мировые соглашения. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на представителя Первомайского районного суда донской столицы.

Отмечается, что всего в суде рассматривалось 34 иска. Все заседания проходили в закрытом режиме.

Сумма требований одного из истцов к авиакомпании FlyDubai составила более 500 млн рублей. Третьими лицами были привлечены производитель лайнера Boeing, межгосударственный авиационный комитет (МАК), а также **Росавиация**.

Самолет Boeing 737-800 компании Flydubai, летевший из Дубая в Ростов-на-Дону, потерпел крушение 19 марта 2016 года при заходе на посадку. На борту лайнера находились 55 пассажиров и семь членов экипажа. Все они погибли. Следствие отрабатывает различные версии трагедии: ошибка в действиях экипажа самолета, техническая неисправность самолета и сложные метеоусловия.

<https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/5c504af29a79478b84d4367d>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestiya/6050720>

ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.01.29; СКР ВОЗБУДИЛ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО В ОТНОШЕНИИ АВИАДЕБОШИРА РЕЙСА ПЕТЕРБУРГ-АНТАЛИЯ

Следственными органами Южного следственного управления на транспорте СК России возбуждено уголовное дело в отношении авиадебошира, который нанес травмы стюардессе самолета рейса «Санкт-Петербург – Анталия», сообщает пресс-служба Следственного комитета России (СКР).

«Уголовное дело в отношении мужчины 1985 года рождения возбуждено по ч. 1 ст. 213 УК РФ – хулиганство», – отмечается в сообщении.

По версии следствия, 29 января 2019 года примерно в 13:35 мск самолет, летевший из Петербурга в Анталию, экстренно сел в Сочи из-за неадекватного поведения пассажира.

«На борту самолета мужчина устроил дебош, а когда стюардесса пыталась его успокоить, то он ударил ее, в результате чего женщина получила телесные повреждения. По предварительным данным, дебошир находился в состоянии алкогольного опьянения. В настоящее время мужчина задержан», – подчеркивает пресс-служба.

Проводятся следственные действия.

В свою очередь официальный представитель МВД России Ирина Волк сообщила во вторник, что полицией в аэропорту задержан 33-летний житель города Санкт-Петербурга.

«Сразу после приземления авиалайнера сотрудники линейного отдела полиции в аэропорту города Сочи задержали правонарушителя, опросили свидетелей инцидента, а затем доставили его в дежурную часть. Проведенное медицинское освидетельствование подтвердило наличие алкоголя в крови авиапассажира», – сказала И.Волк.