



Ежедневный мониторинг СМИ

01 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.01.31; ОТМЕННАЯ ПОЗИЦИЯ: КОМУ ВЫГОДНЫ МАССОВЫЕ ЗАДЕРЖКИ АВИАРЕЙСОВ; «ИЗВЕСТИЯ» ВЫЯСНИЛИ, КАК РОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ЗАРАБАТЫВАЮТ НА НЕПОГОДЕ

Массовые задержки вылетов не всегда связаны с погодными условиями. Крупные перевозчики могут использовать этот предлог для сокращения собственных издержек, заявили «Известиям» в институте экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ. Так, в минувшие выходные в столице наибольшее число отмен (более 130) пришлось на «Аэрофлот». Остальные авиакомпании перенесли всего около 20 вылетов, уточнили в Общероссийском объединении пассажиров. Выяснением истинных причин массовых задержек уже занимается Московская межрегиональная транспортная прокуратура – проверка завершится до конца февраля, сообщили «Известиям» в ведомстве.

Подавляющее большинство из 300 рейсов, задержанных и отмененных во время снегопадов 26-27 января, было зафиксировано в Шереметьево. Базирующийся там «Аэрофлот» сообщил об отмене 131 и переносе еще 151 вылета. У остальных авиакомпаний серьезных изменений не наблюдалось – в целом речь идет об отмене всего порядка 20 рейсов, сказал «Известиям» глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

В S7 Airlines, UTair, «Уральских авиалиниях» и «Нордавиа» «Известиям» рассказали, что вылеты из-за снегопада не отменялись, однако подтвердили опоздание некоторых самолетов. В частности, в UTair отметили, что авиакомпания в указанные даты выполнила план полетов на 100%, задержки рейсов составили в среднем 15-20 минут. Борт «Уральских авиалиний», летевший в Домодедово, из-за непогоды совершил вынужденную посадку во Внуково. У «Нордавиа» произошла длительная задержка рейса Римини-Домодедово: самолет более часа кружил в ожидании разрешения на посадку из-за внеплановой очистки ВПП.

В пресс-службе аэропорта Домодедово признали, что в связи с погодными условиями в расписании были «технические задержки». Во Внуково сообщили, что отмены рейсов по метеоусловиям не было, а в Шереметьево сказали, что 26-27 января аэропорт работал штатно, несмотря на обильный снегопад.

Задержки без издержек

Опрошенные «Известиями» эксперты отметили, что массовая отмена рейсов, в которой уже не первый раз замечают «Аэрофлот», в определенных обстоятельствах может быть выгодна авиакомпании. В некоторых ситуациях дешевле оставить самолет на земле, а пассажиров отправить другим бортом, считает эксперт института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Андрей Крамаренко.

- В период низкого спроса у «Аэрофлота» может возникнуть желание сократить число рейсов под благовидным предлогом. Это позволит снизить количество взлетов-посадок в аэропорту, уменьшить число задержек авиарейсов и снизить за счет этого собственные издержки, – сказал он.

Отмена рейсов, в отличие от их задержки, не сказывается на рейтингах перевозчика, поэтому нельзя исключать, что «Аэрофлот» поступает так для сохранения положительной статистики, предположил эксперт.

- По большинству направлений у него несколько ежедневных частот, и это позволяет пересадить пассажиров отмененных рейсов без особых неудобств для них и издержек для авиакомпании, – добавил Андрей Крамаренко.

Отмена такого числа рейсов, по его мнению, отчасти может быть связана и с особенностями Шереметьево: две зависимые ВПП не позволяют проводить параллельные взлетно-посадочные операции, в пиковые часы пропускная способность аэропорта уже исчерпана и при хорошей погоде.

- Авиакомпания может злоупотреблять погодными условиями для отмены малозагруженных рейсов и объединения нескольких таких рейсов в один. Ведь другие самолеты «Аэрофлота» взлетали и садились в непогоду в этом же аэропорту, – пояснил «Известиям» председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков.

В пресс-службе «Аэрофлота» опровергли это предположение, подчеркнув, что «штатные синоптики тщательно анализируют метеокартину». Если она оценивается как неблагоприятная, перевозчик заранее меняет расписание.

- Заблаговременные предупреждения позволяют уменьшить неудобства для пассажиров, которые могут скорректировать свои планы и избежать ненужного скопления в аэропорту, – добавил представитель компании.

Уточнять информацию о загрузке отмененных рейсов в пресс-службе отказались. Но по данным **Росавиации**, из 10 крупнейших российских авиакомпаний самая низкая загрузка пассажирских кресел в 2018 году была именно у «Аэрофлота» (80,5%).

- В низкий сезон «Аэрофлот» объединяет рейсы, чтобы не гонять полупустые самолеты. Это давняя история, всем понятная, которая неоднократно поднималась, – сказал «Известиям» источник в авиаотрасли. – В Шереметьево третья категория аэродрома (самая высокая – «Известия»), поэтому посадке даже в сложных метеоусловиях ничего не мешает. Нужно задать вопрос авиакомпаниям «Уральские авиалинии», «Россия» или Nordwind, которые летают в тот же аэропорт – почему они не отменяют рейсы, как «Аэрофлот»?

В Международной ассоциации аэропортов одной из причин участвовавших отмен и задержек авиарейсов в непогоду называют новые требования **Минтранса** к аэродромам: для ВПП второй категории стала необходима радиолокационная станция обзора или многопозиционная система наблюдения. Об этом, в частности, говорится в письме исполнительного директора ассоциации Сергея Никотина министру транспорта Евгению **Дитриху** (есть в распоряжении «Известий»).

В **Минтрансе** «Известиям» подтвердили, что в Федеральные авиационные правила (ФАП) были действительно внесены изменения, касающиеся оснащения аэродромов гражданской авиации системами управления и контроля за наземным движением. Однако информацией «о снижении какой-либо пропускной способности в связи с введенными требованиями» в ведомстве не располагают.

Только для больших

В зависимости от типа воздушного судна, дальности перелета и загрузки борта авиакомпания в среднем зарабатывает от 655 тыс. до 3,2 млн рублей на каждом среднемагистральном рейсе и до 4,5 млн рублей – на дальнемагистральном, пояснил «Известиям» глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

- Задержка в воздухе воздушного судна обходится в 150-200 тыс. рублей в час в связи с дополнительным расходом топлива и увеличением фонда оплаты труда (ФОТ), – рассказал директор транспортной практики Strategy Partners Михаил Нохрин. – Каждый час простоя борта на земле стоит 20-30 тыс. рублей, не считая аэропортовых сборов. При этом если рейс отменен и «уплотнить» другие рейсы нельзя, перевозчик несет затраты на

лизинг борта и зарплату экипажа (около 300 тыс. рублей на рейс), а также аэропортовые сборы и расходы на компенсации пассажирам.

Именно поэтому отменять рейсы может себе позволить только очень крупный перевозчик, отметил управляющий партнер Arthur D. Little в России Александр Ованесов.

- Маленькая компания от этого очень сильно страдает. Чаще всего перевозчику приходится брать дополнительный борт у кого-то, а это очень дорого. Чем больше авиакомпания, тем проще отменить рейс: у нее есть capacity (провозные емкости) – большой парк.

Московская межрегиональная транспортная прокуратура до конца февраля планирует завершить проверку по факту массовой отмены и задержки рейсов в московских аэропортах 26-27 января, сказала «Известиям» представитель ведомства Екатерина Короткова. Проверка должна установить причины произошедшего, соблюдались ли при этом права пассажиров и предоставлялись ли им соответствующие услуги при ожидании рейсов. В случае выявления нарушений будут приняты меры прокурорского воздействия, пообещали в ведомстве.

<https://iz.ru/840013/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/otmennaiia-pozitciia-komu-vygodny-massovye-zaderzhki-aviareisov>

ПОРТНЬЮС; 2019.01.31; ИЛЬЯ ГУДКОВ С 1 ФЕВРАЛЯ 2019 ГОДА УЙДЕТ С ДОЛЖНОСТИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ФКУ «РОСТРАНСМОДЕРНИЗАЦИЯ»

Илья Гудков с 1 февраля 2019 года покинет должность генерального директора ФКУ «Ространсmodernизация» по собственному желанию. Об этом ИАА «ПортНьюс» сообщили в учреждении.

Новое место работы Ильи Гудкова не уточняется.

Исполняющим обязанности генерального директора ФКУ «Ространсmodernизация» назначен Андрей Левакин, ранее занимавший должность заместителя генерального директора учреждения, курировавший проектное управление и управление по сопровождению проектов.

Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (ФКУ «Ространсmodernизация») является некоммерческой организацией, находится в ведении **Министерства транспорта** Российской Федерации. Учреждение может выполнять функции государственного заказчика по отдельным проектам.

<http://portnews.ru/news/271597/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.01.31; СОВЕРШИТЬ РЫВОК; КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

КПМИ станет основой для пространственного развития страны и связанности центров экономического роста.

Широка страна моя родная... Огромные пространства России характеризуются значительными территориальными диспропорциями в социально-экономическом развитии, существенными региональными различиями в уровне и качестве жизни граждан, а также неравномерным уровнем развития транспортной инфраструктуры, что во многих случаях является сдерживающим фактором и не отвечает потребностям как отдельных субъектов Российской Федерации, так и экономики в целом.

Если говорить о территории Дальнего Востока и Сибири, то там находится большое количество населенных пунктов без круглогодичного транспортного сообщения. В целом по стране сохраняется низкий уровень транспортной доступности многих малых, средних городов и крупных сельских населенных пунктов, в том числе по причине высокой доли

региональных и местных автомобильных дорог, находящихся в ненормативном эксплуатационном состоянии. Часть крупных городских агломераций и административных центров субъектов Российской Федерации, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения, не имеют транспортных обходов.

Сохраняются «узкие места» на транспортных коммуникациях федерального значения, особенно на подъездах к морским портам и крупным международным пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации, что существенно замедляет перевозку грузов и ограничивает экспортные поставки.

Надо сказать, что долгие годы объем расходов на транспортную инфраструктуру находился на уровне 2-2,5% ВВП. Это очень серьезные деньги, но тем не менее этот объем нередко отставал от расходов на аналогичную инфраструктуру в других странах. По экспертным оценкам, для достижения уровня большинства развитых стран по государственным расходам на развитие транспортной инфраструктуры на душу населения в Российской Федерации необходимо увеличение капиталовложений в указанной сфере в 4 – 5 раз.

Поэтому сегодня для обеспечения пространственного развития экономики и социальной сферы РФ на первый план выходит развитие инфраструктуры. Министерство экономического развития РФ разработало проект стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 года, согласно которой одной из ключевых проблем является несоответствие существующего уровня развития магистральной транспортной инфраструктуры потребностям экономики и населения.

Основой устойчивых транспортных связей между субъектами Российской Федерации, центрами экономического роста, геостратегическими территориями страны, а также основных внешнеэкономических связей станет опорная транспортная сеть Российской Федерации. Эта совокупность магистральных путей сообщения и транспортных узлов будет развиваться в координации с развитием транспортной инфраструктуры регионального и муниципального значения.

Надо сказать, что Минэкономразвития провело большую работу с регионами, чтобы понять, какие объекты транспортной и энергетической инфраструктуры сегодня ограничивают развитие региональных экономик, реализацию крупных инвестиционных проектов. Субъекты Российской Федерации назвали более 2 тыс. объектов транспортной, энергетической и даже социальной инфраструктуры. Значительная часть предложений регионов касалась строительства или реконструкции автомобильных дорог и строительства автодорожных обходов городов, реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов, создания и модернизации энергетической инфраструктуры.

В качестве механизмов инфраструктурного обеспечения пространственного развития территорий определены национальные и федеральные проекты Российской Федерации, а также Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ).

Комплексный план не является статичным. После утверждения стратегии пространственного развития Российской Федерации те или иные объекты будут рекомендованы к включению в состав КПМИ при условии, что в результате будет достигнут экономический и социальный эффект. С этой целью разрабатывается методика оценки социально-экономических эффектов, возникающих в связи с реализацией проектов по строительству объектов инфраструктуры.

Чтобы обеспечить стыковку своих стратегических планов и документов с федеральными объектами магистральной инфраструктуры, которые будут проходить через территории субъектов Федерации, регионы должны сформировать собственные планы инфраструктурного развития.

На парламентских слушаниях в Совете Федерации, посвященных актуальным вопросам модернизации и расширения магистральной инфраструктуры с учетом стратегии пространственного развития Российской Федерации и организованных Комитетом Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, в частности, отмечалось, что одним из факторов, ограничивающих возможности субъектов Российской Федерации в разработке и реализации ими комплексных планов модернизации и расширения региональной инфраструктуры, обеспечивающих их прорывное социально-экономическое развитие, является недостаточное бюджетное финансирование. В этой связи было предложено выработать дополнительные меры по совершенствованию действующих и созданию новых механизмов выравнивания бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации.

В КПМИ включены 11 федеральных проектов, девять из которых направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, два – на модернизацию и расширение энергетической инфраструктуры. В документе определены целевые показатели федеральных проектов, ответственные исполнители, объемы финансирования и предварительный анализ рисков.

Транспортная часть комплексного плана включает федеральные проекты – «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути». В КПМИ вошли 690 объектов с объемом финансирования 6,3 трлн руб. в течение 6 лет (из них 3 трлн 260 млрд руб. – это внебюджетные источники и 3 трлн руб. – бюджетное финансирование).

Реализация комплексного плана позволит обеспечить развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, повышение уровня экономической связанности территории России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, гарантированного снабжения доступной электроэнергией.

При этом делается упор на инновационное преобразование отрасли инфраструктурного строительства. В этих целях планируются внедрение и широкое применение передовых технологий, цифровизация транспортной отрасли и логистических процессов.

<http://transportrussia.ru/item/4760-sovershit-ryvok.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДЕНИС ПЕРЕДЕЛЬСКИЙ; 2019.02.01; В ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ ПО ТРЕБОВАНИЮ УФАС СНИЗИЛИ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО

УФАС начало проверки с Орловской области. Еще летом прошлого года в регуправление ФАС посыпался поток обращений индивидуальных предпринимателей и простых автовладельцев. Они жаловались на то, что цены на сжиженный углеводородный газ для заправки автомобилей (СУГ) у одного и того же продавца отличаются на АЗГС в соседних регионах.

Наивысшая цена как раз и была зафиксирована в Орловской области. Местные жители сочли это несправедливым. Как сообщили в антимонопольной службе, жалобы послужили основанием для начала проверки механизма ценообразования. Запросы были сделаны в управления ФАС Брянской, Курской, Липецкой, Калужской, Тамбовской и Тульской областей.

Анализ собранных сведений показал, что жалобы были обоснованными. Действительно, в соседних регионах цены на СУГ были ниже, хотя заправки принадлежали одной и той же компании. В связи с этим орловское УФАС завело дело по признакам нарушения антимонопольного законодательства. Компанию заподозрили в злоупотреблении

доминирующим положением, которое привело или могло привести к ущемлению интересов неопределенного круга потребителей.

На рассмотрение ушло пять месяцев. Компания и в самом деле доминирует на некоторых региональных рынках, то есть ее доля рынка превышает 50 процентов. Начиная с июля 2018 года, она устанавливала разные цены в регионах. При этом условия (цена закупки, стоимость хранения и доставки СУГ, иные расходы) были практически равными.

Как пояснили в антимонопольном ведомстве, в законодательстве используются два метода определения монополично высокой цены товара: затратный метод и метод сопоставимых рынков. Сначала был применен первый из них, поскольку сами рынки по своему объему оказались различными.

Информация была запрошена и у компании – фигуранта дела. Анализ показал, что рост розничной цены в период с мая по сентябрь 2018 года не превышал темпов роста цены закупки. Поэтому признаков монополично высокой цены найдено не было.

Однако комиссия УФАС вновь обратила внимание на разницу цен в различных регионах. И вот тут был применен второй метод. Рынки Брянской и Орловской областей оказались сопоставимыми – 12 и 10 АГЗ соответственно.

Антимонопольщики указали на то, что при равных условиях СУГ в Брянской области реализовывался дешевле, чем в Орловской. В ведомстве усмотрели в этом создание дискриминационных условий, что является нарушением Федерального закона «О защите конкуренции».

Компании было выдано предупреждение о прекращении действий, которые «содержат признаки нарушения антимонопольного законодательства, и о принятии мер по устранению последствий такого нарушения».

Требования были выполнены. Цена на СУГ на АЗГС Орловской области уже снижена до 24,9 рубля за литр, или на 7,4 процента по сравнению с сентябрем прошлого года, когда было возбуждено дело.

<https://rg.ru/2019/02/01/reg-cfo/v-centralnoj-rossii-po-trebovaniuu-ufas-snizili-ceny-na-toplivo.html>

РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2019.02.01; СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ИЗ РОССИИ В КНДР МОГУТ ОПРЕДЕЛИТЬ НА МЕЖПРАВКОМИССИИ В МАРТЕ

Сроки строительства моста через реку Туманная между Россией и КНДР, как ожидается, определят в марте на межправкомиссии двух стран, сообщает администрация Приморья. В четверг во Владивостоке прошла встреча делегации КНДР во главе с заместителем министра внешнеэкономических дел государства Ли Гван Гыном и замминистра развития Дальнего Востока Александра Крутикова, в ней принял участие врио вице-губернатора Приморья Константин Богданенко. Главной темой встречи стала подготовка к девятому заседанию Межправительственной комиссии России и КНДР, в том числе речь шла о проекте строительства моста через реку Туманная.

«Ли Гван Гын указал на важность скорейшего подписания межправительственного соглашения о реализации проекта. Стороны договорились в течение месяца проработать все организационные вопросы. Предполагается, что сроки строительства моста будут определены на двусторонней комиссии в марте», – говорится в сообщении.

Как отметил Крутиков, российская сторона уже разработала технико-экономическое обоснование проекта, главная задача сегодня – совместно определить схему его финансирования. По словам замминистра, объект будет создаваться по российским стандартам строительства и помимо возведения самой мостовой конструкции включит с российской стороны также устройство дорог и пункта пограничного пропуска.

Ранее сообщалось, что правительство России поручило федеральному **Минтрансу** проработать вопрос создания мостового перехода, уже создана соответствующая рабочая группа.

Девятое заседание межправкомиссии России и КНДР запланировано на 6 марта в Москве.
<https://1prime.ru/transport/20190201/829672561.html>

КОММЕРСАНТ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.02.01; СТАВКА НА НОВЫЕ ДОРОГИ; ПРОИЗВОДИТЕЛИ ДСТ ЖДУТ ОТ ГОСУДАРСТВА ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Продажи дорожно-строительной (ДСТ) и спецтехники, по данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в последнем квартале 2018 года выросли на 32%, а в целом за год – на 31%, до 11,8 тыс. штук. Причинами роста в конце года в отрасли считают традиционное закрытие бюджетов и ожидание повышения НДС. При этом в прогнозах на 2019 год производители осторожны, опасаясь изменения правил предоставления господдержки. Оптимизм отрасли внушают обещанные крупные инвестпроекты по строительству инфраструктуры, что должно стимулировать спрос.

Рынок ДСТ и спецтехники в РФ в 2018 году вырос на 31%, до 11,8 тыс. штук, сообщила АЕБ (учитывает импорт и технику, произведенную на заводах зарубежных концернов в РФ). В 2017 году сегмент на фоне низкой базы предыдущего года рос на 49%, и в АЕБ замечали, что для восстановления до докризисного уровня нужно поднять продажи еще на 50%. Теперь продажи несколько превысили ожидания АЕБ (не называются), объем рынка составил 76% от уровня 2013 года, поясняет глава профильного комитета АЕБ, гендиректор Volvo CE Russia Андрей Комов. Средняя цена техники в рублях за пять лет выросла более чем вдвое за счет ослабления нацвалюты и повышения утильсбора, говорит он.

В четвертом квартале, по данным АЕБ, рост показали все сегменты ДСТ и спецтехники, кроме погрузчиков с бортовым поворотом – их реализация упала на 20%, до 264 штук (подробнее см. «Ъ-Онлайн»). Этот спад источник «Ъ» связывает с тем, что они используются для городского строительства, тогда как крупные проекты заявлены в части автодорог и инфраструктуры, где нужна более производительная техника. Другой собеседник «Ъ» отмечает, что это дешевая техника и рост цен на нее мог быть наиболее ощутим. В целом темпы роста продаж ДСТ и спецтехники в октябре-декабре увеличились на 32%, до 3,6 тыс. штук.

Глава ООО «Либхерр-Русланд» Николай фон Зеела отмечает, что в четвертом квартале заказчики традиционно покупают больше, в том числе за счет отложенного спроса. Руководитель по управлению продажами Hitachi Construction Machinery Eurasia Максим Быковский говорит, что в четвертом квартале завершается освоение бюджетов на строительство, также рынок ждал роста НДС до 20%. В Volvo CE Russia говорят, что рост налога на 2 процентных пункта ощутим с учетом цены ходовой техники в 10-60 млн руб. В Komatsu рост своих продаж связали с участием в федеральных проектах и сборкой в РФ. В «Росспецмаше» (лобби российских машиностроителей) «Ъ» сообщили, что продажи отечественной ДСТ (без учета прицепов и полуприцепов, коммунальной техники) в 2018 году выросли на 31,5%, до 38,7 млрд руб. По данным «Росспецмаш-Стат» (выпуск 80% ДСТ, производимой в России), в четвертом квартале заводы РФ нарастили продажи на 62%, до 14,5 млрд руб. Наибольший рост в 2018 году в количественном выражении был в сегменте экскаваторов-погрузчиков – 70%, экскаваторов – 49%, катков – 40%. Основными драйверами в «Росспецмаше» считают улучшение качества, расширение номенклатуры, господдержку, а также экономическую эффективность российской техники. В Минпромторге подтвердили данные «Росспецмаша», упомянув меры господдержки (льготный лизинг, субсидирование затрат на НИОКР). Сейчас драйвером для развития отрасли в министерстве считают реализацию майских указов президента.

В АЕБ основным драйвером роста в 2019 году также назвали инфраструктурные проекты, но выразили опасения относительно изменения госрегулирования. Максим Быковский дает на 2019 год прогноз в 10% роста. Андрей Комов отмечает, что в Volvo CE Russia не видят веских причин ориентироваться на негативный прогноз, и упоминает

недокомпенсированный отложенный спрос и инфраструктурные проекты. Николай фон Зеела поясняет, что в последние годы спрос на качественную технику для строительства дорог, мостов и тоннелей растет и удовлетворен частично. В Komatsu дают прогноз по росту в 6,4%.

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting отмечает, что на итоги продаж в 2018 году в целом оказали влияние эффективные меры господдержки, а в четвертом квартале – оптимистичные настроения рынка относительно инфраструктурных госпроектов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3869010>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; КОМИТЕТ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ АЕБ РАССЧИТЫВАЕТ НА УЧАСТИЕ БИЗНЕСА В РАЗРАБОТКЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Комитет производителей дорожно-строительной и спецтехники Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) рассчитывает на участие бизнеса в разработке долгосрочной стратегии развития отрасли.

«С большим опасением относимся к очередным инициативам Минпромторга пересмотреть постановления, регулирующие нашу отрасль, без консультаций с бизнесом. Рассчитываем на то, что к разработке долгосрочной стратегии развития отрасли будет привлечен широкий круг отраслевых экспертов, включая международные компании, работающие в России», – говорится в сообщении комитета со ссылкой на его главу, гендиректора Volvo CE Russia Андрея Комова.

По его данным, в 2018 году продажи дорожно-строительной и спецтехники в РФ выросли на 31%, что «несколько превысило» прогнозы комитета. Но если сравнивать объем рынка с пятилетним максимумом, «то картина все еще не совсем радужная», добавил А.Комов: рынок 2018 года составляет 76% от рынка 2013 года.

«Средняя рублевая стоимость машины за 5 лет выросла более чем в 2 раза. И это обусловлено не только ослаблением национальной валюты. Десятки миллиардов рублей утилизационного сбора уплачено в бюджет в 2018 году за дорожно-строительную технику. Все это ложится на плечи потребителей ввиду того, что производители не могут компенсировать утилизационный сбор (за счет субсидий) из-за невыполнимых требований по локализации», – считает он.

Несмотря «на внешние негативные факторы», в комитете надеются, что в 2019 году «реализация запланированных инфраструктурных проектов поможет рынку двигаться дальше».

По данным АЕБ, доля рынка компаний, представленных в комитете, составляет около 80% всего рынка дорожно-строительной и спецтехники. К ней комитет относит: экскаваторы-погрузчики, гусеничные экскаваторы, погрузчики с бортовым поворотом, колесные погрузчики, гусеничные трактора, колесные экскаваторы, самоходные грейдеры, сочлененные самосвалы, самосвалы с жесткой рамой. Агрегированные данные продаж включают машины следующих производителей и импортеров: «Кранекс», «РМ-Терекс», «Четра», «Эксмаш», ell Equipment, Bobcat, Caterpillar, CNH, John Deere, Doosan, Dressta, Hidromek, Hitachi, Hyundai, JCB, Komatsu, Liebherr, Volvo.

КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.02.01; С ОСАГО НОМЕР НЕ ПРОХОДИТ; ПРОВЕРКА ПОЛИСОВ С ПОМОЩЬЮ КАМЕР НЕ ЗАПУСКАЕТСЯ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С БАЗАМИ ДАННЫХ

МВД России и Российский союз автостраховщиков (РСА) не смогли выполнить поручение правительства по объединению информационных баз данных. Это необходимое условие для запуска системы по проверке полисов ОСАГО с помощью дорожных камер. Основная проблема, как выяснил “Ъ”, на стороне страховщиков – в их

базе не хватает сведений о номерах автомобилей, встречаются дубли действующих полисов и другие ошибки. Сроки решения проблемы не называются.

Сегодня истекает срок выполнения поручения, который вице-премьер **Максим Акимов** дал МВД и РСА для запуска системы проверки наличия ОСАГО с помощью камер. Полиция и страховщики должны были в январе «провести интеграцию информационных баз данных», следует из протокола поручений от 28 ноября 2018 года. Поручение, как выяснил “Ъ”, в срок не выполнено. Представители господина **Акимова** ситуацию вчера не комментировали.

Возможность применения камер для проверки «автогражданки» РСА впервые анонсировал еще в 2015 году. Было решено запустить эксперимент по фиксации нового типа нарушений в Москве. За три года даты запуска пилотного проекта назывались минимум четыре раза, но это в итоге не произошло. В конце 2018 года тема обсуждалась на заседании правительственной комиссии по безопасности движения, которую возглавляет **Максим Акимов**. Он и дал МВД и РСА первое официальное поручение разобраться с проблемой.

Напомним, в Москве работает более 1,4 тыс. камер, каждая из них фиксирует до 40 тыс. проездов автомобилей в сутки. Таким образом, только для обслуживания системы по проверке ОСАГО потребуется ежедневно делать 56 млн обращений в базу данных АИС ОСАГО (принадлежит РСА). Страховая база такой нагрузки не выдержит, поэтому была придумана схема: РСА формирует список действующих полисов и автовладельцев на конкретную дату, ГИБДД дополняет их информацией о номерах транспортных средств, полученными массивами данных пользуется столичный ЦОДД (эксплуатирует камеры, фильтрует фотографии) для выявления нарушителей. Если выявляется машина без полиса, происходит проверка в обратном порядке (ЦОДД-ГИБДД-РСА), после чего выносится штраф в размере 800 руб. Для реализации схемы и понадобилась «интеграция баз данных», о которой говорить в поручении **Максима Акимова**.

Сейчас «ведутся необходимые технические работы» по синхронизации систем, сообщили в МВД “Ъ”. «До завершения указанных работ правоприменительная деятельность в автоматическом режиме по данному составу правонарушения не осуществляется и будет начата по мере технической готовности», - пояснили в полиции, не назвав конкретных дат. Письмо со схожим содержанием МВД, по данным “Ъ”, направило в Белый дом. Выявлены «определенные расхождения» в сведениях о транспортных средствах, содержащихся в информационной системе ГИБДД и в АИС ОСАГО, рассказал “Ъ” исполнительный директор РСА Евгений Уфимцев. Это связано, в частности, с «особенностями» заключения электронных договоров ОСАГО и «неисполнением частью страхователей обязанности по передаче сведений о госзнаке, в настоящее время ведется работа по выработке алгоритмов нормализации данных», пояснил он. В АИС ОСАГО часто встречаются ошибки в VIN-номерах (нехватка символов, русские буквы вместо латинских), дубли полисов, и т. д., пояснил источник “Ъ”, знакомый с ситуацией. Все это необходимо вычищать, до этого использовать систему для контроля полисов невозможно. Система содержит данные о 38 млн полисов, из них 6 млн – требуют исправлений или дополнений, добавляет собеседник “Ъ”.

Даже если базы получится объединить, запуск системы чреват рисками для водителей, говорит эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман. Речь, например, о добросовестных водителях, которые по незнанию купили фальшивый полис, их ждет штраф. «Во многих регионах сохраняется проблема, когда водители просто не могут купить ОСАГО,- напомнил господин Шухман.- Страховые компании им отказывают, либо наблюдается саботаж с очередями и отсутствием бланков, неработоспособностью сервисов электронных полисов» (“Ъ” неоднократно рассказывал об этих проблемах).

https://www.kommersant.ru/doc/3869025?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

На ту же тему:

[https://www.vedomosti.ru/finance/news/2019/02/01/792999-](https://www.vedomosti.ru/finance/news/2019/02/01/792999-osago?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

[osago?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop](https://www.vedomosti.ru/finance/news/2019/02/01/792999-osago?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop)

https://regnum.ru/news/2563938.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

https://www.rbc.ru/society/01/02/2019/5c538f079a794780a8bb5542?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.02.01; ГРАДУС АВАРИЙ ВСЕ ВЫШЕ; ЧИСЛО ПОГИБШИХ ЗА ГОД НА ДОРОГАХ СОКРАТИЛОСЬ НА ТЫСЯЧУ ЧЕЛОВЕК

Количество аварий на дорогах существенно сократилось, так же как и количество погибших в них людей. Тяжесть последствий снизилась. Но по-прежнему наблюдается рост аварий по вине водителей автобусов и рост аварий с детьми.

Госавтоинспекция подвела итоги прошлого года. Правда, пока только по оперативным данным. Уточненные данные появятся в середине февраля. Связано это с тем, что погибшим в аварии считается человек, который умер в течение месяца с момента ДТП. Пока эта цифра не уточнена.

Но даже по этим итогам можно судить, что ситуация становится лучше. В ГАИ в соответствии со стратегией безопасности дорожного движения есть прогнозные данные по аварийности. В соответствии с ними количество погибших в прошлом году должно было составить 18 288 человек. Но в реальности погибло почти на 200 человек меньше – 18 094. Это на 994 человека меньше, чем в 2017 году. Причем это происходит на фоне прироста автопарка. В прошлом году он вырос на 1,04 процента и составил 57,11 миллиона машин.

Всего же, по оперативным данным, за прошлый год зафиксировано 167 220 аварий. Что на 1,3 процента меньше, чем годом ранее. А количество погибших в них сократилось на 5,2 процента.

На 6,2 процента сократилось количество наездов на пешеходов. Всего таких случаев зафиксировано 48 607. При этом количество погибших пешеходов сократилось на 9,4 процента и составило 5104 человека.

Примечательно, что в 2017 году у нас довольно серьезно выросло количество наездов на пешеходов на переходах. Однако в 2018 году ситуация пошла на улучшение. Количество наездов на переходах сократилось на 4,3 процента и составило 18 755 случаев. При этом количество погибших в них пешеходов сократилось на 11,6 процента и составило 950 человек.

А вот с автобусами на дорогах наблюдается прямо какая-то беда. Количество аварий с ними растет начиная с 2013 года. И прошлый год не стал исключением. Водители автобусов в прошлом году совершили 5740 ДТП. Это на 2,4 процента больше, чем годом ранее. Правда, количество погибших в таких авариях сократилось на 17,3 процента. В них погибли 268 человек.

Третий год подряд растет количество аварий, в которых страдают дети. В прошлом году количество таких случаев выросло на 1,4 процента и составило 19 861 ДТП. Правда, на 12,2 процента сократилось количество погибших в таких происшествиях детей. Всего погибли 626 человек.

Надо сказать, что с каждым годом снижается количество аварий по вине самих детей. Чаще всего дети получают травмы или погибают, когда находятся в машине в качестве пассажиров. А это говорит о том, что погибают они по вине взрослых, которым в первую очередь необходимо обеспечивать безопасность своих чад.

Снижается количество аварий по вине нетрезвых водителей. Всего в прошлом году таких ДТП произошло 19 625. Это на 3,1 процента меньше, чем в 2017 году. А количество

погибших по вине пьяных водителей сократилось на 6 процентов. Всего в таких ДТП погибли 4524 человека.

Как сообщила корреспонденту «РГ» заместитель председателя общественного совета при министерстве транспорта Наталья Агре, такие результаты показывают, что стратегия была выбрана правильная. Тяжесть последствий по всем показателям снижается. Даже по автобусам, несмотря на прирост аварийности с ними.

- Снижение количества погибших на 994 человека – это хороший результат, – говорит Наталья Агре. – Значит, способы борьбы с аварийностью показывают свою эффективность.

Она напомнила, что среди этих методов – разделение транспортных потоков, ужесточение требований и контроля за перевозкой детей.

Количество аварий по вине нетрезвых водителей снижается уже третий год подряд. Но растет количество выявленных нетрезвых водителей автобусов

Как показывает статистика, рост аварийности происходит с автобусами, принадлежащими частным лицам. Минтранс напомнил о предложении запретить возможность регистрировать автобусы категории «D» за физлицами. Нужен автобус – пусть собственник регистрируется как частный предприниматель и получает лицензию.

Также, по словам Агре, беспокоят иностранцы, которые работают водителями на тех же автобусах и в такси. У этой категории водителей также наблюдается рост аварийности. Поэтому обсуждается возможность полного запрета на работу в качестве перевозчиков пассажиров водителей, не имеющих российских водительских удостоверений.

<https://rg.ru/2019/01/31/chislo-pogibshih-za-god-na-dorogah-rossii-sokratilos-na-tysiachu-chelovek.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.02.01; СЕМЬ РАЗ ОТРЕЗАЛИ; ВОДИТЕЛЬСКОГО СТАЖА НЕТ? КАРШЕРИНГ НЕ ДЛЯ ВАС

В четверг стали известны подробности резонансного процесса по иску москвича Ильеса Сетдинова сразу к семи столичным каршеринговым компаниям, отказавшим ему в аренде автомобиля из-за слишком маленького водительского стажа. Лефортовский районный суд встал на сторону этих фирм, подтвердив таким образом, что прокатные конторы вправе сами устанавливать требования к арендаторам.

Права Сетдинов получил в конце июня прошлого года и почти сразу решил покататься на арендной машине. Но фирмы, одна за другой, отказались заключать с ним договор. Объяснили: слишком маленький водительский стаж. Выяснилось, что в большинстве московских каршерингов и в самом деле действуют ограничения либо по стажу (в основном от 1 до 2 лет), либо по возрасту (чаще от 21 года), либо оба сразу. Казалось бы, ситуация обычная – стоит немного подождать, набраться опыта и тогда уж брать прокатный автомобиль. Но Сетдинов расценил решение суда как нарушение его гражданских прав. Аргументировал свои требования тем, что договоры каршеринга носят публичный характер, а значит, должны заключаться с каждым, у кого есть права нужной категории – в данном случае В1.

Суд довод во внимание принял, но в удовлетворении иска отказал. Мотивировал так: речь идет не о публичном договоре, а о договоре аренды транспортного средства без экипажа. «В этом случае компания вправе устанавливать для арендаторов дополнительные требования и ограничения», – прокомментировали «РГ» в Лефортовском суде.

Эксперты с решением суда согласились. «Частные конторы оказывают услуги тем, кому считают нужным. Автомобили – их имущество, которое таким образом защищают», – пояснил «РГ» координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Но Сетдинов стоит на своем. На своей страничке в одной из соцсетей он пишет: «Если государство после проведения экзамена допустило гражданина до вождения и других законных ограничений нет – они (каршеринговые компании. – Прим.) не имеют права отказывать

мне в заключении договора». По его логике выходит, что 18-летние первокурсники, а то и школьники могут сесть за руль не принадлежащего им автомобиля, имея за плечом только опыт езды с автоинструктором и отправиться в путь. Как показывает статистика, этих часов редко кому хватает для умения по-настоящему водить машину. Недаром же по вине молодых водителей в России происходит около 17% аварий. Так что требования каршерингов защищают не только их имущество, но и работают на безопасность на дороге.

<https://rg.ru/2019/01/31/reg-cfo/karsheringi-otstoiali-pravo-ne-dopuskat-k-upravleniiu-neopytnyh-voditelej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ФЕДОР ГАЙДУЧКОВ; 2019.01.31; ДОВЕСТИ ДО УМА; ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТЕСТОВОГО ОБРАЗЦА «ЦИФРОВОЙ ОСТАНОВКИ» ВЫЯВИЛА ЕЕ СЛАБЫЕ МЕСТА

«Умные остановки», которые в соответствии с концессионным соглашением мэрии и инвестора появятся в приволжской столице в этом году, не будут похожи на опытный образец (он установлен на улице Большой Покровской осенью прошлого года).

Речь об этом шла на заседании постоянной комиссии думы Нижнего Новгорода по транспорту и связи во вторник. Сергей Солдатенков, начальник управления по инвестиционной политике администрации Нижнего Новгорода, отметил, что павильон на Большой Покровской является пилотным.

- Поэтому внешний вид, наполнение и материал серийных павильонов, согласованные городской администрацией, будут от него отличаться, – подчеркнул чиновник. – В частности, в техническом задании предусмотрено изменение качества используемого материала, если это необходимо.

Поводом для разговора об «умных остановках» послужили в том числе и отклики горожан по поводу нововведения. В частности, многим из них бросилась в глаза ржавчина, появившаяся на каркасе. В связи с этим на комиссии прозвучало предложение изготавливать некоторые детали павильонов из нержавеющей стали.

Другие отметили очень низкий для «умных остановок» интеллект павильонов: информация о маршрутах, всплывающая на экране, в исчерпывающем объеме могла бы разместиться и на картонных табличках, как это делалось всегда. Третьи говорили о неудобстве металлических скамеек, которые годны разве что под сумки пассажиров: сидеть на них некомфортно ни в жару, ни в холод.

Не выдержал тестовый образец и испытания морозом: при температуре воздуха всего лишь минус 15 сенсорный экран на запросы автора этих строк не реагировал. Впрочем, не исключено, что причиной сбоя стал вовсе не мороз, а некие технические неполадки.

Справка «РГ»

По словам Сергея Солдатенкова, в соответствии с соглашением концессионер обязуется установить в Нижнем Новгороде 334 остановочных павильона, а также реконструировать здание диспетчерского пункта. На первом этапе, который предполагается реализовать до конца февраля, будут установлены 134 остановки и еще 200 – на втором этапе. Предполагается, что павильоны оснастят сенсорными экранами, видеокамерами, кнопками вызова экстренных служб и другими полезными сервисами. Должна быть доступна и информация о том, в течение какого времени подойдет тот или иной автобус (трамвай, троллейбус).

<https://rg.ru/2019/01/31/reg-pfo/nizhegorodcy-otmetili-nizkij-dlia-umnyh-ostanovok-uroven-intellekta.html>

ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2019.02.01; ЗАПОСТЯТ НА НОЧЛЕГ: КОНТРОЛЬНЫМ ПУНКТАМ ДПС НАШЛИ ПРИМЕНЕНИЕ; ТАМ СМОГУТ ОТДОХНУТЬ ВОДИТЕЛИ ФУР И АВТОМОБИЛИСТЫ

МВД планирует передать **Росавтодору** неиспользуемые посты ДПС под площадки для отдыха водителей, рассказали «Известиям» в пресс-службах ведомств. Четыре пилотных участка на федеральных трассах под эти цели уже определены. На таких «островках безопасности» водители смогут отдохнуть при поломке машины или укрыться там от непогоды. На площадках будут дежурить медработники и полиция. Проблема дефицита мест для отдыха водителей, в первую очередь грузовиков, велика, но открытие нескольких пунктов ее не решит, считают эксперты.

На базе инфраструктуры бывших стационарных постов ДПС могут быть созданы «островки безопасности» с площадками для размещения машин и водителей, сообщили «Известиям» в пресс-службе МВД. Такие площадки нужны, если автомобилисту необходим отдых, ненастная погода не дает продолжить путь или машина сломалась. На «островках безопасности» время от времени будут дежурить медработники и сотрудники полиции. Такая возможность сейчас прорабатывается с Федеральным дорожным агентством. Сами посты и земля под ними принадлежат структурам, подведомственным **Росавтодору**, МВД их арендует.

Сейчас прорабатываются первые четыре участка, где планируется организовать площадки, сообщили «Известиям» в **Росавтодоре**. Они могут появиться в Ставропольском крае – на 380-м км трассы на Р-217 «Кавказ», в Белгородской области – на 652-м и 678-м км автодороги М-2 «Крым», в Тверской области – на 116-м км автодороги М-10 «Россия».

За последние годы количество стационарных постов ДПС снижается. Сокращается и количество сотрудников ГИБДД – только с начала 2018 года их стало на 10 тыс. меньше. Сколько неиспользуемых постов будут передано **Росавтодору**, в МВД и агентстве не ответили.

Грузоперевозчики нуждаются в площадках для отдыха, сказал «Известиям» президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. Сейчас режим труда и отдыха водителей определен приказом **Минтранса**, при международных перевозках шофер не имеет права ехать подряд больше четырех часов, его рабочая неделя не может превышать 40 часов.

На федеральных трассах сейчас действует более 2 тыс. площадок отдыха, в том числе, в составе объектов дорожного сервиса (ОДС), рассказали в пресс-службе **Росавтодора**.

Этого недостаточно для соблюдения режима труда и отдыха, сказал «Известиям» врио председателя Объединения перевозчиков России Сергей Владимиров.

- Даже если все закрытые посты ГИБДД будут переоборудованы, этого не хватит. Площадки не могут вместить достаточное количество машин. Кроме того, они находятся возле городов, где стоянки в целом есть, не хватает их вдали от крупных населенных пунктов, – рассуждает он.

Согласно ГОСТу «Дороги автомобильные общего пользования», площадки для отдыха должны быть установлены через каждые 15-55 км в зависимости от категорий дорог, вместимость площадок – от 5 до 50 автомобилей. Они располагаются не ближе 1 км от населенных пунктов. Там должна быть стоянка автомобилей с въездом и выездом, пространство для отдыха и санитарно-гигиеническая зона. Дополнительно площадки могут включать зону технического осмотра или сервиса (пункты торговли и питания).

Периодическое дежурство сотрудников полиции на новых постах-площадках станет нововведением. Тем более, что нормативные документы предписывают МВД использовать исключенные из дислокации стационарные посты при реализации мероприятий по охране общественного порядка и общественной безопасности. Инициатива отдать их под места для отдыха водителей неплохая, но нужно посмотреть,

как она будет реализована, отметила центральный координатор Объединения перевозчиков России Мария Пазухина.

- Существующие на трассах «карманы» для отстоя грузового транспорта не охраняются и зачастую даже не освещены. Поэтому участились разбойные нападения на фуры и грабежи. Охраняемые стоянки расположены обычно на крупных транспортных узлах и принадлежат частным структурам, они обходятся в сумму от 200 рублей в сутки, – добавила она.

Владимир Матягин полагает, что небольшие площадки не смогут решить проблемы, а эффективнее вкладывать средства в оборудование крупных комплексов для отдыха, в том числе, с мотелями или гостиницами. Их можно было бы совместить с пунктами весогабаритного контроля, считает он.

<https://iz.ru/839236/polina-gritcenko/zapostiat-na-nochleg-kontrolnym-punktam-dps-nashli-primenenie>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; МИНСЕЛЬХОЗ И МИНТРАНС НАПРАВЯТ В РЕГИОНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НОРМАЛИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА

Минсельхоз и Минтранс России провели в четверг межведомственное совещание, на котором обсудили ситуацию в сфере перевозок продовольствия, прежде всего зерна.

Необходимость ее была вызвана тем, что в ряде регионов перевозчики зерна, требуя повышения тарифов, организовывали забастовки. Проблемой транспортников также стал так называемый перегруз.

Как сообщает Минсельхоз, участники встречи обсудили предложения и возможные меры, направленные на совершенствование регулирования этой деятельности. «Как было отмечено в ходе совещания, в последнее время в регионах, занимающих значительную долю по объемам сбора зерновых и зернобобовых культур, участились случаи нарушения правил перевозки сельхозпродукции грузовым автотранспортом, в связи с чем Минсельхоз провел ряд встреч с заинтересованными сторонами, – говорится в пресс-релизе. – Кроме того, в рамках состоявшегося совещания министерство обратилось к участникам рынка перевозок – от грузоотправителя до получателя – с предложением усилить контроль за соблюдением законодательства на каждом этапе логистической цепочки».

«В целях решения сложившейся ситуации Минсельхоз совместно с Минтрансом подготовили письмо в адрес руководителей ряда субъектов Российской Федерации с предложением активизировать работу с участниками перевозочного процесса и принять меры по соблюдению ими допустимых весогабаритных параметров. Надеемся, что совместная слаженная работа на федеральном и региональном уровнях будет способствовать нормализации ситуации в сфере грузоперевозок продовольствия», – отметил директор департамента регулирования рынков АПК Минсельхоза Максим Титов, процитированный в пресс-релизе.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6065895>

https://1prime.ru/state_regulation/20190131/829672305.html

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.01.31; ЛАБОРАТОРИИ БОЛЬШЕ НЕ ДЕФИЦИТ; ТЕПЕРЬ ИНСПЕКТОРЫ СМОГУТ ПРОВОДИТЬ ДОСКОНАЛЬНЫЙ ВЕСОГАБАРИТНЫЙ КОНТРОЛЬ БОЛЬШЕГРУЗНОГО ТРАНСПОРТА

Партия новых лабораторий весогабаритного контроля поступила в территориальные управления Ространснадзора.

В девяти региональных управлениях Ространснадзора в ближайшие дни появятся передвижные лаборатории весогабаритного контроля большегрузного автотранспорта.

Такая возможность у ведомства появилась в рамках бюджетных ассигнований за 2018 год. Презентация автомобилей «Газель Next», на базе которых обустроены лаборатории, и вручение ключей состоялось 22 января 2019 года на территории Центрального управления госавтодорнадзора по Москве. Документы и ключи от автомобилей представителям региональных управлений вручил руководитель **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** Виктор Басаргин. Он отметил, что за последние шесть лет это первое централизованное поступление техники в ведомство, что весьма символично в канун его 15-летнего юбилея, который **Ространснадзор** отметит в начале марта 2019 года.

- Появление у нас новых передвижных лабораторий – свидетельство того, что национальные проекты, касающиеся безопасных и качественных дорог, развития магистральной инфраструктуры и находящиеся под непосредственным контролем Президента России и **министра транспорта** Российской Федерации, начинают работать, – отметил Виктор Басаргин. – Полученные новейшие транспортные средства оборудованы специализированными рабочими местами, благодаря чему инспекторы могут проводить доскональный весогабаритный контроль большегрузного транспорта, а также следить за состоянием дорог и не допускать на них нарушителей.

Повышение требований к автомобильным дорогам в части обеспечения безопасности перевозок связано с возросшим за последние годы количеством автотранспортных средств, перевозящих тяжеловесные и крупногабаритные грузы. Обострилась и ситуация с обеспечением сохранности автомобильных дорог и дорожных сооружений. В результате стал ощущаться дефицит стационарных установок контроля и установок, которые можно перемещать с помощью других видов транспорта. Поэтому в целях должного осуществления инспекторами **Ространснадзора** контрольно-надзорных функций и возникла необходимость в передвижных контрольных пунктах, оснащенных соответствующим оборудованием, способным помогать инспекторам выполнять государственный контроль за автомобильными перевозками по территории Российской Федерации грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как российским, так и иностранным перевозчикам.

В рамках презентации автомобилей, предназначенных для осуществления весогабаритного контроля, была представлена «начинка» лабораторий. Каждый передвижной контрольный пункт (ПКП) укомплектован переносными весами для поосного взвешивания и определения общего веса большегрузных автомобилей, средствами фиксации изображения транспортного средства и аппаратно-программным комплексом (АПК), обеспечивающим автоматизированное проведение транспортного контроля. В рабочем отсеке машины, оснащенной системой видеofиксации, предусмотрены два рабочих места для инспекторов и места для двух водителей проверяемых автомобилей. Инспекторские рабочие места снабжены персональными компьютерами для обработки результатов транспортного и весогабаритного контроля и необходимой для оформления административных материалов оргтехникой. В грузовом отсеке автомобиля стационарно установлен электрогенератор, размещены блокирующие устройства, используемые при задержании транспортных средств, стабилизатор напряжения, распределительный щит, а также весовое оборудование, телескопическая измерительная линейка, измерительное колесо и переносной дорожный знак «Транспортный контроль».

Благодаря информационному взаимодействию АПК с автоматизированной информационной системой учета и контроля автомобильного транспорта «СКАТ-ТК» можно формировать единый центр обработки данных, содержащий актуальную, непротиворечивую и достоверную информацию о результатах транспортного контроля, а также учета и контроля сведений о транспортных средствах, осуществляющих международные перевозки. Кроме того, можно вести единый реестр нарушителей, игнорирующих требования нормативных правовых актов и международных договоров

Российской Федерации в области международных перевозок грузов транспортными средствами по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. Взаимодействие АПК и «СКАТ-ТК» дает возможность оперативного обмена информацией между подразделениями и территориальными органами госавтодорнадзора и Федеральной таможенной службы путем предоставления единой точки доступа к центру обработки данных «СКАТ-ТК». Среди преимуществ новых лабораторий также информационное взаимодействие с установленным на ПКП весовым оборудованием, системой видеонаблюдения и регистрацией проходящего транспорта.

- Как это ни парадоксально, но ПКП может оказать содействие водителю в отстаивании своих прав, – подчеркнул Виктор Басаргин. – Предположим, автомобиль проехал через динамическую рамку, которая зафиксировала весовые показатели выше допустимых. В этом случае водитель может пройти контрольное взвешивание на передвижной установке и проверить, есть перегруз или его нет. Если перегруза нет, то мы выдаем официальный документ, подтверждающий неверную работу динамической рамки.

Первые девять ПКП транспортного и весового контроля были распределены между территориальными управлениями ведомства, находящимися в городах Смоленск, Великий Новгород, Архангельск, Нижний Новгород, Уфа, Тюмень, Иркутск, Красноярск и Новосибирск. Как отметил Виктор Басаргин, в 2019 году будут приобретены еще 12 ПКП, а к 2021 году планируется обеспечить каждое территориальное управление тремя – десятью транспортными средствами контроля.

<http://transportrussia.ru/item/4764-laboratorii-bolshe-ne-defitsit.html>

ТАСС; 2019.01.31; ДЕПТРАНС МОСКВЫ ГОТОВ К ДИАЛОГУ С БИЗНЕСОМ ПО ВОПРОСАМ НОВЫХ ПРАВИЛ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Департамент транспорта Москвы готов к диалогу с представителями бизнеса по вопросу действия нового постановления, касающегося выдачи пропусков водителям большегрузных автомобилей, и готов рассмотреть все обращения логистических компаний по улучшению взаимодействия в этой сфере. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе департамента.

«Мы понимаем важность логистических перевозок для жизнедеятельности Москвы и рассмотрим любое обращение от логистических компаний и перевозчиков. Все перевозчики, которые подтверждают необходимость доставки товаров в дневное время, получают пропуска без проблем, и таких большинство», – сказал собеседник агентства.

Он пояснил, что «внесенные изменения появились как следствие пренебрежения правилами недобросовестными участниками рынка». «Было множество случаев мошенничества, когда под видом, например, поставок продуктов в детские сады везли отходы производства, доставку которых объективно можно осуществить в ночное время. С добросовестными участниками рынка мы всегда ведем диалог, понимая важность данной темы. Напомним, что все выдаваемые пропуска бесплатные», – отметили в департаменте.

Ранее газета «Коммерсантъ» опубликовала коллективное письмо представителей союзов, объединяющих поставщиков, транспортников и ритейлеров, мэру Москвы Сергею Собянину с просьбой обсудить последствия постановления правительства города об изменении порядка оформления пропусков для грузовых автомобилей и правила их передвижения по Москве. Новые правила начали действовать в Москве с 14 января 2019 года.

Речь идет об усложнении процедуры выдачи заявок на пропуска, сокращении возможности получения разовых пропусков и увеличение времени рассмотрения заявок. По их мнению, это грозит простоем грузовиков.

Кроме того, подписантов письма волнует запрет на въезд транспортных средств грузоподъемностью до 1 тонны в пределах ТТК и до 12 тонн в пределах МКАД с 6:00 до 22:00, что грозит ростом затрат перевозчиков на логистику.

Новые правила оформления пропусков

С 14 января изменился порядок оформления разовых пропусков для грузового транспорта в Москве, а время, ограничивающее передвижение грузовиков по городу, стало единым в течение всего года, вне зависимости от праздников и времени года – с 6:00 до 22:00 (ранее по пятницам, субботам, воскресеньям, накануне нерабочих праздничных дней, по нерабочим праздничным дням, в также в зимнее время года действовали более строгие правила передвижения).

Автотранспорту грузоподъемностью более одной тонны, как и прежде, запрещено движение в дневное время в пределах Третьего транспортного кольца (ТТК) и по ТТК, а для грузовых автомобилей с максимальной массой более 12 тонн запрещены въезд и движение днем в пределах МКАД и по МКАД. Изменения также коснулись порядка оформления разовых пропусков на въезд в Москву грузового транспорта: получить разовый пропуск (сроком действия не более 5 суток) на одно транспортное средство заявители могут не более двух раз в месяц, срок рассмотрения таких запросов увеличился до 8 рабочих часов. За нарушение предусмотрено наказание в виде административного штрафа в размере 5 тысяч рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6061301>

ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2019.01.31; ПРАВИЛА ВЫДАЧИ РАЗОВЫХ ПРОПУСКОВ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ В МОСКВЕ ИЗМЕНИЛИ ДЛЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЙ – ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА

Процедура получения разовых пропусков на проезд грузового транспорта в Москве изменена для исключения злоупотреблений, и никаким образом не скажется на снабжении столичных магазинов, заявил первый замглавы департамента транспорта столицы Сергей Андрейкин журналистам в четверг.

По его словам, с 14 января изменилась только процедура получения разовых пропусков, годовые выдаются в прежнем режиме.

«Сделано это ровно для того, чтобы обеспечить приоритетное рассмотрение заявок, связанных с обеспечением жизнедеятельности города – поставок стройматериалов, товаров народного потребления, продуктов. И ещё для того, чтобы исключить возможности злоупотребления, так как ряд недобросовестных перевозчиков и подделывали документы при подаче заявлений и указывали недостоверную информацию», – сказал он.

С.Андрейкин привёл в пример детский сад, на который было подано 4 тыс. заявок на разовые пропуска. «То есть каждые две минуты в этот детский сад должна была подъезжать фура», – сказал он.

С.Андрейкин также сообщил, что в настоящее время в Москве действует более 76 тыс. годовых пропусков и более 2 тыс. разовых пропусков. «Это вдвое перекрывает потребности Москвы по доставке не только продовольствия, но и других грузов», – отметил он.

В свою очередь председатель президиума Ассоциации компаний розничной торговли Сергей Беляков заявил журналистам, что проблем с поставками товара в магазины не будет.

«Мы никаких рисков не видим ни для поставок, ни дефицита, ни роста цен», – подчеркнул он.

С.Беляков сообщил, что правила грузовых перевозок в Москве регулярно меняются, однако у рынка есть время для подготовки к ним. При этом любые изменения в правительстве Москвы обсуждают с бизнесом.

Ранее в четверг мэр Москвы Сергей Собянин заявил, что перебоев с поставками продуктов в столицу нет.

«Панические слухи о перебоях с завозом продуктов не имеют под собой никаких оснований. Пропусков на машины для завоза в магазины и торговые сети более чем достаточно», – написал С.Собянин на своей странице «ВКонтакте».

Мэр уточнил, что новые правила выдачи разовых пропусков для грузовиков мало чем отличаются от тех, которые были раньше.

«Единственное – дают (правила – ИФ) возможность обеспечить более действенный контроль. Не всем это нравится, но без этого на дорогах будет хаос», – заявил С.Собянин.

Он добавил, что власти Москвы готовы к нормальному диалогу по этому вопросу со всеми заинтересованными сторонами.

Со своей стороны глава столичного департамента торговли и услуг Алексей Немерюк сообщил журналистам, что изменение с 14 января правил выдачи разовых пропусков для грузовиков не может повлиять на стоимость продуктов и их поставки в Москву.

По его словам, большинство ритейлеров не пользуются разовыми пропусками.

Как сообщала газета «Коммерсант», союзы транспортно-логистических, производственных и торговых компаний высказывали опасения о том, что новые правила негативно отразятся на логистике в столичном регионе, приведут к росту затрат на доставку и грозят перебоями с поставками.

С 14 января получить разовый пропуск на передвижение грузовика сроком действия не более 5 суток на одно транспортное средство заявители могут не более двух раз в месяц, а срок рассмотрения таких запросов увеличился до 8 рабочих часов.

«Эти изменения введены, чтобы повысить качество предоставления государственных услуг, а также лишить недобросовестных перевозчиков возможности злоупотреблять правом во время подачи документов», – отмечали ранее в пресс-службе Центра организации дорожного движения.

При этом, как и прежде, движение с 06:00 до 22:00 запрещено для автомобилей грузоподъемностью свыше 1 тонны на Третьем кольце и в пределах ТТК, для авто с максимальной разрешенной массой свыше 12 тон – по МКАД и внутри кольцевой автодороги.

РГ-НЕДЕЛЯ ЮГ; ТИМУР АЛИЕВ; 2019.01.31; В МАХАЧКАЛЕ ПОДНЯЛИСЬ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД

Махачкалинцы призвали бойкотировать частный общественный транспорт, владельцы которого самовольно подняли тарифы на проезд на 50 процентов.

В городских автобусах цена выросла с десяти до 15 рублей, в маршрутных такси с 17 до 23 рублей. Причем в ценообразовании царит анархия: некоторые водители перевозят по старому тарифу. Те, кто поднял тариф, вступили в конфронтацию с пассажирами: пока не заплатишь 23 рубля, автоматические двери не откроются.

В мэрии разводят руками и говорят, что не имеют влияния на частных перевозчиков. Последние, кстати, занимают в городе 99 процентов этого рынка.

По словам начальника управления промышленности, транспорта, связи и дорожного хозяйства администрации Махачкалы Андрея Гусейнова, перевозчик сам вправе устанавливать стоимость проезда. Бездействие мэрии вызвало гневные отклики в соцсетях региона.

«Перевозчик пользуется городской инфраструктурой, ему дают зарабатывать на жителях города, при этом власти никак не могут оказать на него влияние?» – вопрошает одна из публикаций.

Как считает председатель Независимого профсоюза предпринимателей и водителей Дагестана Исалмагомед Набиев, многие водители против повышения цены за проезд, но вынуждены поднимать тариф по указанию начальства.

- После повышения тарифа, по моим расчетам, с пассажиров за год можно дополнительно собрать более миллиарда рублей. На эти деньги частные компании планируют обновить свой автопарк, закупив новые машины, и взять под контроль весь общественный транспорт Махачкалы, – говорит лидер профсоюза.

После поднявшегося скандала врио главы Махачкалы Мурад Алиев заявил, что мэрия против необоснованного повышения цен на общественном транспорте.

«Мы понимаем и транспортные компании, ведь цена поднялась и на топливо и на многое другое. Но в то же время хотим знать, почему они устанавливают цену именно в 23 рубля. Насколько прозрачно и легально они ведут свою деятельность, как оплачивают налоги, платят зарплату водителям и производят за них отчисления во внебюджетные фонды?» – говорится в заявлении градоначальника, который обратился в контролирующие органы с просьбой провести соответствующие проверки.

<https://rg.ru/2019/01/31/reg-skfo/v-mahachkale-podnatie-cen-na-proezd-v-transporte-sprovocirovalo-skandal.html>

ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2019.01.31; ЭКС-ГЛАВА УДМУРТИИ ВЫМОГАЛ ВЗЯТКУ У ЕЩЕ ОДНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ, УЧАСТВОВАВШЕГО В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТОВ – ГОСОБВИНЕНИЕ

Взятка в 5 млн рублей и в виде услуг имущественного характера от поставщика песка для строительства мостов через реки Каму и Буй стали вторым эпизодом в деле арестованного бывшего главы Удмуртии Александра Соловьева, сообщил гособвинитель Дмитрий Малыгин.

«Соловьев (...) потребовал от (предпринимателя – ИФ) Валеева передать ему взятку в виде незаконного предоставления услуг имущественного характера», – сказал Д.Малыгин на заседании суда в четверг.

Он отметил, что бизнесмен был хорошо знаком с А.Соловьевым и являлся поставщиком песка для строительства мостов через реки Каму и Буй. Однако свое участие в этой деятельности предприниматель заранее с ним не согласовал, что вызвало недовольство лично контролирующего весь ход строительства главы Удмуртии, который потребовал с него за это взятку.

По словам гособвинителя, А.Соловьев дал понять, что в случае неисполнения требований у предпринимателя могут возникнуть проблемы, в случае же согласия обещал ему общее покровительство.

При этом Д.Малыгин отметил, что Валеев в этот период уже испытывал ряд трудностей в этом бизнесе, поскольку часть добываемого им песка оказалась ненадлежащего качества, а концессионер задерживал выплаты. Поэтому предприниматель попросил главу Удмуртии обеспечить выделение для него нового участка недр вблизи строящихся мостов и своевременную оплату работ.

По данным гособвинителя, весной 2015 года А.Соловьев потребовал от Валеева, чтобы тот подготовил документы для регистрации строящегося на участке его жены жилого дома и провел работы по уточнению новых границ участка.

«Рыночная стоимость составила за эти перечисленные услуги 29 тыс. 747 рублей», – уточнил Д.Малыгин.

После этого глава Удмуртии потребовал от Валеева «помочь» ему с продажей дома за 15 млн рублей. Весной 2016 года предприниматель нашел покупателя за 10 млн рублей, а требовавшиеся остальные 5 млн рублей вложил из своих средств, которые и стали второй частью взятки.

Ранее сообщалось, что дело рассматривается в селе Завьялово под Ижевском, потому что преступление было совершено на территории Завьяловского района. Несмотря на то, что А.Соловьев признал свою вину, дело не может быть рассмотрено в особом порядке, так как инкриминируемое ему преступление относится к числу особо тяжких.

А.Соловьев был задержан 4 апреля 2017 года, арестован, а затем переведен под домашний арест, который продлен до 20 июня 2019 года. Он обвиняется в получении взятки в особо крупном размере (ч. 6 ст. 290 УК РФ).

По версии следствия, в 2014-2016 годах А.Соловьев получил от представителей организаций, строивших мосты через реки Кама и Буй у города Камбарки, взятку: 139 млн рублей, доли участия в коммерческой организации стоимостью 2,7 млн рублей, а также кадастровые услуги имущественного характера.

За это он обеспечил внеочередную и незамедлительную оплату выполняемых работ из федерального и регионального бюджетов, выделение лицензий на пользование участком недр местного значения, а также общее покровительство и попустительство по службе в пользу взяткодателей, считает следствие.

ТАСС; 2019.01.31; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЕРЕЧИСЛИЛИ «МЕТРОСТРОЮ» 179 МЛН РУБЛЕЙ НА ВЫПЛАТУ ЗАРПЛАТ ЗА ДЕКАБРЬ

Власти Санкт-Петербурга перечислили на расчетный счет ОАО «Метрострой», которое занимается строительством петербургского метрополитена, 179 млн рублей за выполненные работы на Лахтинско-Правобережной (четвертой) линии. Об этом сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

Ранее врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов поручил своим заместителям проконтролировать выплату долгов по зарплате и обратился к городской полиции с просьбой провести проверку вывоза строительной техники со стройплощадок «Метростроем».

«179 млн рублей перечислены «Метрострою» за выполненные работы на Лахтинско-Правобережной линии. Средства будут направлены на выплату зарплат сотрудникам «Метростроя» и ее субподрядных организаций за декабрь 2018 года», – рассказали в комитете.

Как сообщил ТАСС представитель ОАО «Метрострой», деньги от городских властей поступили на счета «Метростроя». «Мы получили деньги от города, не в полном объеме, но достаточном для того, чтобы начать выплаты сотрудникам. На счета субподрядных организаций мы также направили средства для выплаты заработной платы и собрали со всех предприятий заявки на перечисление зарплаты за декабрь и направили в службу судебных приставов», – отметили в пресс-службе компании.

26 декабря 2018 года из-за задержек выплат за осенний период 30 строителей станции метро «Театральная» отказались подняться из шахты и объявили голодовку, протестуя против невыплаты зарплаты с сентября 2018 года, забастовка прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями. Позже, 30 декабря, городские власти сообщили, что долги полностью погашены перед 6541 сотрудником ОАО «Метрострой» и его подрядных организаций.

В конце декабря Арбитражный суд удовлетворил ходатайство «Метростроя» о запрете ФНС приостанавливать операции по счетам компании для выплаты долгов по зарплате сотрудникам подрядных организаций компании за осенний период.

Расторжение договоров и оптимизация штата

Как рассказал ТАСС в четверг представитель Службы занятости населения Санкт-Петербурга, ОАО «Метрострой» и его субподрядные организации намерены сократить 344 человека. Так ЗАО «СМУ-11 Метрострой» заявило о высвобождении в начале 2019 года 325 сотрудников по причине оптимизации численности штата. ЗАО «Управление 20 Метрострой» также заявило о предстоящем сокращении трех человек. В ОАО «Метрострой» по причине оптимизации численности штата могут быть высвобождены 16 человек.

В январе 2019 года городская дирекция транспортного строительства, являющаяся заказчиком работ по строительству метрополитена в Петербурге, 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. Четвертый договор с «Метростроем» на строительство Красносельско-Калининской линии власти города пока не собираются расторгать.

<https://tass.ru/ekonomika/6065449>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; ВС РФ ОТКАЗАЛ «ТРАНССТРОЮ» ВО ВЗЫСКАНИИ УБЫТКОВ ПО КОНТРАКТУ НА ДЕПО «ЮЖНОЕ» В ПЕТЕРБУРГЕ

Верховный Суд (ВС) РФ отказал АО «Корпорация «Трансстрой» во взыскании с правительства Санкт-Петербурга убытков по контракту на строительство депо «Южное», сообщает пресс-служба городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

«Верховный Суд РФ отказался рассматривать кассационную жалобу АО «Корпорация «Трансстрой», требующего взыскать с СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства» задолженность и убытки, которые якобы понес подрядчик при разрыве контракта на строительство депо «Южное», – говорится в определении Верховного Суда РФ от 29 января 2019 года.

В декабре 2016 года СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства» в одностороннем порядке расторгло с «Трансстроем» контракт от 23 июня 2014 на «Строительство второй очереди Фрунзенского радиуса от ст. «Международная» до ст. «Южная» (Шушары). Электродепо «Южное», включая проектирование (стадия РД)».

В ответ «Трансстрой» попытался через суд оспорить законность расторжения контракта и потребовал заказчика выплатить более 300 млн рублей задолженности за выполненные работы и убытков. Выиграть ни одно из дел «Трансстрою» не удалось.

Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области решением от 29 ноября 2017 года, Тринадцатый арбитражный апелляционный суд постановлением от 05 июня 2018 года, а также Арбитражный суд Северо-Западного округа постановлением от 23 октября 2018 года во взыскании задолженности и убытков АО «Корпорация «Трансстрой» отказали. Истец обратился в Верховный Суд.

«Изложенные в кассационной жалобе доводы не подтверждают существенных нарушений судами норм материального и процессуального права, повлиявших на исход дела, и в силу ст.291.6 АПК РФ не являются основанием для передачи жалобы для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии Верховного Суда Российской Федерации», – говорится в определении ВС РФ.

Ранее в январе, как сообщалось, Верховный суд РФ отказал властям Петербурга в пересмотре решений судов нижестоящих инстанций, признавших недействительным односторонний отказ городской дирекции транспортного строительства от контракта с АО «Корпорация «Трансстрой» на строительство электродепо «Южное» для петербургского метрополитена.

«Трансстрой» – один из крупных российских инжиниринговых холдингов, специализирующихся на строительстве транспортной инфраструктуры. Занимается обустройством аэродромов, возведением гидротехнических сооружений, прокладкой железных и автомобильных дорог, мостов, тоннелей и промышленных объектов. Проекты компании реализуются в Краснодарском крае, Сочи, Якутии, на Северо-Западе, в Санкт-Петербурге, Москве и Московской области.

Конфликт между администрацией Петербурга и «Трансстроем» возник летом 2016 года, в результате него был также расторгнут контракт на строительство футбольного стадиона к

ЧМ-2018 на Крестовском острове стоимостью более 40 млрд рублей. Стороны обвинили друг друга в нарушении условий контракта. В настоящее время споры по этому проекту также рассматриваются в судах.

РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2019.01.31; ПЕРЕВОЗКИ ПОД «ЧЕРНЫМ ФЛАГОМ» И ХАМСТВО: АКСЕНОВ ТРЕБУЕТ РЕВИЗИИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Глава Республики Крым Сергей Аксенов обратился к правоохранительным органам с просьбой провести проверку деятельности крымских перевозчиков, по его словам, ряд водителей автобусов и маршрутов работают под «черным флагом». Об этом он сказал на выездном совещании в Ялте.

«Я прошу навести порядок. В Ялте имеет место сезонность, количество транспортных средств, занимающихся перевозкой пассажиров, в сезон увеличивается в 4-6 раз. Большинство из них работает без каких-либо документов, под «черным флагом» с нарушением всех возможных видов законодательства», – сказал Аксенов. Он также поручил руководителю **Минтранса** Крыма Сергею Карпову провести ревизию среди перевозчиков. «Либо вы устроите ревизию в этой ситуации (в рядах перевозчиков – ред.), либо я устрою ревизию в министерстве. Но так не будет! Полный бардак! Люди жалуются на перевозку льготников и на хамство водителей, сколько это будет продолжаться? На самотек ситуацию я пустить не дам», – заключил Аксенов.

РИА Крым: <https://crimea.ria.ru/society/20190131/1115986569.html>

ИА ХАКАСИЯ; 2019.01.31; МИНТРАНС ХАКАСИИ НАМЕРЕН ВЫТЕСНЯТЬ УГОЛЬЩИКОВ С АВТОДОРОГ НА РЕЛЬСЫ

В Хакасии угольщикам придется вложиться в реализацию нацпроектов. Причина – активная перевозка угля по автомобильным трассам, в результате чего дорожное покрытие постепенно разрушается, об этом на очередном правительственном заседании сообщил первый замминистра транспорта и дорожного строительства РХ Иван Белоус.

Итак, как вы уже поняли, в правительстве Хакасии продолжается череда совещаний, посвященных теме реализации национальных проектов. Сегодня речь шла о проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – одном из самых масштабных и затратных.

«Он является важнейшим для нашего региона. Во-первых, касается обеспечения безопасности граждан. Во-вторых, большие капитальные вложения. На его реализацию предусмотрены порядка двух миллиардов рублей. Практически все дороги республиканского значения необходимо привести в порядок», – отметил и.о. заместителя губернатора Богдан Павленко.

На каком этапе сегодня находится реализация проекта, присутствующим докладывал Иван Белоус.

«В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» региональной проектной группой были разработаны два региональных проекта: «Дорожная сеть» и «Общественные меры развития дорожного хозяйства». В настоящее время оба национальных проекта в целом на всех этапах согласования (региональном, муниципальном и федеральном) полностью прошли согласование. Буквально сегодня утром вернулись сотрудники из Москвы, где были в командировке. Все согласовано с Москвой», – заявил Белоус.

Однако тот факт, что федеральные чиновники дали добро, является лишь началом на длительном пути реализации проекта.

«Региональный проект «Дорожная сеть» включает в себя реализацию ряда мероприятий по улучшению качества дорожно-уличной сети, сокращению количества аварийно-опасных участков на дорогах республики. Планируется достижение целевых показателей: доведение до нормативного состояния автомобильных дорог регионального и

межмуниципального значения с 69% до 70%. То есть, в течение шести лет действия этого национального проекта нам необходимо будет привести в нормативное состояние около 37 километров регионального и межмуниципального значения, а также дорог, входящих в состав абаканской агломерации, с 30% до 85%. За шесть лет планируется довести нормативного состояния практически 76 километров дорог в составе городской агломерации», – пояснил чиновник.

Вместе с тем представитель республиканского **Минтранса** сообщил самые аварийно опасные места на дорогах Хакасии. Всего таких мест 11: два – в Черногорске, семь – в Абакане, два – на федеральной трассе. В рамках реализации нацпроектов власти попытаются изменить ситуацию, благодаря приобретению разного рода механизмов. Так, по словам Белоуса, к 2024 году в регионе появятся 12 дополнительных средств фиксации нарушений ПДД.

Что касается бюджета регионального проекта: он обойдется чиновникам в копейку. Существенный плюс в том, что основную часть программы оплатят федералы.

«Всего бюджет региональных проектов «Дорожная сеть» и «Общественные меры развития дорожного хозяйства» на шесть лет составляет 3 млрд 160 млн 401 тысячу рублей, из которых 2 млрд 33 млн – это средства федерального бюджета. 1 млрд 37 млн – бюджет Хакасии, 90 млн – внебюджетные источники финансирования. Это деньги угольных компаний, которые активно возят уголь по дорогам республики. Достигнуто предварительное соглашение, что угольщики ежегодно будут вкладывать в наш национальный проект по 15 млн рублей», – отметил Иван Белоус.

Что касается непосредственно 2019 года, в нынешнем году на реализацию проекта предусмотрено 368 млн рублей из федерального бюджета, 178 млн из консолидированного бюджета республики и 15 млн из внебюджетных средств.

Но самое главное, если говорить об обсуждаемом проекте, это по традиции риски, которые могут возникнуть при достижении целевых показателей.

«В первую очередь это перевозка угля по тем дорогам, которые будем приводить в нормативное состояние», – заявил чиновник.

Как выход из сложившейся ситуации представитель Минстроя предложил вытеснять угольщиков с автомобильных дорог на железные пути. Что из этого выйдет, чиновники делать прогнозов пока не берутся.

<http://www.19rus.info/index.php/ekonomika-i-finansy/item/96592-minstroj-khakasii-nameren-vytesnyat-ugolshchikov-s-avtodorog-na-relsy>

РБК; МАКСИМ ТАБУНОВ; 2019.01.31; КРАСНОЯРСКИЕ ВЛАСТИ НАШЛИ РЕШЕНИЕ В СПОРЕ ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ

Представители **министерства транспорта** Красноярского края договорились с перевозчиками о продолжении действия транспортных карт в общественном транспорте. Об этом сообщает пресс-служба городской администрации.

«В **министерстве транспорта** края достигнута договоренность с коммерческими перевозчиками о том, что транспортные карты продолжат действовать на всех городских маршрутах», – говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что оплата гарантирована и на муниципальных, и на коммерческих маршрутах. При этом скидка в 1 руб. по-прежнему не будет действовать.

Ранее РБК Красноярск писал, что частные перевозчики приняли решение с 1 февраля отказаться от оплаты проезда с помощью транспортных карт. Причина отказа – низкий уровень технического обслуживания. Старые терминалы оплаты часто ломаются, а их ремонт себя не окупает.

https://krsk.rbc.ru/krsk/31/01/2019/5c5284359a79472903e7a3c8?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ВЕСТИ ТВЕРЬ; ИРИНА ШВАГЕР, АНТОН МАСЛОБОЕВ; 2019.01.31; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТСЯ К ВЕСЕННЕМУ ПАВОДКУ

30 января на заседании Правительства Тверской области обсудили подготовку региона к весеннему половодью.

В зоне риска традиционно 10 муниципальных образований. Это Андреаполь, Белый, Западная Двина, Нелидово, Осташков, Торопец, поселки Жарковский, Максатиха и Пено, а также Калининский район. В последнем затопливает садоводческие товарищества. Так, в 2018 пострадало Никулинское сельское поселение. Этот год более снежный и синоптики настраивают на паводок.

«Запас воды в снеге, главная характеристика, которая нам позволяет говорить о том, какие будут максимальные уровни воды. На сегодняшний момент это от 50 до 73% от максимального запаса, но это значительно выше, чем это было в прошлом году», – рассказала Татьяна Зимина, начальник Тверского Гидрометеоцентра.

На борьбу с водной стихией готовы выйти почти 8 с половиной тысяч специалистов, подготовлено более 2 тысяч единиц техники и 160 плавсредств. В случае необходимости для эвакуации людей подготовлено 12 пунктов временного размещения общей вместимостью до двух тысяч человек. Готовы к паводку и гидротехнические сооружения.

«Последнее сложное половодье мы испытывали в 2013 году после этого всё было равномерно, в этом году ожидаем воды много, будет зависеть от гидрометеорологических условий, те примитивные мероприятия, которые предусмотрены выполняются», – отметил Сергей Заика, заместитель руководителя Московско-Окского бассейнового водного управления.

На 19 гидрологических постах ведётся мониторинг обстановки, 6 из них в этом году оснастят автоматизированным оборудованием. Так, Верхневолжье переходит на внедрение современной системы онлайн наблюдения. Уже с 1 марта ситуация будет мониториться в ежедневном режиме.

«В случае повышения уровня воды, вот эти точки мониторинга, они будут ежечасно давать сообщения в режиме наблюдения для того, чтобы можно было активно среагировать по водопонижению и уже в дальнейшем по системе гидротехнических сооружений, которые находятся, в том числе и за пределами Тверской области», – рассказал Игорь Руденя, губернатор Тверской области.

Также губернатор поручил региональному **Минтрансу** организовать постоянный мониторинг состояния дорог и мостов, которые могут оказаться в зоне паводка. В перспективе наличие рисков подтопления необходимо предусматривать еще на этапе проектных работ при ремонте или строительстве дорожных объектов. Главная задача обеспечить безопасность жителей, объектов экономики, коммунальной и дорожной инфраструктуры, социальной сферы.

<http://vesti-tver.ru/news/novosti-raionov/v-tverskoy-oblasti-gotovyatsya-k-bezavariynomu-prokhozhdeniyu-vesennego-polovodya/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ЗАЙКОВ; 2019.01.31; В НОВОСИБИРСКЕ 11 ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ В ДТП С ПАССАЖИРСКИМ АВТОБУСОМ

Пассажирский автобус №65 на окраине Новосибирска врезался в опору моста. Как рассказала «РГ» представитель пресс-службы областного ГУ МВД Наталья Жуласова, в салоне автобуса находилось 17 человек, из них 11 получили различные травмы.

Пострадавшие обратились за помощью к прибывшим на место ДТП медикам, известно, что детей среди пассажиров не было. Авария произошла в 13.02, когда автобус двигался со стороны Нижней Ельцовки по направлению к Бердскому шоссе: водитель вдруг направил транспорт в опору моста. Специалисты ГИБДД устанавливают причины, по которым произошел инцидент.

В то же время пользователи социальных сетей сообщают, что водитель автобуса уклонился от столкновения с грузовиком, который проехал на красный свет. По словам очевидцев, на место прибыли реаниматологи, кареты скорой помощи увезли нескольких пострадавших.

В пресс-службе регионального минздрава «РГ» уточнили, что тяжелых травм удалось избежать, тем не менее несколько пассажиров были госпитализированы, сейчас их обследуют специалисты Центральной клинической больницы.

<https://rg.ru/2019/01/31/reg-sibfo/v-novosibirsk-11-chelovek-postradali-v-dtp-s-passazhirskim-avtobusom.html>

ТАСС; 2019.01.31; ШКОЛЬНЫЙ АВТОБУС ПОПАЛ В ДТП ПОД ТУЛОЙ

Школьный автобус, перевозивший детей, столкнулся с легковым автомобилем на трассе под Тулой утром в четверг, сообщили ТАСС в пресс-службе управления МВД по Тульской области.

«Авария с участием школьного автобуса и легковой машины произошла на трассе Тула-Алешня утром 31 января. В момент ДТП в автобусе находились дети, но пострадавших нет», – сказал собеседник агентства.

В пресс-службе отметили, что школьников пересадили в другой, прибывший за ними, автобус, после чего они продолжили поездку. «По предварительным данным, виновник аварии – водитель легковой машины, выехавший на полосу встречного движения», – отметили в пресс-службе.

На территории Тульской области, по данным синоптиков регионального гидрометцентра, в четверг днем наблюдается оттепель до плюс 2 градусов, морось, гололедица на дорогах.

<http://tass.ru/proisshestiya/6062472>

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.01.31; ВОДИТЕЛЬ ВРЕЗАВШЕЙСЯ В ЛЕСОВОЗ МАРШРУТКИ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗИЛ ПАССАЖИРОВ НЕЛЕГАЛЬНО

Водитель маршрутки, которая утром в четверг врезалась в лесовоз на дороге Усть-Уда-Иркутск, в результате чего четыре человека погибли, не имел права перевозить пассажиров, сообщила пресс-служба регионального правительства.

«Водитель, допустивший ДТП, не был официально зарегистрирован в реестре перевозчиков», – говорится в сообщении.

В регионе будет увеличено количество рейдов по выявлению нелегальных перевозчиков на межмуниципальных маршрутах.

По данным правительства региона, в настоящее время в реестре зарегистрирован 361 межмуниципальный маршрут и 149 перевозчиков, в том числе 110 индивидуальных предпринимателей и четыре муниципальных предприятия.

Утром 31 января на 67-м километре автодороги Иркутск-Усть-Уда в Иркутской области маршрутка, следовавшая из райцентра Оса в Иркутск, врезалась в стоявший на проезжей части лесовоз «Камаз», водитель которого менял колесо. В маршрутке было восемь пассажиров. Четыре человека погибли на месте аварии – водитель маршрутки и три пассажира. В Боханскую районную больницу доставлены пять человек, в том числе ребенок. Двое взрослых получили тяжелые травмы, у остальных состояние средней степени тяжести. Известно, что среди пострадавших – беременная женщина.

По факту ДТП и гибели людей проверки проводят МВД, СКР и прокуратура.

РИА НОВОСТИ; 2019.01.31; ПОД САРАТОВОМ РЕЙСОВЫЙ АВТОБУС ВРЕЗАЛСЯ В ФУРУ

Три человека, включая 13-летнего мальчика, пострадали в результате столкновения рейсового автобуса и грузового автомобиля в Ртищевском районе Саратовской области, сообщило в четверг областное управление ГИБДД.

ДТП произошло вечером в среду на 84-м километре автодороги «Тамбов – Ртищево – Саратов».

«По предварительным данным, 51-летний водитель автобуса Sollers не справился с управлением и допустил наезд на стоящий прицеп в составе автомобиля Volvo e F16... В результате ДТП пострадали пассажиры автобуса», – говорится в сообщении.

По данным ведомства, травмы получили женщины 61 и 68 лет, а также 13-летний мальчик, всем им оказана медицинская помощь.

Как уточнили РИА Новости в пресс-службе УГИБДД по области, автобус следовал по маршруту из села Северка в Ртищево.

По факту автоаварии ГИБДД проводит проверку.

<https://ria.ru/20190131/1550167956.html>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.02.01; «ДЛЯ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ НУЖНО НЕ МЕНЬШЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ ЧАСТНЫХ ДЕНЕГ»; ГЛАВА РСПП АЛЕКСАНДР ШОХИН – О ТОМ, СКОЛЬКО СРЕДСТВ ПОТРЕБУЕТСЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРИОРИТЕТНЫХ ПЛАНОВ ГОСУДАРСТВА И ЧТО ОНО ГОТОВО ДАТЬ БИЗНЕСУ ВЗАМЕН

На строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва- Казань понадобится 200 млрд рублей частных денег и еще 400 млрд – средств РЖД и бюджета. Об этом в интервью «Известиям» рассказал глава Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин. По его словам, бизнес готов участвовать в проектах государства из майских указов президента, но при условии, что их доходность составит не менее 15%. В противном случае – правительству нужно будет предоставить предприятиям другие стимулы. Впрочем, о дополнительных преференциях, например, по налогам и сборам пока речи не идет.

- Могли бы вы назвать конкретные проекты из вашей общей с правительством рабочей группы, появившейся после так называемого списка Белоусова, которые могут быть запущены первыми?

- В конце ноября мы считали, что совместная реализация ВСМ Москва-Казань – это один из самых вероятных проектов. Он действительно проработан достаточно серьезно. Однако в конце прошлого года в правительстве снова началась дискуссия, поставившая под сомнение потребность страны в пассажирских высокоскоростных магистралях. Пару недель назад ВСМ вернулась в список приоритетов. Поэтому об окончательном списке проектов не приходится говорить, процесс их отбора достаточно живой, гибкий.

Хотя обсуждение идет на публичном уровне, не стоит сбрасывать со счетов лоббизм ведомств, регионов и самих компаний. Все участники хотят продвинуть свои проекты – одни в расчете, что у бизнеса есть «лишние» деньги и правительство поспособствует их вовлечению в дело, другие – в надежде на бюджетную и иную поддержку государства.

- Каким образом частный бизнес планирует финансировать проекты?

- Основной инструментарий – это долговое финансирование, в частности инфраструктурные облигации, вход в капитал за счет собственных средств или создание акционерных обществ.

- С чем связан акцент на инфраструктурных облигациях? Разве банкам неинтересно напрямую участвовать в проектах в качестве кредиторов?

- Это будет зависеть от того, на какие меры поддержки готовы пойти в правительстве. Там понимают, что надо обеспечить по-настоящему благоприятные условия реализации проектов: во-первых, стабильность налоговых и регуляторных условий, во-вторых, конкретные формы поддержки инвесторов. Существуют и другие меры, не затрагивающие бюджет напрямую, например гарантия объемов перевозок при реализации концессий.

Что касается банков, то они в любом случае будут привлечены к проектам. Вложения такого масштаба требуют участия инвестиционных банков или консорциумов – они

проводят технологический и ценовой аудит, определяют инвестиционно-финансовый инструментарий, сроки запуска, этапность. Однако в настоящий момент нельзя сказать, насколько банки заинтересованы в том, чтобы напрямую кредитовать проекты.

- Если речь идет об участии в капитале, то каким может быть распределение долей в проектах между бизнесом и государством?

- По-разному. Например, чтобы стартовала реализация ВСМ Москва-Казань, нужны не меньше 200 млрд рублей частных денег и такой же капитальный государственный грант. Еще 200 млрд – за госкомпанией РЖД. Первая стадия проекта оценивается минимум в 600 с лишним миллиардов. В данном случае, доля частного бизнеса – около трети.

- Стоимость всех инвестиционных предложений, поступивших в специальную рабочую группу правительства и бизнеса, (а их около тысячи) – 80 трлн рублей. Сколько реально из этой суммы может быть направлено в экономику в обозримом будущем?

- Значительная часть этого портфеля – пока лишь инвестиционные идеи, нуждающиеся в «упаковке». Далеко не у всех из них есть внятная финансовая модель, таких «продвинутых» проектов около полутора сотен. Часть проектов инициирована государством – и туда оно хотело бы завлечь бизнес; другая – предложена самим бизнесом, и государству надо оценить, соответствуют ли проекты приоритетам майских указов и готово ли оно их поддержать.

Мы исходим из того, что если бы на первом этапе можно было привлечь пару сотен миллиардов рублей частных инвестиций, то это было бы идеально. Сейчас главное – это продемонстрировать success stories (успешные истории. – «Известия») реализации таких совместных инициатив, показать, что механизм реально работает.

- Правительственные проекты, особенно крупные, часто либо не окупаются, либо и вовсе генерируют убытки. Исходя из такой практики государственных инвестиций, как вам удастся сбалансировать интересы в рамках отбора проектов?

- Допустим, правительство хочет привлечь бизнес к какому-либо проекту развития транспортной инфраструктуры. В этом случае должна быть построена финансовая модель, где учитываются, показатели доходности проекта, потенциал роста перевозок и расширения возможностей для сбыта продукции. Если в сумме это не приносит требуемого положительного эффекта для бизнеса, то мы переходим к обсуждению следующего проекта, который, с одной стороны, решал бы и задачу развития инфраструктуры, с другой, был бы экономически целесообразен для частных инвесторов. Такая система взаимной притирки может привести к тому, что, например, вместо моста на Сахалин мы придем к проекту совместной модернизации железнодорожных подходов к морским портам в Дальневосточном регионе.

- Какую доходность по проектам государство должно предложить, чтобы бизнесу стало интересно вместе с ним инвестировать?

- Мы специально попросили, чтобы государственные проекты оценивались двумя ключевыми институтами развития, которые работают с рыночными инвесторами, – ВЭБом и РФПИ. Это требуется, чтобы показывать потенциальным частным инвесторам не просто картинку или презентацию, а реальную финансовую модель проекта с точки зрения его государственных инициаторов и ее оценки финансовыми институтами. Благодаря этому сложилась уникальная для российской экономической жизни ситуация, когда федеральным органам исполнительной власти пришлось смотреть на свои инвестиционные идеи и пожелания по-другому – глазами бизнеса, пусть даже государственных финансовых институтов.

Государственные институты развития, ориентированные на частные инвестиции, тот же, РФПИ, заходят в проекты с IRR (внутренняя норма доходности. – «Известия») не ниже 15%. Это рыночный уровень прибыли хороших проектов с невысоким уровнем риска. Мы исходим из сопоставимых показателей. Если доходность меньше 15%, то тогда проект должен обеспечивать инвестору другие выгоды. Например, он должен реализоваться в

регионе присутствия компании или расширять транспортно-логистические узкие места для компании-грузоотправителя. Всё это можно подсчитать и включить в финансовую модель проекта.

- Нуждаются ли в правительстве в деньгах бизнеса настолько, чтобы идти на какие-либо существенные уступки?

Пока речь не идет об особых дополнительных преференциях – например, по налогам или сборам, достаточно того набора «меню» мер поддержки, который есть у правительства. Что нужно – это скорее механизм обеспечения стабильности регуляторной среды и фискальной нагрузки на компании, реализующие инвестиционные проекты. Здесь понадобятся дополнительные законодательные решения.

<https://iz.ru/840377/dmitrii-grinkevich/dlia-vsm-moskva-kazan-nuzhno-ne-menshe-200-mlrd-rublei-chastnykh-deneg>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРЬЯМ ГУЛАЛИЕВА; 2019.01.31; ШКОЛЬНИКАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПОКУПАТЬ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ ПО СВИДЕТЕЛЬСТВУ О РОЖДЕНИИ

Минтранс предлагает разрешить школьникам от 10 до 14 лет покупать льготные билеты на железнодорожный транспорт по свидетельству о рождении. Соответствующий проект постановления Правительства России опубликован на официальном портале нормативных правовых актов.

Сейчас для оформления льготных билетов на электричку или поезд дальнего следования школьники предъявляют документ, подтверждающий их статус, билетному кассиру или проводнику вагона. Это необходимо для того, чтобы исключить возможность возникновения случаев, когда скидку на проезд получают по поддельным документам.

Минтранс предлагает упростить процедуру получения этой льготы. Согласно проекту постановления кабмина, детям до 14 лет не нужно будет предъявлять справку из общеобразовательного учреждения. Для покупки льготного билета они смогут показать свидетельство о рождении.

<https://www.pnp.ru/social/shkolnikam-khotyat-razreshit-pokupat-lgotnye-bilety-na-elektrichki-po-svidetelstvu-o-rozhdenii.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/society/Mintrans-predlozhit-uprostit-protseduru-polucheniya-shkolnikami-igotnih-proezdnh-2019-01-31/>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ПЕТР КАНАЕВ, ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; 2019.01.31; МИНТРАНС ЗАПРОСИЛ У БИЗНЕСА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ Р220 МЛРД НА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Правительство утвердило федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит» стоимостью 1,47 трлн руб. Это на 220 млрд руб. больше, чем было предусмотрено комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры от 30 сентября 2018 года.

Паспорт этого проекта был одобрен на заседании правительственной комиссии по транспорту, которое состоялось во вторник, 29 января, рассказал РБК источник, знакомый с подготовкой документа, и подтвердил федеральный чиновник. РБК ознакомился с документом.

Рост финансирования проекта с 1,25 трлн до 1,47 трлн руб. **Министерство транспорта** предлагает обеспечить за счет внебюджетных источников – 1,37 трлн руб. (против 1,21 трлн руб. в изначальном варианте), а также 80 млрд руб. из внебюджетных российских фондов (этих средств в осеннем плане не было предусмотрено). При этом бюджетное финансирование проекта уменьшилось: осенью **Минтранс** запрашивал у бюджета 37,3 млрд руб., а теперь – 22,7 млрд руб.

В пресс-службе Минфина пояснили РБК, что проект был приведен «в соответствие с показателями федерального бюджета на 2019-2021 годы», поэтому бюджетное финансирование уменьшилось. 80 млрд руб. из внебюджетных источников, по данным Минфина, были выделены из Фонда национального благосостояния на модернизацию участков железных дорог БАМа и Транссиба.

Во внебюджетную часть плана в изначальном варианте (1,2 трлн руб.) входит инвестпрограмма РЖД, писал ранее «Коммерсантъ». РБК направил запрос в РЖД.

Проект «Железнодорожный транспорт и транзит» предусматривает увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба с 120 млн до 182 млн т, объем их финансирования – 673 млрд руб. Еще 202 млрд руб. пойдут на развитие перевозки контейнеров по железной дороге с Дальнего Востока до западной границы России, чтобы сократить срок доставки с девяти до семи дней, а среднюю скорость доставки контейнера увеличить до 1319 км в сутки. На обеспечение пропускной способности железнодорожных подходов к порту Тамань, якорным инвестором которого могут стать РЖД, предлагается выделить 12 млрд руб.

В августе 2018 года Минэкономразвития направило премьеру Дмитрию Медведеву проект комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на 6,8 трлн руб. (в конце сентября транспортную часть утвердили на уровне 6,3 трлн руб.), развитие железнодорожного транспорта и транзита – часть этого плана. План предполагает строительство около 700 объектов за шесть лет, среди включенных проектов также скоростная автотрасса Москва – Нижний Новгород – Казань, платная автомагистраль «Меридиан», увеличение мощностей морских портов и развитие региональных аэропортов.

Этот комплексный план в 2018 году поручал подготовить в своем майском указе президент Владимир Путин.

Во вторник, 29 января, правительственная комиссия по транспорту также рассмотрела условия, при которых могут вноситься изменения в комплексный план, указывали источники РБК. Речь идет о добавлении в план новых проектов и приостановке ранее утвержденных. Заморозить реализацию проекта можно будет в случае существенных отклонений от его стоимости, сроков реализации и технических характеристик, рассказывали собеседники РБК. По их данным, приостановка также может наступить по инициативе руководителя федерального проекта или центра мониторинга.

<https://www.rbc.ru/business/31/01/2019/5c51583a9a7947d0a1db5d6d>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; ФЕВРАЛЬСКИЙ ПЛАН РЖД ПРЕДПОЛАГАЕТ РОСТ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ КОМПАНИИ НА 1,35% – ИСТОЧНИК

План работы ОАО «Российские железные дороги» в феврале 2019 года предполагает среднесуточную погрузку на сети компании на уровне 3 млн 611,3 тыс. тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью монополии.

Это соответствует примерно 101,12 млн тонн в целом за месяц. В феврале 2018 г. погрузка составляла 3,563 млн тонн в среднем в сутки. Исходя из этого, в феврале 2019 г. РЖД ожидают увеличения показателя на 1,35%.

Сами «Российские железные дороги» с октября начали представлять свои данные по погрузке с учетом отправок на инфраструктуре железных дорог Якутии, где монополия является перевозчиком. Причем эти объемы считаются как «новый груз», поэтому сравнение идет с данными за тот же период 2017 г. только по сети РЖД (данные отличаются на 0,3-0,4 процентных пункта).

С учетом железных дорог Якутии февральский план работы сверстан со среднесуточной погрузкой в размере 3,625 млн тонн, сообщил в четверг собеседник агентства. На январь «Российские железные дороги» закладывали прогноз роста погрузки на своей сети на

0,7% (3,362 млн тонн в среднем в сутки), говорил он ранее. В декабре она составила 3,502 млн тонн, сократившись на 1,5%.

По новой системе расчета монополии в декабре погрузка сократилась на 1,1%, до 109 млн тонн, сообщали РЖД (представленные данные являются предварительными и могут быть скорректированы в течение месяца). Замглавы монополии Алексей Шило в начале третьей декады января отмечал, что грузовая база месяца соответствует докризисному 2007 г. «Сейчас мы идем с плюсом на 1,4%. Рассчитываем, что будем (с погрузкой по итогам января – ИФ) больше чем 1%», – отметил он.

В сопоставимых цифрах с учетом железных дорог Якутии РЖД ожидают в январе рост погрузки на 0,5%, заявлял первый замглавы центра фирменного транспортного обслуживания компании Сергей Тугаринов. При этом он допускал, что фактическая динамика будет выше. «Мы в план поставили 0,5% рост, но, наверное, будет больше – в пределах 1%. Может быть, 0,6%, может быть, 0,7%. Но, главное, что тот план, который есть, мы выполним», – говорил он. «Конечно, в первые дни января с учетом снижения деловой активности мы немного отстали (от плана – ИФ). Но сегодня уверенно в среднесуточные показатели вошли, даже немножко превзошли – на 0,2%. Так что в январе то, что прогнозировали, выполним», – заявлял С.Тугаринов в середине января.

На 2019 г. «Российские железные дороги» закладывают прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. По словам С.Тугаринова и А.Шило, компания продолжает придерживаться этого прогноза. «Стоит задача по итогам (января – ИФ) выйти на среднюю годовую цифру (роста – ИФ) в 1,5%. Может быть, даже и чуть-чуть побольше получится», – говорил последний. При этом, по его словам, «Российские железные дороги» видят перспективы для роста погрузки в 2019 г. сверх плана. «Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%», – отмечал он.

В 2018 г. погрузка выросла на 2,2%, до 1,29 млрд тонн.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; ЕВРОСИБ В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НА 4%

ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» по итогам 2018 года перевезло 12,7 млн тонн грузов, что на 4% превышает показатель 2017 года, сообщает пресс-служба компании.

Положительная динамика обусловлена ростом объемов перевозок в минераловозах (+17%), крытых вагонах (+13%) и полувагонах (+3%). Основной прирост погрузки обеспечили уголь, удобрения и продукция целлюлозно-бумажной промышленности.

По информации пресс-службы, увеличению объема перевозок в минераловозах способствовало расширение сотрудничества с крупными производителями минеральных удобрений и их кэптивными компаниями, такими как кемеровское АО «Азот», АО «ФосАгро-транс», ПАО «Тольяттиазот» (МОЕХ: TLAZ).

Кроме того, на рост повлияли повышение качества использования парка и разработка оптимальных логистических схем. Основная погрузка осуществлялась со станций Октябрьской, Куйбышевской и Западно-Сибирской железных дорог в направлении портов Балтики и Финляндии.

Рост перевозок в крытых вагонах связан с расширением парка путем привлечения в аренду крупной партии подвижного состава сторонних компаний. С июля 2018 года в оперировании «Евросиба» находится 3,6 тыс. крытых вагонов. Рост парка позволил увеличить долю в перевозках ключевых клиентов – АО «Монди Сыктывкарский ЛПК» (МОЕХ: NZDS) и компании International Paper, с которой в прошлом году был заключен сервисный контракт.

Положительной динамикой по полувагонам удалось достичь за счет повышения технологичности перевозок, в частности увеличения доли отправительских маршрутов.

«Евросиб СПб – транспортные системы» управляет парком из 13,4 тыс. вагонов (полувагоны, хоперы-минераловозы, крытые вагоны, цистерны, фитинговые платформы), шести локомотивов, а также эксплуатирует терминально-логистический комплекс в Новосибирске.

ЗАО «Евросиб» – российская многопрофильная группа компаний, основанная в 1992 году. Группа предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание, включая организацию железнодорожных перевозок с привлечением собственного и арендованного подвижного состава, услуги комплексной логистики, терминального оператора.

ИНТЕРФАКС-ЗАПАД; 2019.01.314 ОТЛК ERA В 2019Г НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МИНИМУМ НА 25%

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс» («ОТЛК Eurasian Rail Alliance», ОТЛК ERA), оператор транзитных контейнерных перевозок, в 2019 году планирует увеличить перевозки по коридору Китай-Европа-Китай почти на 25% – до 346 тыс. TEU.

В 2018 году объем перевозок вырос в 1,6 раза – до 280,5 тыс. TEU, а доля компании в общем объеме транзитных контейнерных перевозок по коридору Китай-Европа-Китай в прошлом году составила 76%, сообщил президент ОТЛК ERA Алексей Гром журналистам в четверг в Минске.

«В этом году будет небольшое снижение темпов роста по сравнению с прошлым годом, но если по итогам первого квартала будут основания повысить планку, то внесем совету директоров соответствующее предложение», – сказал он.

Глава компании сообщил о планах в 2019 году увеличить скорость транзита до 1,15 тыс. км в сутки с 1 тыс. км в сутки в 2018 году. В связи с этим ожидается сокращение общего времени транзита с 6 суток до менее чем 5 суток.

Для обеспечения роста транзитных перевозок ОТЛК ERA к концу 2019 года намерена увеличить находящийся в оперативном управлении парк минимум на четверть. «Мы рассчитываем, что к концу года наш парк в управлении вырастет до 5 тыс., сейчас у нас в управлении 4 тыс. вагонов», – сказал А.Гром.

По его словам, в марте-апреле ОТЛК ERA приобретет в собственность 200 вагонов производства Осиповичского завода транспортного машиностроения (Могилевская область). Рамочный договор с белорусским предприятием предусматривает возможность выпуска до 1 тыс. 80-футовых вагонов-платформ. Сумма контракта составляет около \$10 млн.

Комментируя финансовые итоги деятельности ОТЛК ERA в 2018 году, А.Гром сообщил, что выручка компании составила около 22 млрд российских рублей (рост в 1,6 раза по сравнению с 2017 годом), чистая прибыль сложилась в сумме около 2,8 млрд российских рублей (рост в 2,5 раза).

«ОТЛК Eurasian Rail Alliance» – правопреемник АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК). Акционерный капитал паритетно разделен между ОАО «Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога» и АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (Казахстанские железные дороги).

ОТЛК была учреждена железными дорогами РФ, Казахстана и Белоруссии в 2014 году для развития транзитных перевозок между Европой и Китаем. «Российские железные дороги» должны были передать в ОТЛК 50% + 2 акции «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN) и 100% минус 1 акцию АО «РЖД Логистика». Казахстан должен был внести в капитал СП контейнерного оператора «Кедентранссервис» и логистического «Казтранссервис», а также фитинговые платформы и терминалы на пограничных с Китаем Достыке и Алтынколе; Белоруссия – обеспечить контроль над терминалами в Бресте. Однако свой вклад сделали только РЖД, получив 99,84% совместного предприятия, а ее партнеры, сделавшие взнос в размере 32,7 млн рублей – по 0,08%. В 2015 году было решено строить

СП по модели asset light (без активов), вернув РЖД «Трансконтейнер» и РЖДЛ. Реорганизация завершена в апреле 2018 года.

ТАСС; 2019.01.31; В СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКЕ ОТМЕТЯТ 45-ЛЕТИЕ НАЧАЛА СТРОЙКИ «КОМСОМОЛЬСКОГО» БАМА

Город Северобайкальск в Бурятии станет летом 2019 года центром празднования 45-летия начала масштабного строительства основного участка Байкало-Амурской магистрали (БАМ), вошедшего в историю как всесоюзная ударная комсомольская стройка, сообщил журналистам глава республики Алексей Цыденов.

«Празднуем в городе Северобайкальск. Совместно с РЖД сейчас ведется работа по подготовке. Празднование будет красивым», – сказал он.

По данным администрации Северобайкальска, главные торжества намечены на начало июля 2019 года. По словам начальника Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) Василия Фролова, сейчас формируется широкомасштабная программа по проведению 45-летия с момента начала строительства «комсомольского» БАМа, штаб по подготовке мероприятий возглавляет гендиректор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

«На территории Республики Бурятия центром проведения торжеств будет Северобайкальск, – сказал журналистам Фролов. – Помимо этого, мы отправляем поезд Улан-Удэ – Иркутск – Северобайкальск – Тында с нашими ветеранами, работниками ВСЖД, с остановками на многих станциях, в том числе и в Северобайкальске для проведения торжеств. Также мы обновим полностью все 24 памятника первопроходцам, которые находятся на прибамовской территории».

На участке Тайшет – Новая Чара ВСЖД планирует запустить выставочно-лекционный комплекс, посвященный юбилею. «Помимо этого, запустим еще диагностическо-лечебный комплекс (медицинский поезд – прим. ТАСС) «Академик Федор Углов»: консультацию смогут получить, по предварительным оценкам, около 4 тыс. жителей бамовских поселков», – добавил Фролов.

Байкало-Амурская магистраль – одна из крупнейших железных дорог в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, она проходит по территории Иркутской и Амурской областей, Забайкальского и Хабаровского краев, Бурятии и Якутии. Хотя строительство магистрали началось еще в конце 1930-х годов, основные работы развернулись в 1974 году, когда Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль объявили всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Из более чем 3 тыс. км БАМа шестая часть приходится на бурятский участок – во время строительства он считался самым трудным, в него вложено более трети всех расходов на прокладку БАМа. Восемь тоннелей, «ключей от БАМа», пробивались на территории Бурятии; среди них семикилометровый Байкальский и 15-километровый Северомуйский подземные коридоры.

<https://tass.ru/v-strane/6062316>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2019.01.31; НАЗВАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ МОСКВЫ И ОБЛАСТИ, ГДЕ ЛЮДИ ГИБНУТ ЧАЩЕ ВСЕГО

Порядка 80 человек погибли в столице и области под колесами электропоездов только за первый месяц текущего года. В Московском межрегиональном следственном управлении на транспорте назвали участки, где люди получают смертельные травмы чаще всего.

На Курском направлении это участки железной дороги у станций «Карачарово» и «Столбовая», на Савеловском – «Лианозово» и «Катуар», на Киевском – в районе станции «Очаково». На Горьковском направлении люди регулярно гибнут у станции «Электроугли», на Рязанском – в районе станции «Люберцы». Опасными также признаны

перегоны станций «Крюково-Подсолнечная» на Октябрьской железной дороге и «Немчиновка-Одинцово» Белорусского направления МЖД.

<https://rg.ru/2019/01/31/reg-cfo/nazvany-zheleznodorozhnye-stancii-moskvy-i-oblasti-gde-liudi-gibnut-chashche-vsego.html>

ТАСС; 2019.01.31; ЭЛЕКТРИЧКА НАСМЕРТЬ СБИЛА МУЖЧИНУ НА ПЕРЕГОНЕ ПАВШИНО – НАХАБИНО

Электропоезд насмерть сбил мужчину, переходившего пути в неустановленном месте в районе перегона Павшино – Нахабино Московской железной дороги. Об этом ТАСС сообщили в пресс-служба управления на транспорте МВД по Центральному административному округу.

«Электропоездом Щербинка – Нахабино в районе перегона Павшино – Нахабино Рижского направления смертельно травмирован мужчина. По предварительной информации, он переходил железнодорожные пути в неустановленном месте», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в настоящее время транспортные полицейские устанавливают все обстоятельства происшествия.

<https://tass.ru/proisshestiya/6063257>

ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ ; 2019.02.01; МИНПРОМТОРГ НАШЕЛ СПОСОБ СТИМУЛИРОВАНИЯ СУДОВЕРФИ «ЗВЕЗДА»; ОН ПРЕДЛАГАЕТ СУБСИДИРОВАТЬ ДО 30% СТОИМОСТИ ОТ ЗАКАЗА НА СУДА ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2»

При строительстве газозовов ледового класса Arc7 для проекта «Арктик СПГ – 2» правительство может компенсировать судоверфи «Звезда» до 30% недополученных доходов, если сумма фактических затрат будет выше контрактных обязательств покупателя. Это следует из проекта постановления правительства, размещенного Минпромторгом на сайте regulation.gov.ru.

Цель решения – стимулировать компанию «к выпуску собственной продукции, конкурентоспособной на рынке мирового судостроения». При этом Минпромторг предлагает Минфину зарезервировать сумму возможной компенсации в федеральном бюджете на время действия всего контракта по строительству газозовов.

Для нужд «Новатэка», основного владельца и оператора будущего проекта «Арктик СПГ – 2», на «Звезде» может быть построено 15 танкеров-газозовов, писал в начале января «Коммерсантъ». По информации издания, «Новатэк» в конце прошлого года подписал со «Звездой» опционное соглашение на строительство судов «по рыночной» стоимости, сравнимой с предложениями южнокорейских верфей. Заказ газозова ледового класса Arc7 в Корею сейчас стоил бы около 20 млрд руб. (\$305 млн по текущему курсу), оценивает гендиректор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. Исходя из этого весь контракт может быть оценен в \$4,4 млрд, а компенсация для «Звезды» составить до \$1,4 млрд.

В Минфине «Ведомостям» сообщили, что в ведомстве «не видели таких предложений», а в Минпромторге подтвердили, что «прорабатывают целевые меры поддержки строительства крупнотоннажных судов». «\$1,4 млрд – сумма внушительная, но она меньше 1% расходов федерального бюджета и не окажет сильного влияния», – говорит федеральный чиновник. Практики резервирования денег в федеральном бюджете под конкретный проект не было, нужно проанализировать, соответствует ли это бюджетному кодексу, добавляет он.

«Звезда» предлагала исполнить контракт примерно на 20% дороже рынка, говорит топ-менеджер компании, заказывающей суда на российских верфях. Топ-менеджер одной из

верфей утверждает, что «стоимость строительства первых судов на «Звезде» примерно на 40% дороже».

Государство готово взять на себя риски, связанные с возможным удорожанием танкеров для проекта «Арктик СПГ – 2», предполагает директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. «Предложение Минпромторга снижает риски всех других участников цепочки – и верфи «Звезда», и будущих владельцев танкеров, и «Новатэка». «Арктик СПГ – 2» – стратегически важный для государства проект, и рассматриваемый документ является одним из проявлений господдержки», – считает эксперт.

«Строительство на «Звезде» обойдется минимум в 25 млрд руб. за танкер (\$382 млн), но первые суда будут стоить еще больше – до 30 млрд руб. (\$458 млн)», – считает Бурмистров. Если в среднем каждое судно обойдется «Звезде» на 7,5 млрд руб. выше цены контракта, то общий размер компенсации может вырасти до 110 млрд руб. (\$1,7 млрд) – это больше, чем вся поддержка отечественного судостроения за 10 лет, оценивает эксперт.

Представитель «Роснефти» (контролирует ДЦСС, оператора «Звезды») не ответил на вопросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/01/31/792986-sudoverf-zvezda>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.01.31; МАСШТАБНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ; ПРЕДСТОЯТ В ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ «ВОСТОЧНЫЙ-НАХОДКА».; С ОПОРОЙ НА ДОСТИГНУТОЕ

Порт Восточный занимает особое место среди портов Находки. И сегодня это – один из крупнейших портов в России, а по уровню механизации и автоматизации перегрузочных процессов признанный лидер. В его составе несколько универсальных причалов, но главное отличие от других портов – мощные автоматизированные специализированные перегрузочные комплексы.

К примеру, контейнерный терминал – это четыре причала общей длиной более одного километра. Пропускная способность – более 300 тысяч большегрузных контейнеров в год. Порт является важной составной частью уникального транспортного моста между Азией и Европой, обеспечивающего кратчайший путь.

Не имеет аналогов в России и угольный комплекс, занимающий площадь 44 гектара. Оснащен комплекс пирсом, где работают четыре судопогрузочные машины каждая производительностью до трех тысяч тонн угля в час, станцией разгрузки вагонов, двумя складами, которые могут принять до 600 тысяч тонн, пересыпными станциями и конвейерными линиями общей протяженностью более 10 километров. Все это позволяет ежегодно перерабатывать здесь до 12 – 14 миллионов тонн угля. В порту многое делается для увеличения объемов перевалки других видов грузов, стабильно работают комплексы по переработке древесины, минеральных удобрений.

Постоянная клиентура Восточного насчитывает свыше шести тысяч грузоотправителей и получателей грузов, ежегодно к его причалам швартуются до двух тысяч судов из разных стран мира. Стараясь выжить в жестких условиях рыночной конкуренции, коллективы докеров предметно занимаются наработкой новых экономических схем, позволяющих увеличить пропускную способность порта, поиском новых грузовых потоков, решают проблемы снижения затрат и улучшения качества обработки грузов.

На имидж порта на рынках России, стран СНГ, Азиатско-Тихоокеанского региона работают и природные факторы. Расположен он в незамерзающей даже в самую лютую стужу бухте Врангеля с естественными глубинами на фарватере, достигающими 20 – 22 метров, что позволяет заходить сюда крупным океанским судам водоизмещением до 150 тысяч тонн.

Проектом предусмотрено...

И все же именно порт Восточный стал одним из приоритетных проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, утвержденного Правительством РФ. Цели и основные задачи реализации проекта: создание действующего круглогодично глубоководного морского портового транспортного узла по переработке контейнерных грузов, перевалке угля, зерна и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор «Транссиб».

Проект направлен на повышение эффективности системы мультимодальных перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов и обеспечение роста грузооборота порта более чем в 3 раза. Результат будет достигнут как за счет увеличения портовых мощностей, так и за счет оптимизации работы транспортной инфраструктуры.

Одна из задач – повышение эффективности системы мультимодальных перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов. При разработке проекта учтены как существующие, так и перспективные грузопотоки, идущие через транспортный узел «Восточный-Находка». Принятые по результатам транспортного моделирования проектные решения позволят обеспечить новым операторам портовых мощностей доступ к транспортной системе, а также увеличить провозную способность транспортной инфраструктуры для существующих стивидоров.

Основными ожидаемыми результатами реализации проекта являются реконструкция действующих и создание новых объектов портовой, железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, формирование региональной транспортно-логистической системы, интегрирование ее в международный транспортный коридор «Транссиб» и создание системы координации субъектов регионального рынка в пределах транспортного узла.

Отраслевая структура проекта включает строительство:

- объектов портовой инфраструктуры – новых портовых контейнерных терминалов общей мощностью (поэтапно) до 10 млн TEU в год;
- припортового логистического контейнерного терминала;
- нового угольного терминала мощностью около 20 млн тонн в год;
- 3-й очереди существующего угольного терминала мощностью около 6 млн тонн угля в год;
- зернового перегрузочного комплекса мощностью около 3,5 млн тонн зерна в год.

Развитие железнодорожной инфраструктуры предполагает:

- развитие ближних железнодорожных подходов, в том числе строительство второго пути и моста через р. Партизанку;
- удлинение приемо-отправочных путей и строительство дополнительного сортировочного парка;
- реконструкцию Кипарисовского, Облучинского, Владивостокского и Лагар-Аульского тоннелей;
- развитие и модернизацию дальних подходов, в том числе реконструкцию железнодорожных мостов через реки Зeya и Буряя;
- строительство второго мостового перехода через Амур;
- строительство объектов автодорожной инфраструктуры – подходов к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Проектом также предусмотрено строительство трех грузовых причалов, причала портового флота длиной 54 м, берегоукрепительных сооружений длиной 1048,9 м, а также операционной и маневровой акваторий. Кроме того, в рамках реализации проекта будет осуществлено строительство подходного канала к порту длиной 1,5 км и других объектов. Планируется выполнить работы по строительству 50 километров железнодорожных путей, 11 мостов и путепроводов, 4 причальных сооружений общей протяженностью более 900 метров. Также будет освоен объем работ по демонтажу железнодорожных

переездов, созданию акватории и водных подходов, углублению дна, переустройству объектов инженерной инфраструктуры, геодезических работ. В строительстве транспортного узла будут задействованы 1400 человек.

По словам проектировщиков строительства нового угольного терминала, это будет экологичный терминал. Во-первых, вагоны с углем будут переворачиваться в закрытых помещениях. Во-вторых, на терминале будут использоваться дополнительные технологии пылеподавления, аналогичные лучшим мировым практикам.

Среди дополнительных мер по защите окружающей среды на терминале будут применяться гидропылеподавление (туманообразование), точечные фильтры в пересыпных станциях, дополнительные водяные пушки для увлажнения угля и мобильные снегогенераторы (в зимний период). Кроме того, вдоль конвейерных эстакад будут установлены специальные защитные ограждения. По уровню экологической защиты это будет один из лучших терминалов в регионе.

Инвестор планирует вложить в реализацию масштабного проекта почти 13 миллиардов руб. В компании уверены, что возможности нового порта будут использоваться в полном объеме, учитывая интересы стран Азиатско-Тихоокеанского региона и возрастающий спрос на твердое топливо.

Напомним: транспортно-логистический комплекс – одно из приоритетных направлений развития Приморья. Порт Восточный входит в международный транспортный коридор «Приморье-1».

Морской порт Восточный – один из лидеров по грузообороту в России на протяжении многих лет. В него входит нефтеналивной терминал Козьмино, являющийся конечной точкой нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан, предназначенного для транспортировки нефти на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. В порту также работает оборудованный рейдовый перегрузочный комплекс, с пуском которого увеличилось как число судозаходов, так и грузооборот порта. В перспективе в Восточном планируется ввести режим «свободного порта».

Безопасность прежде всего

Вопросы обеспечения безопасности мореплавания, экологической, транспортной безопасности в порту в соответствии с законодательством РФ сегодня активно решают службы капитана порта филиала ФГБУ «Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики» в морском порту Восточный.

В настоящее время в порту Восточный реализуются ряд мер по дноуглублению акватории. Объем дноуглубительных работ по созданию операционной и маневровой акваторий и подходного канала составляет 3140,6 тыс. кубометров грунта. На мелководной части акватории предусмотрено создание искусственного земельного участка площадью 20,5 га.

В настоящее время ведутся работы по созданию искусственного земельного участка, устройству берегоукрепления в районе мыса Петровского и строительству грузового причального фронта и причала портофлота.

Новые проекты развития портовой инфраструктуры в части обеспечения безопасности мореплавания строго регламентированы международным и национальным законодательством в области торгового мореплавания.

В 2016 году вступил в силу приказ **Минтранса** России, определивший, что стоянка судов осуществляется на якорных стоянках № 6, 7, 8, 9 и Восточный-2, якорных местах в районе № 211 и в районе Восточный-1.

Якорная стоянка Восточный-2 и район Восточный-1 предназначены для стоянки судов, осуществляющих операции по перегрузке грузов с судна на судно в соответствии с Правилами оказания услуг по организации перегрузки грузов. Для этих целей, как уже отмечалось, в границах порта Восточный оборудован рейдовый перегрузочный комплекс (РПК).

Дело в том, что возможности морского порта не всегда могут удовлетворить запросы судовладельца и грузоотправителя ввиду ограничений по осадке у причалов, длине причальной стенки, количеству судов под загрузку/выгрузку. А РПК открывают перед рынком морских перевозок новые горизонты и позволяют проводить грузовые операции по перегрузке груза с судна на судно на рейде порта. В настоящее время прорабатывается вопрос о создании второго рейдового перегрузочного комплекса, что значительно ускорит перевалку грузов.

Выполнение требований вышеназванных правил позволяет организовать безопасную перегрузку грузов с судна на судно на рейдах не только в портах с хорошо развитой инфраструктурой с достаточными глубинами, но и в портах, где из-за их географического местоположения или мелководности проведение грузовых операций у причалов современными судами больших размеров не представляется возможным.

Развитие портовой инфраструктуры, проведение грузовых и бункеровочных операций требуют пристального внимания к вопросам экологической безопасности. Для предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, содержания акватории порта в надлежащем состоянии инспекторы портового контроля и специалисты по охране окружающей среды осуществляют контроль за соблюдением чистоты акватории, четко соблюдают требования международных конвенций и российского законодательства.

Действует План по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов (ПЛРН) в акватории порта. При поступлении сообщения о разливе в соответствии с ПЛРН происходит оповещение, и вступают в действие мероприятия по локализации и ликвидации последствий разлива нефтепродуктов.

Составлен и ведется реестр планов ЛАРН организаций, осуществляющих транспортировку и хранение нефтепродуктов в порту Восточный. Сливно-наливные либо бункеровочные операции осуществляются по разрешению инспекции государственного портового контроля только организациями, заключившими договоры на ликвидацию разливов нефтепродуктов с профессиональными аварийно-спасательными формированиями.

В ближайшей перспективе судозаходы в порт, по прогнозам экспертов, превысят 6000. А между тем уже сейчас отмечается нехватка якорных мест на рейде в ожидании погрузки, бункеровки, оформления государственными контрольными органами (ГКО). С выходом на акваторию порта глубоких циклонов зимой и тайфунов летом весь флот, стоящий на якорях в пяти якорных районах, приходится выводить из залива Находка в залив Восток.

Переход каждого судна из одного залива в другой приходится согласовывать с оперативными дежурными пограничной службы Восточного и Находки, с которыми не всегда можно оперативно связаться. АМП не раз выступала инициатором включения залива Восток в границы пунктов пропуска порта Восточный или порта Находка.

Необходимость постановки иностранных судов при получении штормового предупреждения вне акватории портов Восточный и Находка, в частности залива Восток, продиктована теми обстоятельствами, что за последние годы значительно увеличилось количество иностранных крупнотоннажных судов, приходящих в эти порты. А в случае штормовой погоды удерживающая сила грунта залива Находка не позволяет этим судам надежно удерживаться в установленных районах якорных стоянок.

Есть основания рассчитывать, что с передачей **Минтрансу** ряда функций погранслужбы вопросы установления или изменения границ пунктов пропуска в морских портах будут в полной мере учитывать интересы портовиков.

Вопросы взаимодействия всех организаций, сопряженных с реализацией крупного инвестиционного проекта, этапы строительства транспортного узла постоянно находятся на контроле **Минтранса** и **Росморречфлота**. В столь крупном строительстве задействовано огромное количество организаций и ведомств, в процессе неизбежно

возникают рабочие вопросы, и все они должны решаться оперативно и в намеченные сроки.

Напомним, что государственным заказчиком проекта является ФКУ «Ространсmodernизация». Из средств федерального бюджета на его реализацию предусмотрено около 23,2 млрд руб. Еще 12,8 млрд руб. инвестирует ЗАО «ПО «Приморнефтегазпром». В строительстве транспортного узла будут задействованы 1400 человек. На субподрядные работы будут привлечены местные компании.

Для обеспечения экологической безопасности, в том числе при перегрузке угля, по периметру комплекса предусмотрено ветрозащитное ограждение, склады угля будут оборудованы автоматическими системами полива. В зимний период регламентировано использование снеговых пушек и обработка штабелей угля раствором целлюлозы, создающим защитную пленку, предотвращающую пыление. Станции разгрузки вагонов спроектированы закрытого типа, погрузка на суда – посредством телескопических рукавов с затвором-рассекателем для уменьшения высоты свободного падения груза в трюм судна. Применение новых технологий заметно снизит выброс угольной пыли.

Напомним цифры: новый угольный терминал после ввода в эксплуатацию будет перерабатывать с 2020 года до 12 млн тонн, а с 2025 года выйдет на проектную мощность в 20 млн тонн в год. Уголь будет поступать по Транссибирской магистрали с крупнейших месторождений России.

<http://transportrussia.ru/item/4762-masshtabnye-peremeny.html>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2019.01.31; КОМПАНИЯ БОСОВА НА ТРЕТЬ СНИЗИЛА ПЛАН ДОБЫЧИ УГЛЯ В АРКТИКЕ

«ВостокУголь» Дмитрия Босова и «Северная звезда» Романа Троценко заявили о планах по транспортировке по Северному морскому пути (СМП) 23 млн т угля в год к 2024 году. Это следует из паспорта федерального проекта «Северный морской путь».

У РБК есть копия документа. Паспорт этого проекта, как и еще восемь паспортов федеральных проектов комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, был утвержден после заседания правкомиссии по транспорту под председательством вице-преьера **Максима Акимова**, которое состоялось во вторник, 29 января. Об этом РБК рассказал представитель **Акимова**.

В майском указе президент Владимир Путин поставил цель повысить к 2024 году грузооборот СМП до 80 млн т в год. «ВостокУголь» заявлял о намерении выйти на добычу 30 млн т угля к 2024 году на таймырских месторождениях, но недавно в Минприроды поставили под сомнение планы нескольких компаний, включая «ВостокУголь». По подсчетам ведомства, наиболее вероятно, что к 2024 году по этому маршруту объем транспортировки грузов составит лишь 52 млн т в год.

Насколько «ВостокУголь» снизил план

«Северная звезда» к 2024 году планирует поставлять по Северному морскому пути 3,5 млн т в год, сообщил РБК источник в Минприроды. Таким образом, «ВостокУголь» снизил план до добыче угля более чем на треть – с 30 млн до 19,5 млн т (вместе с «Северной звездой» он обещает 23 млн т угля ежегодно). Это же следует из презентации Минприроды, которая есть у РБК. Представитель «ВостокУгля» отказался от комментариев.

В процессе геологоразведки и утверждения запасов на Таймыре у «ВостокУгля» возник спор с Росприроднадзором. Регулятор обвинил компанию в самовольной добыче каменного угля и в апреле 2017 года потребовал возместить ущерб в 2 млрд руб., нанесенный недрам. У компании есть лицензия на Малолемберовское месторождение с 2 млн т запасов (утверждены в Госкомиссии по запасам, ГКЗ), она планировала сдать на госэкспертизу технико-экономическое обоснование запасов в размере около 20 млн т на

другом участке – Лемберовском, а также поставить на госбаланс и оценить прогнозные ресурсы в объеме еще около 100 млн т на этом же участке.

К 2021 году «ВостокУголь» планирует построить угольный терминал «Чайка» стоимостью 18,6 млрд руб. На первом этапе его мощность составит 5 млн, а на втором – 10 млн т в год.

Новый инвестор

«Северная звезда» до мая 2017 года была аффилирована с «Норильским никелем» Владимира Потанина, следует из раскрытия горно-металлургической компании. В 2008 году она выиграла лицензию на Сырадасайское месторождение каменного угля на Таймыре, за которую заплатила 33,6 млн руб. К развитию проекта «Норникель» собирался даже привлечь одну из крупнейших горнодобывающих компаний мира ВНР Biliton. Но планы так и остались нереализованными из-за тяжелых условий в отдаленном районе и необходимости инвестиций в развитие инфраструктуры.

По данным базы СПАРК, единственный акционер «Северной звезды» – кипрская Inpatenixo Holdings Ltd. Эта компания, в свою очередь, согласно кипрскому реестру, с прошлого года принадлежит структурам бизнесмена Романа Троценко, владельца крупнейшего аэропортового холдинга «Новпорт» (владеет 50% холдинга через корпорацию AEON). У РБК есть копия выписки из реестра. Представитель Троценко не ответил на запрос РБК.

Летом 2018 года губернатор Красноярского края Александр Усс в интервью ТАСС говорил, что «Северная звезда» принадлежит AEON Троценко. По данным Усса, эта компания начинает освоение Сырадасайского месторождения с ресурсами 5,7 млрд т, инвестиции составят около 40 млрд руб. В планах компании добыча 10 млн т угля в год, строительство морского порта, железнодорожной ветки протяженностью 120 км и обогатительной фабрики, рассказывал губернатор.

Сам Троценко в конце ноября говорил, что собирается вложить более 50 млрд руб. в добычу угля и сурьмы. AEON также является соинвестором проекта по созданию порта Индига в Ненецком автономном округе, который строится для экспорта угля из Кузбасса.

Что повезут по СМП

Согласно паспорту федерального проекта «Северный морской путь», грузопоток по СМП в объеме 47,4 млн т к 2025 году в основном обеспечат уголь (23 млн т), сжиженный природный газ (СПГ), газовый конденсат и нефть с проектов НОВАТЭКа и «Газпром нефти». В проекте также учтена отгрузка 5 млн т нефти «Нефтегазхолдингом» Эдуарда Худайнатова, 1,3 млн т редкоземельных, драгоценных и цветных металлов «Норникеля» и других компаний. Объем грузов для обеспечения освоения месторождений, северный завоз, транзит по СМП оценили в 5,2 млн т, следует из документа.

Куратором проекта является гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев, руководителем – его заместитель Вячеслав Рукша.

<https://www.rbc.ru/business/31/01/2019/5c519ae09a7947e971515a33>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; ОБЗОР: ПОРТЫ РИГУ И МУУГУ ПОМЕНЯЮТ НА УСТЬ-ЛУГУ – УДОБРЕНЩИКИ ИЩУТ МОЩНОСТИ ПО ПЕРЕВАЛКЕ В РФ

Производители удобрений все активнее ищут портовые мощности в России. С одной стороны, перед ними стоит задача переориентировать экспортные потоки из Прибалтики. С другой – перевод в порты РФ других грузов, в особенности угля, создал проблему «бутылочного горлышка» на железной дороге, что затрудняет работу имеющихся терминалов и их расширение.

ЗАДАЧА-22

Переориентировать транзит из Прибалтики в российские порты компании должны к 2022 году, говорят собеседники «Интерфакса» в отрасли. По удобрениям речь идет только о сыпучих грузах. Альтернативы для перевалки аммиака и жидких удобрений сейчас нет:

такие мощности в России отсутствуют, а их создание осложняется существующими нормативными ограничениями на перевалку опасных грузов.

Решение затронуло в первую очередь «Уралхим» и «Акрон» (МОЕХ: AKRN), у которых есть собственные мощности по перевалке сухих удобрений в Латвии и Эстонии. Другой крупный производитель – «ФосАгро» (МОЕХ: PHOR) – в 2015 году перевел объемы из прибалтийских портов в Усть-Лугу, начав отгрузку через свой контейнерный терминал «Смарт Балк» и «Европейский серный терминал».

«Акрону» принадлежит терминал в эстонском порту Мууга на 2,5 млн тонн сухих грузов в год. Компания рассматривала два варианта: либо переориентация части объемов на уже действующие терминалы к третьим игрокам, либо строительство собственных портовых мощностей, говорил в конце 2016 года «Интерфаксу» председатель совета директоров «Акрона» Александр Попов. Вопрос в тарифах РЖД и стивидоров: компания рассчитывает получить условия, сопоставимые с транзитом и перевалкой через Эстонию, отмечал он.

Пока «Акрон» увеличивает перевалку в российских портах с использованием сторонних мощностей. В прошлом году РЖД дали 32%-ную скидку на экспортные перевозки удобрений в Мурманск, доступную заводам «Акрона», и летом компания приступила к отгрузке через «Мурманский балкерный терминал» «ЕвроХима». В этом году «Акрон» начнет перевалку через «Европейский серный терминал» в Усть-Луге в объеме до 700 тыс. тонн в год.

ПОРТЫ ЛЕНОБЛАСТИ ЖДУТ УДОБРЕНИЙ

«Уралхим» осенью подписал меморандум о строительстве портовой инфраструктуры в Усть-Луге с логистическим оператором «Ультрамар». Компания рассчитывает к 2022 году полностью перевести сухие грузы из Прибалтики в Усть-Лугу, комментировал соглашение «Интерфаксу» генеральный директор «Уралхима» Сергей Момцемлидзе. Сейчас «Уралхим» поставляет около 2 млн тонн сыпучих удобрений через свой терминал в Риге, открытый в 2013 году.

Кроме того, «Уралхим» и «Уралкалий» (МОЕХ: URKA) изучают строительство собственных портовых мощностей в Ленинградской области, сообщила на прошлой неделе пресс-служба губернатора региона. Власти региона предложили компаниям пять площадок: две – в устье реки Луги, три – в портах Приморск, Высоцк и Выборг. «Мы надеемся, что через три-четыре месяца инвесторы сделают свой выбор», – отмечал губернатор Александр Дрозденко.

«Уралхиму» нужно переориентировать объемы из Прибалтики, в то время как «Уралкалию» дополнительные портовые мощности требуются с учетом планов по росту производства. Предполагается, что к 2023 году один из крупнейших в мире производителей хлоркалия увеличит отгрузку на 2 млн тонн, к 2024 году – еще на 1 млн тонн в год. После 2025 года запланирован рост производства до 17 млн тонн (в 2017 году – 12,1 млн тонн).

Обе компании, подконтрольные Дмитрию Мазепину, планируют к 2025 году увеличить перевалку удобрений через российские порты почти на 6 млн тонн. Такие цифры были подготовлены производителями к совещанию с **Минтрансом** и властями Ленобласти.

«Уралкалий» основной объем экспортных грузов переваливает через собственный «Балтийский балкерный терминал» (ББТ) в Большом порту Санкт-Петербурга. В 2018 году объем перевалки через ББТ составил около 8 млн тонн, с 2022 года ожидается увеличение до максимальных 8,5 млн тонн, следует из материалов к совещанию.

Однако дальнейшее расширение ББТ проблематично, так как обслуживающая терминал железнодорожная станция Автово уже перегружена, полагает собеседник «Интерфакса» в портовой отрасли. Кроме того, есть ограничение по строительству дополнительных складских мощностей – пока законодательно не снят запрет на размещение складов минудобрений на расстоянии ближе 500 метров от моря, напоминает он.

ОДИН НА ВСЕХ

Решить проблему дефицита мощностей по перевалке удобрений в России может проект «Ультрамара», который предполагает строительство комплекса в Усть-Луге мощностью до 12 млн тонн в год. Запуск терминала, куда могут быть перенаправлены объемы из Прибалтики, запланирован на 2022 год.

«Основными предпосылками начала реализации масштабного инвестиционного проекта послужили два фактора: дефицит портовых мощностей и дальнейшее развитие ж/д инфраструктуры порта Усть-Луга», – комментировал проект глава «Ультрамара» Андрей Бонч-Бруевич. По его оценкам, дефицит портовых мощностей по перевалке удобрений в портах Северо-Запада России составляет около 10 млн тонн в год, при этом с 2020 года ожидается рост экспортного потенциала российских производителей.

Помимо «Уралхима», перевалку через терминал «Ультрамара» в Усть-Луге обсуждают «Акрон» и другие крупные производители удобрений, говорят источники «Интерфакса» в отрасли.

Терминал будет размещен в северной части порта Усть-Луга, куда строится отдельная ж/д ветка. Соответственно, поставки пойдут в обход забитых угольными и нефтяными грузами станций, отмечает собеседник агентства, знакомый с проектом.

Логистический оператор «Ультрамар» – крупнейший в России перевозчик минеральных удобрений в контейнерах, работает в портах Санкт-Петербург и Усть-Луга. Владеет «Ультрамаром», по данным система «СПАРК-Интерфакс», его генеральный директор Андрей Бонч-Бруевич. У компании есть совместный с «ФосАгро» балкерный терминал в Усть-Луге – «Смарт Балк Терминал» мощностью 1,5 млн тонн удобрений в год («Ультрамару» принадлежит 30% в проекте, «ФосАгро» – 70%).

ТАСС; 2019.01.31; ПОГРАНИЧНУЮ ЗОНУ СОЗДАДУТ ВОКРУГ СЕВШЕГО НА МЕЛЬ НА КУБАНИ КОРАБЛЯ

Зона пограничного и таможенного контроля будет создана вокруг теплохода «Рио» (флаг Того), севшего на мель в селе Кабардинка под Геленджиком на Кубани и уже превратившегося в местную достопримечательность. Это обусловлено присутствием на борту иностранных граждан, сказали ТАСС в среду в пресс-службе администрации Геленджика.

Жители Новороссийска и Геленджика, между которыми находится село Кабардинка, в первые же дни после инцидента с теплоходом начали организовывать к нему экскурсии. В новогодние праздники на горных тропах образовывались автомобильные пробки из туристов, желающих спуститься к кораблю «Рио». Власти Геленджика на Кубани проведут субботник с привлечением волонтеров и местных жителей, чтобы очистить от мусора, оставленного туристами прибрежную зону возле теплохода.

«Там [на борту корабля] до сих пор находятся граждане другого государства, Сирии. Закон требует, чтобы была оборудована зона пограничного и таможенного контроля в связи с этим. Сегодня прошло селекторное совещание с участием главы Кабардинки. Сейчас прорабатывается возможность эту зону организовать для того, чтобы закрыть доступ к кораблю жителям нашего государства», – сказали ТАСС в пресс-службе.

Собеседник агентства добавила, что ажиотаж вокруг теплохода среди туристов и местных жителей пошел на спад. Однако, по ее словам, спуск людей, желающих посмотреть на теплоход не безопасен. «Чтобы туда [к кораблю] добраться, есть несколько опасных скальных спусков, которые, видимо, нужно дополнительно оборудовать, чтобы обеспечить безопасность людей. Пока это все стихийно», – сказала она.

Ранее сообщалось, что 12 декабря 2018 года в морском порту Новороссийск у теплохода «Рио» оторвался якорь, после дрейфа судно село на мель в районе села Кабардинка. На борту находился 21 человек, никто не пострадал.

<https://tass.ru/obschestvo/6060673>

ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2019.01.31; СУХОГРУЗ ПОД ФЛАГОМ ОСТРОВОВ КУКА СНЯТ С МЕЛИ НА МОРСКОМ КАНАЛЕ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Сухогруз, идущий из Турции в Азов, сняли с мели в Ростовской области вечером в четверг, сообщает пресс-служба ГУ МЧС России по региону.

«Судно снято с мели в 18:15 мск, повреждений нет. Следует в порт Азова для погрузки», – говорится в сообщении.

Информация о посадке судна на мель на третьем колене Азово-Донского морского канала была получена в 15:50 мск. Сухогруз следовал из Турции в Азов под загрузку угля. Экипаж судна 13 человек. К судну было направлено два буксира. Разлива топлива не произошло.

ИНТЕРФАКС ЮГ; 2019.01.31; ТЕПЛОХОД ПОД ФЛАГОМ ИРАНА СЕЛ НА МЕЛЬ В ПОРТУ МАХАЧКАЛЫ – ИСТОЧНИК

Груженный кукурузой теплоход «Кадос», направлявшийся в иранский порт Энзели, в ночь на четверг сел на мель в порту Махачкалы, сообщил агентству «Интерфакс-Юг» информированный источник.

«Информация о ЧП с судном из Ирана «Кадос» поступила около 1:00 мск. Теплоход с тремя тысячами тонн кукурузы на борту сел на мель», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что на судне находится команда из 11 человек, пострадавших нет.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; САХАРОВ АЛЕКСЕЙ; 2019.01.31; ТАНЗАНИЙСКИЕ ТАНКЕРЫ В ЧЕРНОМ МОРЕ ОТБУКСИРУЮТ ПОСЛЕ ПОЛНОГО ВЫГОРАНИЯ ТОПЛИВА

Транспортировка горящих у берегов Крыма танкеров «Канди» и «Маэстро» будет возможна после полного выгорания топлива и обследования судов, сообщило РИА «Новости». По словам представителя **Росморречфлота**, порт, в который отбуксируют суда, еще не определен.

«Горение продолжается – на «Канди» открытое, на «Маэстро» – закрытое. Аварийно-спасательные суда продолжают их орошение. Транспортировка возможна после того, как полностью прекратится горение топлива, корпуса остынут и будет проведено их обследование – чтобы во время буксировки оба судна не затонули», – рассказал представитель **Росморречфлота**.

Суда «Канди» и «Маэстро» под флагом Танзании загорелись вечером 21 января в Керченском проливе. Согласно предварительной информации, пожар вспыхнул во время передачи топлива с борта на борт.

На обоих судах было 32 человека. Из них 12 спаслись, 10 погибли. Еще 10 человек числятся пропавшими без вести, но их активные поиски уже прекращены из-за «отсутствия разумной надежды найти кого-либо живым», отметили в **федеральном агентстве морского и речного транспорта**.

<https://360tv.ru/news/chp/tanzanijskie-tankery-v-chernom-more-otbuksirujut-posle-polnogo-vygoranija-topliva/>

ТАСС; 2019.01.31; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ РАСПРОСТРАНИТЬ РЕЖИМ ТОР «КАНГАЛАССЫ» НА ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ

Власти Якутии планируют распространить режим территории опережающего развития (ТОР) «Кангалассы» на логистические проекты, связанные с планами строительства моста через Лену. Об этом сообщила журналистам в четверг министр экономики региона Майя Данилова.

Ранее сообщалось, что министерство экономики Якутии ведет работу по расширению границ ТОР «Индустриальный парк «Кангалассы» на территорию АО «Жатайская судостроительная верфь». Заявка в Минвостокразвития России может быть направлена в первом

квартале 2019 года, сообщил ТАСС заместитель министра экономики республики Василий Десяткин.

«Сейчас готовится заявка в Минвостокразвития по расширению ТОР «Кангалассы» в части включения Жатайского судоремонтного завода, а также распространения режима ТОР на логистические проекты в Нижнем Бестяхе (Мегино-Кангаласского района Якутии – прим. ТАСС) с учетом [планов] строительства мостового перехода [через Лену]. Будет высокая инвестиционная активность, для чего необходимо создавать благоприятный режим», – сказала Данилова.

О проекте по строительству моста

В Якутии нет ни одного моста через Лену, по всему течению реки имеется лишь Осетровский мост в Иркутской области. Строительство моста в Якутске оценивается в 70-80 млрд рублей, считается, что проект позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся три федеральных маршрута – железная дорога, речной и авиационный транспорт, а также три региональные автодороги. Открытие моста, как предполагается, приведет к росту в регионе грузоперевозок в три раза, до 6 млн тонн в год.

О заинтересованности в участии в строительстве моста через Лену в Якутии на основе частной концессии ранее заявляли китайская компания PowerChina International Group Ltd. и российская инвестиционно-строительная группа «ВИС». Стороны представляли два варианта строительства объекта, сообщил ранее **Росавтодор**. Концессионер из Китая рассматривает возможность строительства неразрезной стальной конструкции, российская компания выступает за вантовую.

О ТОР «Кангалассы»

Проект создания ТОР «Кангалассы» начали реализовывать в 2015 году, администрация Якутска выделила на эти цели 138 га земли. В индустриальном парке на территории монопрофильного поселка Кангалассы создают промышленный комплекс по производству продукции для строительного и жилищно-коммунального хозяйства. Инвестиционный пакет ТОР «Кангалассы» на начало 2019 года составил порядка 2,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6062284>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; 2019.01.31; И СНОВА ПРОБИЛ КАПИТАНСКИЙ ЧАС; СУДОВОДИТЕЛИ ОЦЕНИЛИ РАБОТУ ВОЛЖСКИХ ПУТЕЙЦЕВ

В поселке Октябрьский (Нижегородская обл.) прошла ставшая традиционной встреча капитанов с представителями ФБУ «Администрация Волжского бассейна». В поселке расположены несколько судоремонтных предприятий, поэтому актовый зал, где собираются речники, чтобы обсудить важные для плавсостава вопросы, был заполнен до отказа людьми, для которых слово навигация – не понятие, а образ жизни.

За навигационную страду в бассейне перевезено более 36 млн 662 тыс. тонн грузов, среди которых самое большое количество – строительные (более 20 млн т), наливные – более 9 млн т, зерновые – около 2 млн т, металл – свыше 1 млн т, сера – 888 тыс. т. На 40% выросли перевозки зерновых, на 13,5% – лесных грузов. Меньше, чем в 2017 г., судовладельцы перевезли металла, строительных и прочих грузов. Это сказалось на том, что показатель объема перевозок в 2018 г. на 14,6% ниже, чем в предыдущую навигацию. Спад объемов перевозок наливных грузов частично можно объяснить и тем, что «Лукойл» отказался от транспортировки нефтепродуктов водным транспортом, переключив их на железную дорогу и лишив тем самым флот ЗАО «БашВолготанкер» грузопотока с Саратовского нефтеперерабатывающего завода.

В завершившуюся навигацию в Волжском бассейне были перевезены 1 млн 15 тыс. пассажиров.

Протяженность внутренних водных путей в границах ФБУ «Администрация Волжского бассейна» согласно Перечню ВВП РФ составляет 9231,3 км.

В соответствии с Государственным заданием на 2018 г. и плановый период 2019-2020 гг. в навигацию 2018 г. для судоходства были открыты 3997,6 км водных путей, из них с гарантированными габаритами – 3189,6 км.

Всего, с учетом водных путей, обслуживаемых по договорам (за счет средств заинтересованных организаций) и обслуживаемых за счет внебюджетных средств (с целью безопасности судоходства), было открыто для судоходства 4130,1 км. Из них: с освещаемой обстановкой – 2933,8 км; со светоотражающей обстановкой – 46 км; с неосвещаемой обстановкой – 1150,3 км.

В течение навигации 2018 г. в рабочем ядре ФБУ «Администрация Волжского бассейна» в эксплуатации находилось 157 ед. технического флота.

На эксплуатируемых участках водных путей работали 34 обстановочные бригады.

Для выполнения дноуглубительных работ в навигацию 2018 г. были введены в эксплуатацию 13 земснарядов и 1 плавкран общей технической производительностью 12 190 м³/час, которые извлекли 6,5 млн м³, из них 5,2 млн м³ на транзитных судовых ходах с гарантированными габаритами пути.

В навигацию 2018 г. поддержание гарантированных габаритов пути в границах Горьковского, Чебоксарского (от н.п. Работки до Чебоксарского шлюза) и Волгоградского водохранилищ осуществлялось без производства дноуглубительных работ на судовых ходах.

На русловых изысканиях в 2018 г. были задействованы 8 русловых изыскательских партий, которыми выполнено 13,7 тыс. км промеров.

Тральные работы проводились силами обстановочных бригад и специализированными тральными бригадами. Общий объем выполненных работ составил порядка 655 км².

В течение навигации на судоходных путях Волжского бассейна проведены весенние и осенние инспекторские осмотры путей, по результатам осмотров в актах отмечается, что фактическая расстановка знаков навигационного ограждения соответствует утвержденным схемам, количественный и качественный состав знаков судоходной обстановки отвечает требованиям безопасных условий плавания судов. Видимость знаков и сигнальных огней соответствует требованиям ГОСТ 26600-98, то есть качество действия судоходной обстановки на транзитных водных путях обеспечивает безопасное судоходство.

В прошедшую навигацию в Волжском бассейне эксплуатировались новые буи из полимерных материалов и навигационные фонари с системой дистанционного мониторинга. Представители судоходной компании «ГАМа» для организации более эффективной работы туристического флота на р. Ока в темное время суток предложили путейцам рассмотреть возможность оснащения пластиковых буюв и мостовых переходов радиолокационным отражающим элементом.

Как пояснил руководитель ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрий Бессмертный, государственное задание на 2018 г., обязательной частью которого является содержание водных путей с 1-й по 6-ю категорию, в границах обслуживания ФБУ «Администрация Волжского бассейна» выполнено, срывов гарантированных габаритов пути не было, качество действия судоходной обстановки на транзитных водных путях обеспечивало безопасное судоходство.

К навигации 2018 г. все пусковые нитки судоходных шлюзов были подготовлены к установленным государственным заданием срокам их открытия. Судоходными гидротехническими сооружениями ФБУ «Администрация Волжского бассейна» в навигацию 2018 г. было проведено 20 968 шлюзований, пропущено 39 730 единиц флота, что больше, чем в 2017 г., на 1,8%. Наибольшее количество судов проследовало через шлюзы № 21-24 Самарского района гидротехнических сооружений и судоходства – 14

421. Максимальное количество шлюзований через шлюзы Самарского РГСИС за сутки было зафиксировано 10 июня – 129 единиц флота. Коллективы шлюзов № 17-18 Чебоксарского РГСИС прошлюзовали 7675 единиц флота, что больше, чем в 2017 г., на 8,5%. Максимальное количество судов, пропущенных за сутки через шлюзы № 17-18, было отмечено 17 июня – 74 единицы.

Три коллектива гидроузлов – Чебоксарского, Самарского и Балаковского – работали в условиях продленной навигации. Все поступившие от судоходных компаний заявки на шлюзование за пределами фиксированных сроков навигации в Волжском бассейне выполнены.

По состоянию на 01.12.2018 инспекторами портового контроля за навигационный период были проведены 2630 инспекторских осмотров судов, из которых 421 – пассажирское, были составлены 5284 замечания. В течение навигации для устранения замечаний были задержаны 168 судов, 21- пассажирское.

О ситуации с нарушениями судоводителями правил плавания, других документов, регламентирующих безопасное судоходство, ставшими причиной транспортных происшествий, рассказал начальник Волжского управления государственного морского и речного надзора **Ространнадзора** Олег Абукин. Всего в зоне ответственности Волжского УГМРН произошли 37 транспортных происшествий (на 76% больше, чем в 2017 г.) – 3 аварии и 24 инцидента. Отмечались участвовавшие (с 6 до 17) случаи посадок на мель за пределами судового хода, ударов (с 9 до 14), из которых 2 – соприкосновение с мостами, также участились случаи повреждения судами гидротехнических сооружений. Отдельной темой встречи стали нарушения, допускаемые судоводителями маломерного флота. Чтобы остановить «беспредельщиков» на судовом ходу, по мнению капитанов, необходимо объединить усилия представителей **Ространнадзора** и территориальных отделений транспортной полиции. Судоводители адресовали вопросы работникам ГИМСа с пожеланиями ужесточить контроль за маломерным флотом, чтобы не ломали голову капитаны, как им с составом из четырех барж на судовом ходу обходить лодки рыбаков.

Организаторы встречи – представители администрации Волжского бассейна рассказали капитанам о новшествах нормативных документов, вступивших в силу в 2018 г., о Положении о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания, изменениях в процедурах оформления и выдачи судовых документов, ответили на вопросы судоводителей.

За окном зала, где проходила встреча, прижавшись бортами друг к другу, стояли заснеженные туристические теплоходы. Несколько межнавигационных недель пролетят незаметно, и белоснежные лайнеры выйдут на простор речной волны, а речники снова встанут на вахту.

<http://transportrussia.ru/item/4765-i-snova-probil-kapitanskij-chas.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.01; ХОРОШО ЛЕТИМ; «АЭРОФЛОТ» ВЕРНУЛ БЕСПЛАТНЫЙ АЛКОГОЛЬ ДЛЯ ПассаЖИРОВ ЭКОНОМКЛАССА

С 1 февраля авиакомпания «Аэрофлот» помимо традиционных закусок и горячих блюд будет предлагать пассажирам экономкласса вино и пиво, подтвердили «Российской газете» в пресс-службе перевозчика.

Алкоголь будет предлагаться пассажирам авиарейсов с длительностью полета более трех часов (именно на таких рейсах, по правилам воздушных перевозок, авиакомпания обязана кормить клиентов горячими блюдами). В полете, который длится по расписанию более трех часов, пассажирам экономкласса предложат бокал вина. На рейсах продолжительностью более шести часов будет предлагаться кружка пива. Однако рассчитывать на бесконечный поток алкоголя, очевидно, не придется.

«Аэрофлот» перестал угощать пассажиров экономкласса легкими алкогольными напитками с осени прошлого года. Также на рейсах продолжительностью свыше шести часов для таких пассажиров из меню было убрано мороженое. Вечером в четверг на официальном сайте перевозчика было доступно меню в версии до 1 февраля, где спиртное еще отсутствует.

Для пассажиров бизнес-класса ничего не поменялось. С ноября 2018 года по 31 января 2019 года для них действует обновленное меню. В частности, по данным ряда отраслевых изданий, в нем для пассажиров бизнес-класса была расширена винная карта. Им, в том числе, предлагаются новые марки игристого вина более высокого качества. Его марка также зависит от того, внутренний ли это рейс или международный.

Предлагать легкие алкогольные напитки во время полета – это в целом нормальная европейская практика для авиакомпаний премиум-класса, отметил в беседе с «Российской газетой» главный редактор портала «Авиа.ру» Роман Гусаров. «Аэрофлот» работает на тех же направлениях, что и ведущие европейские перевозчики. Они предлагают также пиво и вино, не переживая за последствия их употребления пассажирами во время полета.

По статистике, дебоширят на борту самолета те пассажиры, которые употребляли спиртное еще до полета либо приобрели алкоголь в «чистой зоне» аэропорта, а также пронесли спиртное в самолет, нарушив правила полета, отмечает Гусаров. По мнению эксперта, число подобных нарушителей с возвратом в меню легких спиртных напитков станет меньше. Пассажирам, страдающим аэрофобией, бокал вина теоретически способен помочь успокоиться, а также помочь заснуть.

<https://rg.ru/2019/01/31/aeroflot-vernul-besplatnyj-alkogol-dlia-passazhirov-ekonomklassa.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.01.31; МИНТРАНС: ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОДРОМАМ НЕ ВЛИЯЮТ НА СТАТИСТИКУ ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ

Минтранс не видит связи между увеличением числа задержек рейсов и требованиями, утвержденными ведомством пару лет назад, по оснащению аэродромов. Как отметили в ведомстве, там не согласны с выводами ряда СМИ, что из-за «новых» требований по оснащению аэродромов гражданской авиации системами управления и контроля за наземным движением выросло число отмененных или задержанных рейсов.

Там напомнили, что они были введены из-за того, что с 2013 по 2017 годы произошло 50 несанкционированных выездов на взлетно-посадочные полосы (ВПП) аэродромов гражданской авиации различных транспортных средств. Один такой случай закончился трагедией, когда в 2014 году снегоуборщик выехал на полосу во время разгона самолета Falcon 50. Все кто был на борту бизнесджета погибли.

Сейчас в России 12 аэродромов, где есть ВПП точного захода на посадку IIIA и II категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО), когда допускается посадка при дальности видимости на ВПП не менее 200 метров и высоте принятия решения не менее 30 метров, а при II категории ИКАО – 300 и 30 метров соответственно. Как отметили в **Минтрансе**, данные цифры наглядно показывают те сложные метеоусловия, при которых производится посадка воздушных судов с сотнями пассажиров на борту. Если нет систем управления и контроля за наземным движением при такой видимости, то это повышает влияние человеческого фактора на безопасность полетов. Увеличивается вероятность потери диспетчером визуального контакта с техникой, осуществляющей работы на летном поле, что может привести к непоправимым последствиям, отмечают в **Минтрансе**. Однако в министерстве допускают, что предприятие или компания, в ведении которой находится аэродром, может не следовать этим требованиям, обеспечив эквивалентный уровень безопасности полетов. Эквивалентные меры должны быть разработаны лицом, эксплуатирующим аэродром, и

согласованы с руководителем соответствующего территориального органа Росавиации, пояснили в Минтрансе.

<https://rg.ru/2019/01/31/mintrans-trebovaniia-k-aerodromam-ne-vliiaut-na-statistiku-zaderzhek-rejsov.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.01.31; АВИАЦИИ СЕВЕРОМ ПРИРАСТАТЬ?; КАК «МЕЛОЧИ» В СОВОКУПНОСТИ СОЗДАЮТ БОЛЬШУЮ ПРОБЛЕМУ

О роли региональной авиации, необходимости ее ускоренного развития с особым энтузиазмом заговорили сразу же после закрытия авиамаршрутов в Египет, Турцию и на Украину. Объемы перевозок по регионам увеличились. Авиакомпаниям просто необходимо было компенсировать потери на международных линиях. Деваться было некуда. Сегодня появился новый всплеск интереса регулятора к регионам. Опять же инициированный. На этот раз поручением Президента России ограничить полеты через Москву хотя бы 50-процентной квотой. Но для этого нужно серьезно заняться наземной инфраструктурой. Как обстоит с этим дело в отдаленных от центра аэропортах, например, в федеральном казенном предприятии «Аэропорты Севера»?

Напомним: федеральным проектом «Развитие инфраструктуры региональных и местных аэропортов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусматривается дополнительное финансирование из средств федерального бюджета на реализацию мероприятий по реконструкции аэродромной инфраструктуры в 66 аэропортах на территории Российской Федерации, в том числе в 38 аэропортах Дальневосточного федерального округа. На реализацию проектов реконструкции аэропортов предусмотрено выделить 171 млрд руб. Из них 88,3 млрд руб. – на аэропорты, являющиеся в регионе единственным круглогодичным видом транспорта. В эту группу включен 41 аэропорт, 13 из них находятся в составе ФКП «Аэропорты Севера».

Допустим, намеченные к реконструкции объекты сполна получают запланированные средства. Почему допустим? Да потому, что 56,8 из 88,3 млрд руб. необходимо изыскать дополнительно. Изыщут с большой вероятностью. Но будут ли они освоены эффективно? Давайте посмотрим, нет ли

серьезных препонов в решении этой задачи.

- С 2014 года в рамках федеральных целевых программ «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» и «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» обеспечена разработка проектной документации и получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» на реконструкцию 17 аэропортов, из которых по трем выполнены строительно-монтажные работы. Это аэропорты Чокурдах, Саккырыр и Тикси, – рассказывает гендиректор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков. – В процессе исполнения программных мероприятий по реконструкции аэропортов в регионе с суровыми климатическими особенностями и сложной транспортной доступностью мы столкнулись с проблемными вопросами, решение которых может в дальнейшем упростить проведение реконструкций на территориях Крайнего Севера.

Подумалось, неужели все те же грабли: устаревшие нормативы, запредельные требования... Оказалось, да. Первым из проблемных вопросов является невозможность внесения изменений в проектную документацию без прохождения государственной экспертизы всего проекта. Проектная документация на реконструкцию аэропортов предприятия, включенных в комплексный план, разрабатывалась в 2014-2016 годах, реализация по некоторым из них запланирована начиная с 2021 года. За это время внедряются новые технологии и оборудование, появляются материалы с улучшенными характеристиками. Также в процессе строительства возникает необходимость

незначительных изменений конструктивов, например, замена основания периметрового ограждения аэропорта с бетонного на лежневое. Поясню: лежневое ограждение – вертикальная конструкция высотой от ступней до груди человека. В общем, принятый в 2016 году механизм проведения экспертизы частичной или модифицированной проектной документации не заработал и был отменен в 2018 году без какой-либо альтернативы.

Но в условиях коротких как строительного сезона, так и периода доставки материалов и оборудования незначительное изменение проектной документации и прохождение государственной экспертизы ведет к перерыву в строительстве минимум на год, напоминает руководитель ФКП.

Для своевременного исполнения государственных программ и общей экономии бюджетных средств здесь предлагают регулятору обратиться в Минстрой России с предложением разработать и утвердить регламент прохождения дополнительной экспертизы в упрощенном порядке.

Отдельно остро стоит проблема урезания сметной стоимости реконструированных объектов. Главгосэкспертиза заявляет об экономии более 200 млрд руб. бюджетных средств только за три квартала 2018 года, озвучивая, что в среднем на 20% сокращается смета затрат на проект, который проходит изучение достоверности стоимости.

Вадим Волков приводит следующие примеры по проектам, получившим положительное заключение, и рассказывает, к чему приводят такие «урезание» и «экономия». Так, по реконструкции аэропорта Тикси при общей стоимости проекта 195 млн руб. из сметы убраны расходы в размере более 22 млн. руб. на перебазировку строительной техники, доставку материалов и затраты на проведение пусконаладочных работ. По реконструкции аэропорта Саккырыр при общей стоимости проекта 290 млн руб. также не учтены затраты в размере более 20 млн. руб. на перебазировку техники, доставку материалов и вахтовый метод производства работ. По реконструкции аэропорта Среднеколымск при общей стоимости работ 249 млн руб. не учтены расходы в размере 184 млн руб. на перебазировку техники, снегоборьбу, но самое главное, не учтен поправочный районный коэффициент, то есть не предусмотрено более половины стоимости проекта.

Все эти аэропорты находятся на удалении в тысячу километров от Якутска, без наличия круглогодичного наземного сообщения, и в них отсутствуют как подрядные организации, способные произвести работы, так и необходимая техника. Соответственно, в таких условиях затруднена полная реализация проектов в связи с сокращением смет.

Учитывая климатические особенности и отсутствие транспортной доступности, маржинальная доходность строительных организаций, работающих на Крайнем Севере, значительно ниже, чем в Центральной России, и такие урезания сметной части зачастую приводят к невыполнению проекта и последующему банкротству подрядчика.

- Кстати, – вспоминает гендиректор, – по аэропорту Среднеколымск подрядчик не смог завершить реконструкцию, и контракт был расторгнут. То есть, когда заказчик противится такому урезанию смет, экспертиза фактически шантажирует его тем, что при несогласии со сметным расчетом она выдаст отрицательное заключение на сметную часть проекта, и реализация проекта фактически выпадет из программных мероприятий до лучших времен. Руководство ФКП опять же вышло с предложением обратиться в Минстрой России, дабы там пересмотрели действующий устаревший метод расчета смет и цен, основанный на нормативах 2001 года, с введением возможности формирования сметной стоимости, приближенной к реальной. Здесь также считают, что требуется законодательно закрепить ответственность Главгосэкспертизы за дальнейшую реализацию проектов, получивших положительные заключения.

Немаловажным вопросом является необходимость упрощения требований к служебно-пассажирским зданиям малых аэропортов. В настоящее время по действующим нормам проектируются служебно-пассажирские здания капитального типа, что в целом экономически не оправданно для малых аэропортов из-за значительных единовременных

капитальных вложений, высоких эксплуатационных затрат впоследствии. Отсутствует единый документ, регламентирующий необходимость тех или иных помещений аэровокзала, их размеры.

Например, предприятием в 2008 году построено служебно-пассажирское здание аэропорта Саккырыр общей площадью 330 м² с пропускной способностью 35 пасс./час. Но при этом стоит отметить, что в поселке, в котором находится аэропорт, проживают около 2 тыс. человек. Такая же ситуация с аэропортом Хандыга, проект реконструкции которого предприятием уже заказан в рамках реализации Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

Оба проекта прошли проверку государственной экспертизы, хотя при одинаковых условиях площади служебно-пассажирских зданий аэропортов Саккырыр и Хандыга они разнятся в 4 раза. Соответственно, будет разница в стоимости строительства, а также, что очень важно, в стоимости содержания зданий. Требуется разработать единые требования к аэровокзалам пропускной способностью 35-50 пасс.в/час, а также к разработке типовых проектов.

Необходимы быстровозводимые здания из сборно-разборных конструкций, эффективность которых подтверждена мировым опытом таких северных стран, как Канада, США и Гренландия.

Также по действующим федеральным авиационным правилам для малых аэропортов существует требование по устройству грунтовых патрульных дорог. Опыт функционирования предприятия показывает, что данные требования для районов Крайнего Севера излишние и не ведут к более высокому уровню защищенности, к тому же они дорогостоящие. Например, стоимость грунтовой патрульной дороги объекта «Реконструкция аэропорта Чокурдах» составила 131 млн руб., объекта «Реконструкция аэропорта Саккырыр» – 57 млн руб. Кроме этого, после строительства патрульных дорог возникают дополнительные затраты на их содержание. Патрулирование можно успешно осуществлять на технике высокой проходимости, на квадроциклах и снегоходах, закупка которых в сотни раз дешевле строительства патрульных дорог. Здесь требуется внести необходимые изменения в законодательство о рекомендательном характере обустройства патрульных дорог для малых аэропортов, что позволит сэкономить бюджетные средства, направляемые на реконструкцию местных аэропортов, убежден гендиректор ФКП.

Следующая проблема – это проведение конкурсных процедур на проектирование аэропорта. Здесь необходимо по аналогии с конкурсами на строительство и реконструкцию введение предквалификационного отбора с требованиями к опыту выполнения аналогичных работ, что позволит отобрать добросовестных проектировщиков и устранить ненадежных участников еще до конкурса. В настоящее время при проведении конкурсов на проектирование аэропортов государственными заказчиками необходимо установление соотношения цены и опыта в размере 60 на 40, то есть решающим фактором является предложенная цена. К примеру, на конкурсах на аудиторские или экспертные услуги такое соотношение составляет 30 на 70, в данном случае опыт является более значимым критерием. В условиях формирования федеральной адресной инвестиционной программы на основании расчетной стоимости проектирования заключение контракта с участником, предложившим более низкую стоимость, зачастую ведет к неисполнению контракта. Как правило, такие участники надеются привлечь на субподряд более квалифицированную организацию, но из-за нехватки финансирования в результате снижения цены на конкурсе не могут разработать проект.

Так, на проектирование аэропорта Нерюнгри в 2014 году был заключен контракт с участником, предложившим наиболее низкую стоимость. В итоге проект проходил государственную экспертизу 3 раза, и все заключения были отрицательными. В июне минувшего года контракт был расторгнут, и за счет внебюджетных источников проект

доработан ФГУП «Аэропроект». В октябре 2018 года получено положительное заключение экспертизы. Это третий случай у предприятия, когда ФГУП «Аэропроект» дорабатывает или перерабатывает проекты неквалифицированных проектировщиков и обеспечивает получение положительного заключения экспертизы.

- При проведении конкурсных процедур возникают сопутствующие проблемные вопросы. В целях реализации программных мероприятий предприятием выбираются подрядные организации на выполнение строительных работ путем проведения конкурсов с ограниченным участием на основании положений Федерального закона о контрактной системе. Стоит отметить, что в настоящее время остро стоит проблема обжалования положений документации неучастниками закупок. К примеру, все поступившие жалобы на проведенные конкурсы нашим предприятием исходили от одного ООО и имели одинаковое содержание.

Уточнили, что это за общество. Из открытых источников Федеральной налоговой службы следует, что созданное в 2015 году общество не ведет никакой уставной деятельности, но является участником 57 арбитражных дел, связанных с обжалованием решений антимонопольных органов. Также оно согласно Единой информационной системе в сфере закупок является подателем сотен жалоб, содержание которых идентичное – на конкурсные процедуры, связанные со строительством и ремонтом. Наконец, выяснили, что данное общество не имеет определенных допусков на выполнение работ и не соответствует критериям, установленным Правительством РФ для допуска к участию в конкурсе.

Таким образом, действия таких «профессиональных жалобщиков» направлены не на участие в конкурсных процедурах, а на шантаж потенциальных подрядчиков. В условиях сложной транспортной доступности в районах Крайнего Севера рассмотрение антимонопольным органом таких необоснованных жалоб и, как следствие, перенос сроков заключения государственных контрактов могут поставить под угрозу срыва начало строительных работ. Мы направляли обращение в антимонопольный орган с предложением разработать и внедрить механизмы предварительной фильтрации жалоб с целью исключения какого-либо шантажа со стороны неучастников закупки, – говорит Вадим Волков.

Наблюдаются шероховатости и в работе с казначейством. В ходе совершенствования управления общественными финансами в конце 2017 года была введена система «Электронный бюджет», в которой не учтены участники бюджетного процесса, выполняющие функции государственного заказчика по переданным полномочиям, что существенно тормозит работу, связанную с прохождением денежных средств через казначейскую систему. Совместно с территориальными органами Федерального казначейства приходится работать через выведенную из постоянного пользования программу удаленного доступа (СУФД). Работа в данной системе осуществляется практически в «ручном» режиме и ограничена по объему передаваемой информации и ее обработки. В будущем при дальнейшем совершенствовании системы «Электронный бюджет» и нормативно-правовой базы может сложиться ситуация, при которой предприятие останется без связи с казначейством, что повлечет за собой срыв сроков исполнения мероприятий по переданным полномочиям.

Это далеко не все вопросы, с которыми сталкиваются авиаторы-северяне. Каждый в отдельности, казалось бы, незначителен. Но в совокупности – это большая проблема!

Тем не менее руководство ФКП не теряет оптимизма. Реализация мероприятий по реконструкции аэропортов, расположенных на территории Крайнего Севера, в нынешних условиях возможна и выполнима. Решение озвученных проблемных вопросов позволит проводить реконструкцию аэропортов более просто, менее затратно, качественно и в установленный срок, убежден Вадим Волков.

<http://transportrussia.ru/item/4761-aviatsii-severom-prirastat.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ ПОЛЕТОВ ДРОНОВ НАД МИТИНГАМИ, РАЗРЕШАЮЩИЙ ПОЛИЦИИ СБИВАТЬ ИХ

В Госдуму внесен законопроект, регулирующий полеты беспилотных летательных аппаратов, сообщили журналистам в аппарате комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции.

Авторами законопроекта выступили ряд депутатов, в том числе председатель комитета Василий Пискарев и член комитета, экс-директор ФСБ Николай Ковалев.

Ранее сообщалось, что в соответствии с законопроектом полиция получит право «временно ограничивать нахождение беспилотных воздушных судов (БВС) в воздушном пространстве над местом проведения публичного (массового) мероприятия и прилегающей к нему территории», а также «пресекать несанкционированное нахождение БВС в воздушном пространстве, в том числе посредством уничтожения и повреждения таких судов, подавления или преобразования сигналов дистанционного управления ими», говорится в сообщении.

О необходимости введения таких ограничений полиция должна будет уведомить **Росавиацию** и организаторов соответствующего массового мероприятия, говорится в сообщении.

Полномочиями по регулированию использования беспилотников предложено наделить Росгвардию, Федеральную службу охраны (ФСО) и ФСБ.

Авторы законопроекта считают, что регулирование необходимо для защиты жизни и здоровья граждан, в антитеррористических целях. При этом поправки не вводят никаких новых ограничений или запретов на использование беспилотных воздушных судов.

«Цель (поправок) – упорядочить законодательство, поскольку массовое использование беспилотников стало возможным совсем недавно, и многие правовые вопросы, в первую очередь, касающиеся безопасности использования БВС и защиты жизни и здоровья граждан, остаются неурегулированными», – отметил В.Пискарев.

«В соответствии с Воздушным кодексом РФ, любые БВС весом от 250 грамм подлежат учету, а о планируемом полете, его месте и времени обязательно необходимо уведомлять соответствующие органы. Человек, который просто купил в интернете дрон и решил запустить его на улице без соответствующего разрешения, уже нарушает закон, за это предусмотрен административный штраф», – сказал он.

В.Пискарев напомнил, что в Москве использование беспилотников – коптеров, дронов, авиамodelей – в пределах МКАД полностью запрещено с 2016 года, но не законом, а приказом **Министерства транспорта**.

За последние годы число нарушений закона с использованием БВС выросло вдвое.

«Было несколько случаев, когда дроны приближались к авиационной технике во время военных парадов и их репетиций – так было в Екатеринбурге и в Хабаровске, и лишь мастерство летчиков позволило избежать столкновения и самых трагических последствий. А в 2016 году из-за очень низко летящего дрона чуть было не пострадали дети – школьники, приехавшие на экскурсию на Куликово поле. Очевидно, что дополнительные меры регулирования здесь необходимы, и наши правоохранительные органы и спецслужбы должны иметь все необходимые полномочия, чтобы обеспечить безопасность граждан», – сказал В.Пискарев.

Такое регулирование, по его словам, есть в США, Канаде, Китае, странах Евросоюза.

В 2017 году комиссия при президенте РФ поручила создать концепцию интеграции беспилотной и «малой» авиации в единое воздушное пространство РФ. В начале 2018 года **Минтранс** РФ сообщил о подготовке законопроекта, который позволит сбивать дроны за несанкционированные полеты. Полномочиями по контролю за соблюдением правил ведомство предлагало наделить МВД и Росгвардию. Сообщалось, что в случае одобрения законопроект может вступить в силу в феврале 2019 года.

В ноябре 2018 года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании, посвященном цифровой трансформации транспортного комплекса, заявил, что сфера применения беспилотных летательных аппаратов будет расширяться, в связи с чем требуется создать систему их мониторинга.

«Сфера их применения будет расширяться, будет расти и парк беспилотников», – сказал Д.Медведев. По его словам, беспилотники и сейчас имеют большую популярность, но в относительно узком сегменте: при съемках фильмов, рекламы, репортажей. «И только сейчас начинают использовать в сельском хозяйстве и строительстве. Это действительно важное применение», – заявил премьер

Однако, по его мнению, рост парка беспилотников не должен быть неконтролируемым, а полеты должны быть безопасны для людей и инфраструктуры. «Для этого нужна система их мониторинга», – сказал премьер.

ТАСС; 2019.01.31; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ РФ В 2018 ГОДУ ПОСТАВИЛ РЕКОРД ЗА ИСТОРИЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

«Впервые достигнута рекордная отметка по перевозкам пассажиров – более 116 млн. И это только силами отечественных авиакомпаний. Впервые аэропорты страны обслужили более 205 млн человек», – заявил глава **Росавиации** Александр **Нерадько** в письме к участникам выставки инфраструктуры гражданской авиации России NAIS 2019.

Эксперты рассказали ТАСС, что помогло достичь рекордных показателей, с какими трудностями пришлось столкнуться отрасли в последние годы и чего следует ждать от выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2019.

Развитие и проблемы отрасли

Как отметил главный редактор интернет-портала Avia.ru Роман Гусаров, в 2018 году отрасль смогла набрать высоту после резкого падения спроса на воздушные авиаперевозки в 2015-2016 годах по причине финансового кризиса. «В стране продолжают развивать наземную инфраструктуру аэропортов, а также строить новые аэровокзалы и реконструируют старые», – отмечает Гусаров.

В свою очередь, по заявлениям официальных лиц **Минтранса**, как минимум 65 региональных аэропортов будут реконструированы или отстроены заново до 2025 года. «В этом году представители отрасли внесли существенный вклад в обеспечение проведения в нашей стране чемпионата мира по футболу. Авиакомпании пополняют свой парк новыми воздушными судами различных типов, как иностранного, так и отечественного производства», – отмечает Гусаров.

По мнению эксперта, в ближайшие годы пассажирские перевозки могут вырасти на 8%, однако основной проблемой отрасли является рост цен на авиатопливо. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, только за девять месяцев 2018 года общие затраты авиакомпаний на топливо выросли на 43% или на 87 млрд рублей – до 288 млрд рублей, при этом потребление авиатоплива выросло только на 9% – до 7 млн тонн.

Кроме того, одной из проблем отрасли считается высокая стоимость авиабилетов, в частности в удаленные регионы страны, из-за чего малые аэропорты считаются убыточными. По словам генерального директора ФПК «Аэропорты Севера» Вадима Волкова, аэропорты убыточны из-за низкой плотности и доходов населения, а также высоких требований к малым аэропортам. «По правилам воздушные гавани должны охраняться ООО «**Минтранс**», что в целом обходится в 200 млн рублей, но мы можем вложить 15 млн рублей без ущерба транспортной безопасности, а остальные деньги направить на реконструкцию взлетно-посадочных полос», – сказал Волков.

В свою очередь, по сообщению пресс-службы холдинга «Аэропорты Регионов», в этом году власти взяли за развитие регионального авиасообщения. «Указом президента поручено до 2024 года расширить сеть межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов. Также на обсуждении в правительстве находится проект

введения дифференцированного НДС на авиационные перевозки, предусматривающий расширение положительной практики снижения налога и обнуление ставки на услуги региональных авиаперевозок», – пояснили ТАСС в пресс-службе холдинга.

Отраслевой форум и выставка

По мнению главы **Росавиации**, доступность перевозок в стране напрямую зависит от уровня развития инфраструктуры гражданской авиации. Планируется, что именно это тема станет основной для участников выставки и форума NAIS, которые пройдут на территории выставочного комплекса «Крокус Экспо» 6-7 февраля 2019 года. Мероприятие проводится в шестой раз и является главным для профессионалов, задействованных в развитии и модернизации гражданской авиации: аэропортов, аэродромов, вертолетных центров, авиакомпаний и других эксплуатантов воздушных судов на территории России и СНГ.

По данным организаторов, более 130 участников из 17 стран мира представят новейшие технологии и решения для модернизации отрасли: оборудование для пассажирских и грузовых терминалов, технику для наземного обслуживания и обеспечения аэродромов, технологии безопасности на воздушном транспорте, цифровые технологии и решения в области кибербезопасности, ОрВД (организации воздушного движения) и многое другое. Кроме того, в рамках выставки состоится форум, который объединит свыше 1000 делегатов: представителей аэропортов, авиакомпаний, регуляторов отрасли и ведущих поставщиков для индустрии. На полях форума будут подведены итоги авиаперевозок ЧМ-2018, участники ознакомятся с лучшими международными практиками управления авиаперевозками и авиационной инфраструктурой, обсудят актуальные вопросы государственной регистрации воздушных судов и поддержания летной годности. Также на форуме состоится церемония награждения лучших авиакомпаний и аэропортов РФ по итогам прошедшего года.

Выставка NAIS традиционно приурочена к празднованию Дня работника гражданской авиации Российской Федерации и проходит при поддержке и участии регуляторов индустрии: **Минтранса России**, **Росавиации**, **Ространснадзора** и Ростуризма.

<https://tass.ru/ekonomika/6062365>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; АЭРОПОРТ «БЕГИШЕВО» В 2018 ГОДУ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА ТРЕТЬ

АО «Аэропорт «Бегишево» (100%-ная «дочка» ПАО «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ)) в 2018 году обслужило 777,3 тыс. пассажиров, что на 32% превышает показатель 2017 года, говорится в сообщении пресс-службы компании.

Пассажиропоток на внутренних рейсах вырос на 28% – до 664,2 тыс. человек, на международных – в 1,6 раза, до 113 тыс. человек.

Наиболее популярными были рейсы в Москву – на этом направлении было перевезено 566,5 тыс. пассажиров или 73% от общего пассажиропотока 2018 года.

Кроме Москвы спросом пользовались рейсы в Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Краснодар, Анталию, Дубай.

Планируется, что в 2019 году из аэропорта «Бегишево» будут открыты рейсы в Узбекистан и Азербайджан, предполагается увеличить частоту выполнения рейсов в Анталию и вернуть в расписание регулярный рейс в Стамбул.

АО «Аэропорт «Бегишево» расположен между городами Набережные Челны и Нижнекамск.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; РОСАВИАЦИЯ СООБЩИЛА О ЖАЛОБАХ ИНОСТРАННЫХ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЕЙ НА КАЧЕСТВО РОССИЙСКОГО АВИАТОПЛИВА

В **Росавиации** сообщили о жалобах иностранных двигателестроительных компаний на качество российского авиатоплива.

«Качество ГСМ у нас, конечно, сейчас не очень. В связи со смешиванием (топлива различного качества – ИФ), отсутствием сертификации ресурсные показатели двигателей импортных воздушных судов, которые приходят в авиакомпании, сокращаются на 50%. То есть если двигателю выдаются 100 тыс. летных часов, то они сокращаются производителем, соответственно, до 50 тыс. часов», – заявил начальник управления поддержания летной годности воздушных судов **Росавиации** Валерий Кудинов на конференции «Авиатопливо – 2019».

«Это они (зарубежные разработчики двигателей – ИФ) так говорят, – пояснил В.Кудинов. – У меня как бы такой официальной информации нет, но на совещаниях, где я присутствовал, такая цифра озвучена была».

Советник руководителя **Росавиации** Павел Михеичев уточнил, что речь идет о статистике влияния российского топлива на двигатели CFM56, которыми оснащаются, в том числе, самые распространенные в мире семейства самолетов Boeing-737 и Airbus A320. «Но мы, мягко говоря, до конца этот вопрос не исследовали», – признал он, сославшись на то, что нефтяные компании не предоставили необходимые для анализа материалы.

Между тем начальник управления технологий и развития производства департамента продаж специальных нефтепродуктов «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) Иван Мирчев заявил на конференции, что «проблема качества отечественного керосина очень сильно надумана».

«Касательно того, что американские и европейские авиационные власти в своих бюллетенях упорно сокращают ресурс межрегламентных пробегов по топливной аппаратуре, ссылаясь на якобы некие недостатки нашего авиакеросина... Эта история происходит уже более 20 лет и, на наш взгляд, это было связано с тем, что нужно было массово завладеть российским рынком авиационных судов, – сказал он. – При этом надо понимать, что если мы говорим, что наше российское топливо некачественное – а, к примеру, Jet A-1, которое ничем не отличается, а по некоторым параметрам уступает нашему родному ТС-1... мы попадаем в определенную технологическую зависимость от западных компаний. Мне представляется, что это, мягко говоря, неправильно».

Представитель «Роснефти» добавил, что компания предлагала иностранным производителям авиадвигателей, в том числе Rolls-Royce, «провести полномасштабные испытания», чтобы доказать, что снижения работоспособности мотора при эксплуатации на российском топливе нет. «Ответ уважаемых коллег из компании Rolls-Royce был в том, что такой необходимости просто нет, и они нисколько не сомневаются в качестве нашего топлива», – заявил И.Мирчев.

В настоящее время у «Роснефти» 6 сертифицированных лабораторий по авиатопливу: в Артеме, Шереметьеве, Краснодаре, Анапе, Красноярске и Сочи.

На ту же тему:

<https://ura.news/news/1052370169>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; НОВЫЕ ПРАВИЛА КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА АВИАТОПЛИВА СЛЕДУЕТ ДОРАБОТАТЬ – РОСАВИАЦИЯ

Новую редакцию федеральных авиационных правил, регламентирующих контроль качества авиатоплива (ФАП-128), нужно доработать, считают в **Росавиации**.

«Со слов коллеги из **Минтранса** внесены изменения в ФАП-128... На оператора наземного обслуживания возложены функции такие: оператор осуществляет контроль качества ГСМ, заправляемых в воздушное судно эксплуатанта, или процедуру проведения аудита организации, которая обеспечивает заправку ГСМ», – сообщил начальник

управления поддержания летной годности воздушных судов **Росавиации** Валерий Кудинов на конференции «Авиатопливо – 2019».

«Я что хотел бы отметить. Дело в том, что организация по наземному обслуживанию – так называемый ground handling – организация для РФ новая, она занимается встречей, обеспечением стоянки и выпуском воздушного судна. Хотел бы отметить, что нет требований к специалистам, которые участвуют в этом процессе, – добавил В.Кудинов. – Есть обеспокоенность, будут ли соблюдаться все требования по качеству ГСМ».

Также, по его словам, ФАП-128 отменяет действующие приказы, так или иначе предъявляющие требования к качеству керосина. Но с учетом, того, что новые правила вступают в силу только через 180 дней после утверждения, на этот же период создается правовой вакуум.

Обязательную сертификацию топливозаправочных компаний и лабораторий ГСМ отменили в середине 2015 года. С тех пор качество топлива по нормам проверяется только при выходе с завода-изготовителя перед выпуском в обращение, дальнейший контроль не предусмотрен, заявляли ранее в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). В **Минтрансе** обещали разработать новые правила контроля качества авиатоплива еще в 2017 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; S7 ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В БАРСЕЛОНУ

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), с 28 апреля 2019 года открывает прямые регулярные рейсы из Санкт-Петербурга (аэропорт «Пулково») в Барселону, говорится в сообщении группы.

Полеты будут выполняться два раза в неделю – по средам и воскресеньям – на A319. Вылет из Санкт-Петербурга в 09:35, прилет в аэропорт Барселоны в 12:50 по местному времени. Обратный рейс отправляется в 13:45 и прибывает в «Пулково» в 19:00.

В сообщении уточняется, что в летнем расписании авиакомпании также появятся прямые регулярные рейсы из «Пулково» на Сардинию (в Ольбию) и Лазурный берег (в Ниццу).

S7 – вторая по величине авиационная группа в РФ, принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

«Пулково» по пассажиропотоку занимает 4-е место в России, в 2018 году обслужил 18 млн 122,286 тыс. пассажиров, что на 12,4% превышает показатель 2017 года. Аэропорт в 2010 году был передан в управление ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС), которое выступает концессионером его реконструкции.

ТАСС; 2019.01.31; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ТАМБОВ СТОИМОСТЬЮ 3,7 МЛРД РУБЛЕЙ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Реконструкция аэропорта Тамбов стоимостью 3,7 млрд рублей начнется в 2020 году, сообщил в четверг журналистам вице-губернатор Тамбовской области Арсен Габуев.

«Столь масштабная реконструкция аэропортового комплекса Тамбова, которая, мы надеемся, начнется уже в следующем году, позволит значительно расширить географию авиaperевозок из аэропорта по России. Кроме того, ожидается значительное увеличение пассажиропотока – со 100 до 300 человек в час», – сказал вице-губернатор.

Он добавил, что сейчас из Тамбова самолеты летают в Москву и Санкт-Петербург, летом добавятся рейсы в Сочи и Симферополь. После реконструкции станут возможны перелеты и в Екатеринбург, Тюмень, Казань, Волгоград, Воронеж, Новосибирск, Иркутск, Красноярск, Читу, Архангельск и Махачкалу.

Как объяснил замгендиректора компании-разработчика проектной документации аэропорта «Новая Авиация» Роман Алексеев, реконструкция продлится два года и пройдет в четыре этапа. «В первые два будет проведен максимальный объем работ, включающий строительство новой взлетно-посадочной полосы протяженностью 2400 м и

аэродрома. Будет современное двухэтажное здание площадью 6,5 тыс. кв. м», – отметил Алексеев.

Кроме того, на территории аэропорта построят котельную, очистные сооружения, водосточно-дренажную систему, дороги, заменят светосигнальное оборудование.

По данным Алексеева, реконструкция обойдется в 3,7 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6064555>

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; ГРАЖДАНСКИЙ СВЕРХЗВУКОВОЙ САМОЛЁТ МОЖЕТ БЫТЬ СПРОЕКТИРОВАН К 2026 ГОДУ

Проектирование сверхзвукового гражданского самолёта ожидается в 2022-2026 годах, сообщил «Интерфаксу» глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«Следующим этапом в 2020 – 2022 годах предварительно должна стать разработка технического задания на демонстратор технологий сверхзвукового пассажирского самолёта, создание такого демонстратора и проведение с его помощью натурных исследований, направленных на совершенствование аэродинамических характеристик и повышение весовой отдачи», – сказал Д.Мантуров.

Он заявил, что с 2022 по 2026 может быть начато эскизное, а затем и рабочее проектирование нового сверхзвукового самолёта – этими работами будет заниматься ОАК с привлечением входящих в её структуру конструкторских бюро и институтов авиационной промышленности.

ПОДХОДЯЩЕЙ СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ ПОКА НЕТ, ДВИГАТЕЛЬ ТУ-160 НЕ ПОДХОДИТ

Глава Минпромторга отметил, что в России отсутствует необходимая для создания такого самолёта маршевая силовая установка – серийно производимый НК-32 (двигатель стратегического ракетносца Ту-160 – ИФ) не сможет отвечать современным требованиям гражданских эксплуатантов.

«Технические параметры проекта создания сверхзвукового пассажирского самолёта, включая облик перспективного двигателя, могут быть рассчитаны по результатам работ, которые сейчас выполняются ЦАГИ», – сказал Д.Мантуров.

По словам министра, ещё предстоит проделать большую работу по формированию пакета нормативной документации, чтобы отрегулировать процессы оценки соответствия для сверхзвуковых гражданских самолётов.

НАУЧНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ ЗА 1,4 МЛРД

В настоящее время по контракту между Минпромторгом и ЦАГИ ведутся исследовательские работы, направленные на создание демонстратора сверхзвукового гражданского самолёта. Эти исследования проводятся специалистами ведущих научных организаций страны – ЦАГИ, МАИ, ЦИАМ, ГосНИИ ГА, а также входящих в ОАК компаний «Гражданские самолёты Сухого» и «ЛИИ им. Громова».

«Стоимость этих работ в период с 2017 по 2019 год составляет 1,37 млрд рублей», – сказали в министерстве.

Исследовательские работы также направлены на «разработку и совершенствование методологии формирования компоновок и оценки аэродинамических, лётно-технических и экологических характеристик сверхзвуковых гражданских самолётов с высоким уровнем топливной эффективности, безопасности полётов, низким уровнем звукового удара и шума на взлёте и посадке».

СВЕРХЗВУКОВОЙ САМОЛЁТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

В понедельник в компании «Туполев» прошло торжественное собрание, посвящённое 50-летию первого полёта Ту-144 – советского сверхзвукового пассажирского самолёта. На мероприятии, в котором участвовали замглавы Минпромторга РФ Олег Бочаров, президент ОАК Юрий Слюсарь и гендиректор «Туполева» Александр Конюхов,

обсуждались перспективы создания в России нового сверхзвукового гражданского самолёта.

«У «Туполева» есть огромное количество задач – сверхзвуковому самолёту нового поколения, однозначно, быть!» – заявил О.Бочаров.

Глава «Туполева» отметил, что в мире «есть некий ренессанс интереса к сверхзвуковым пассажирским самолётам». «Достаточное количество американских и европейских фирм занимаются разработками в области сверхзвуковой пассажирской авиации, строят демонстраторы. Мы на этот путь тоже встали – сделали расчёты, инженерные записки выпустили и будем потихоньку в этом направлении тоже двигаться», – сказал А.Конюхов.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

На данный момент в компании разработаны два варианта облика сверхзвукового делового самолёта (СДС) – с фиксированной и изменяемой геометрией крыла, а также определены его предварительные характеристики: скорость полёта должна составлять 1,8 – 2,0 Маха, дальность – 7,5 тыс км. В салоне может быть размещено 14 пассажирских мест бизнес-класса или 30 мест эконом-класса.

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

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

СРОКИ И СТОИМОСТЬ РАЗРАБОТКИ

«Реализация проекта предполагается в два этапа. Первый этап – разработка самолёта-демонстратора, первый вылет которого запланирован на 2024 год. Второй этап – разработка опытного образца – первый вылет запланирован на 2027 год», – сообщил первый замначальника ПКЦ «Технические проекты» компании «Туполев» Михаил Никулочкин.

По его словам, стоимость научно-исследовательских и экспериментальных работ, включающих создание самолёта-демонстратора, составит более 42 млрд рублей, стоимость опытно-конструкторских работ (ОКР) – 57 млрд рублей, а строительство серийного СДС обойдётся примерно в 6 млрд рублей.

По предварительным расчётам цена билета бизнес-класса Москва-Хабаровск для получения прибыли авиакомпанией должна составить более 150 тыс. рублей, сказал М.Никулочкин.

В «Туполеве» считают разработанную концепцию СДС технически реализуемой, однако отмечают несколько ещё не решённых проблем – необходимость работ по снижению уровня звукового удара, подавлению шума на местности и разработке норм лётной годности для сверхзвуковых пассажирских самолётов. Кроме того, для новой машины потребуется создать перспективный двигатель, который должен обеспечивать заданные характеристики.

ПОРУЧЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА

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

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

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

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

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

ПРЕДПРОЕКТНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; ВС РФ ОТКАЗАЛ РОСАВИАЦИИ В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА О ВЗЫСКАНИИ С НЕЕ В ПОЛЬЗУ «ТРАНСАЭРО» 664 МЛН РУБЛЕЙ

Верховный суд (ВС) РФ 30 января отказал Федеральному агентству воздушного транспорта (**Росавиация**) в пересмотре дела о взыскании в пользу ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» (МОЕХ: ТАЕР) 664 млн рублей, которые бюджет недоплатил за перевозку пассажиров по льготным ценам.

В определении суда, размещенном на сайте, говорится, что «вывод судов о компенсационном характере спорной субсидии на возмещение затрат авиакомпании на перевозку пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно, доводами кассационной жалобы не опровергнут». В связи с этим оснований для пересмотра судебных актов в кассационном порядке нет, следует из документа.

Ранее сообщалось, что Девятый апелляционный арбитражный суд 8 мая 2018 года отменил решение суда первой инстанции о взыскании с **Росавиации** в пользу ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» 664 млн рублей, которые бюджет недоплатил за перевозку пассажиров по льготным ценам.

Арбитражный суд Московского округа 30 октября отменил постановление апелляции и оставил в силе решение суда первой инстанции. Не согласившись с этим, **Росавиация** подала жалобу в Верховный суд РФ.

Спор связан с исполнением договора о предоставлении в 2015 году субсидий из федерального бюджета в пределах 1,095 млрд рублей, выделявшихся для обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно.

Согласно материалам дела, перевозки по сниженным ценам проводились с апреля по октябрь, но субсидии на сумму 363,86 млн рублей компания получила только за период до конца июня.

Представители **Росавиации** говорили, что для получения денег перевозчик должен был своевременно предоставлять справки об отсутствии задолженности перед бюджетом, но Арбитражный суд Москвы, опираясь на позицию Верховного суда РФ, решил, что это не так. «Договором [между «Трансаэро» и **Росавиацией**] предусмотрен закрытый перечень документов, соответствующий правилам [предоставления соответствующих субсидий] – расчет [их] размера, отчет о количестве перевезенных пассажиров и реестр перевозочных документов», – говорилось в отмененном решении первой инстанции. Она констатировала, что все эти документы были представлены, а раз так, то компания должна получить недоплаченные 663,9 млн рублей из бюджета.

О долговых проблемах «Трансаэро» широко известно стало в середине неоплаченного периода. 11 августа 2015 года, как сообщалось, долг перед структурой «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) за авиакеросин поставил под угрозу рейс «Трансаэро» Владивосток – Москва. В итоге компания оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей, на правительственном совещании было принято решение о начале процедуры банкротства компании, у нее был отозван сертификат эксплуатанта, в связи с чем она прекратила полеты. В сентябре 2017 года «Трансаэро» была признана банкротом. Дело о доплате субсидий находится на втором круге рассмотрения. Сначала суды встали на сторону **Росавиации**, но ВС РФ отменил их акты и вернул дело на пересмотр.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА» В ИСКЕ К РОСАВИАЦИИ О ДОПУСКЕ К РЕЙСАМ МОСКВА – БАТУМИ

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил решение судов нижестоящих инстанций об отказе ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) в иске к **Росавиации**, которая выдает авиакомпаниям допуски к международным рейсам, и **Минтрансу** РФ, участвующему в распределении допусков.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу «Победы».

Третье лицо по делу – АО «Ред Вингс».

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Москвы 15 мая 2018 года отклонил иск ООО «Авиакомпания «Победа» к **Росавиации**.

Суд признал законным отказ **Росавиации** в рассмотрении отзыва допуска на полеты по маршруту Москва – Батуми у авиакомпании Red Wings.

Девятый арбитражный апелляционный суд в августе оставил решение в силе.

Выступая на заседании суда первой инстанции, представитель «Победы» подала ходатайство о восстановлении процессуального срока обжалования оспариваемого документа **Росавиации**. Она отметила, что за это время авиакомпания «пыталась восстановить свои права», обращаясь в различные инстанции.

Представитель **Росавиации** заявила, что предъявленные к ведомству требования необоснованны и не подлежат удовлетворению. Она подчеркнула, что «Победа» пропустила срок обжалования и что он не подлежит восстановлению.

По ее словам, перевозки по данному маршруту осуществляют авиакомпании «Сибирь», «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) и Red Wings.

Представители **Минтранса** РФ и АО «Ред Вингс» поддержали позицию **Росавиации**.

Иск был заявлен о признании незаконным отказа в рассмотрении вопроса об отзыве допуска по перевозке пассажиров у авиакомпании АО «Ред Вингс» на линии Москва – Батуми, обязанности рассмотреть этот вопрос.

Из иска следует, что АК «Победа» запрашивала у **Росавиации** допуск на выполнение регулярных рейсов Москва – Батуми, но получила отказ. Допуск при этом достался авиакомпании Red Wings, которая впоследствии открыла рейсы по этому маршруту.

«Победа» ранее просила **Росавиацию** пересмотреть решение, передав допуск ей, но снова получила отказ. Теперь «дочка» «Аэрофлота» просит суд обязать **Росавиацию** отозвать разрешение на полеты в Батуми у Red Wings и передать это право ей, указано в материалах.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот», образована в сентябре 2014 года. Рейсы компании выполняются на самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

Red Wings – российская авиакомпания, базируется в московском аэропорту «Домодедово». Единственный акционер – лизинговая компания «Ильюшин финанс Ко».

В июле 2017 года со ссылкой на материалы, подготовленные **Росавиацией** к заседанию межведомственной комиссии (МВК) при **Минтрансе** РФ по допуску перевозчиков к международным рейсам, сообщалось, что **Росавиация** планирует отозвать у авиакомпании Red Wings допуск на регулярные рейсы Москва – Батуми. В материалах, опубликованных на сайте **Росавиации**, пояснялось, что отозвать допуск ведомство попросила авиакомпания «Победа».

В начале 2017 года сообщалось, что «Победа» получила допуск **Росавиации** на рейсы из Санкт-Петербурга в Батуми до 3 раз в неделю, но летать по этому маршруту так и не начала.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ИСКА К ПОГРАНИЧНИКАМ АЭРОПОРТА «ВНУКОВО»

Авиакомпания «Победа» 25 января подала в Арбитражный суд Москвы заявление об отказе от требований к сотрудникам пограничной службы аэропорта «Внуково», следует из материалов дела.

В связи с этим суд 30 января решил возвратить иск авиакомпании.

Как сообщалось, иск был подан в Арбитражный суд Москвы 24 января. Ответчиками по иску выступают ФСБ и Минфин РФ.

Представитель «Победы» ранее уточнил «Интерфаксу», что ответчиками выступают отряд пограничного контроля ФСБ России во «Внуково» и Минфин.

Сумма исковых требований – 10,74 тыс. руб. Поскольку сумма меньше 500 тыс. рублей, заявление будет рассматриваться в упрощенном порядке, без вызова сторон, добавил тогда представитель «Победы».

В конце декабря 2018 года «Победа» сообщила о задержках рейсов из «Внуково» в связи с претензиями сотрудников пограничной службы к технологии посадки пассажиров в самолет. Тех не устраивало, что посадка пассажиров компании из терминала в автобусы начинается раньше прибытия экипажа на борт.

ИНТЕРФАКС; 2019.01.31; АЭРОПОРТ ТОМСКА ВЫПЛАТИТ АЭРОФЛОТУ 1,6 МЛН РУБ. ПО МИРОВОЙ ЗА ПОВРЕЖДЕНИЕ САМОЛЕТА ПТИЦАМИ

Арбитражный суд Томской области утвердил мировое соглашение между ПАО «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) и ООО «Аэропорт Томск» (входит в холдинг «Новпорт», эксплуатирует аэропорт «Богашево») в рамках иска о компенсации за поврежденный птицами самолет, следует из определения суда.

Аэропорт выплатит авиакомпании 1,595 млн рублей в течение 5 рабочих дней после вступления в силу судебного акта об утверждении мирового соглашения.

Речь идет о повреждении 24 июня 2016 года самолета А320, который выполнял рейс Томск-Москва и был вынужден вернуться из-за попавшей в двигатель птицы. В результате инцидента никто не пострадал.

«Оплата суммы урегулирования не означает признания ответчиком какой-либо вины и ответственности за событие (повреждение судна – ИФ), убытки или какие-либо иные последствия события для истца и иных лиц и осуществляется для скорейшего прекращения судебного спора и исключения всех и любых возможных требований сторон друг к другу вследствие события», – отмечается в мировом соглашении.

Как сообщалось, в октябре «Аэрофлот» подал заявление в Арбитражный суд Томской области о взыскании с томского аэропорта 1,6 млн рублей (стоимость ремонта самолета).

Также сообщалось, что в середине 2017 года Арбитражный суд Томской области отказал авиакомпании «Глобус» (входит в группу S7) во взыскании с ООО «Аэропорт Томск» \$40,5 тыс. и 183 тыс. рублей в качестве компенсации за попадание птицы в двигатель самолета Boeing-737 в 2014 году. В рамках разбирательств было проведено несколько экспертиз.

Кроме того, в июле 2016 года самолету Ан-24, летевшему в Томск из Сургута, пришлось совершить дополнительный круг перед посадкой из-за птиц на взлетно-посадочной полосе.

Томская транспортная прокуратура ранее заявляла, что у аэропорта отсутствует часть оборудования, которое отпугивает птиц: пистолет-ракетница, складные ловушки для ворон, зеркальные шары. Кроме того, аэропорт должен каждые 3 года проверять находящуюся неподалеку свалку бытовых отходов, но при последней проверке в 2013 году в графике она была запланирована лишь на 2017 год.

При этом прокуратура отмечала, что аэропорт закупил часть оборудования для отпугивания птиц: восемь биоакустических приборов, механические птицеотпугивающие приборы, светоотражающие ленты, но этого оказалось недостаточно. Затем аэропорт нанял для отстрела птиц бригаду охотников.

Совладельцами ООО «Аэропорт Томск», которое эксплуатирует аэропорт «Богашево», являются ООО «Новпорт Холдинг» (74,92%) и Фонд госимущества Томской области (25,08%).

ИНТЕРФАКС ЮГ; 2019.01.31; СУД В СОЧИ АРЕСТОВАЛ НА ДВА МЕСЯЦА ЖИТЕЛЯ ПЕТЕРБУРГА, УСТРОИВШЕГО СКАНДАЛ НА БОРТУ САМОЛЕТ, СЛЕДОВАВШЕГО В ТУРЦИЮ

Суд Адлерского района Сочи принял решение об аресте петербуржца Андрея Тищенко, из-за дебоша которого самолет рейсом Санкт-Петербург – Анталия вынужден был сесть в Сочи.

«Избрать для Андрея Тищенко меру пресечения – содержание под стражей на срок два месяца», – сказал судья.

29 января самолет из Санкт-Петербурга на пути в Турцию совершил экстренную посадку в Сочи из-за агрессивного поведения пассажира. Им оказался петербуржец, сотрудник аэропорта «Пулково» А.Тищенко. На допросе он признался, что пронес на борт алкоголь и выпил. В отношении мужчины возбудили уголовное дело по части 1 статьи 213 УК РФ (хулиганство).

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЛОМЕЙКО АЛЕКСАНДРА; 2019.01.31; МОЛНИЯ УДАРИЛА В ПАССАЖИРСКИЙ ЛАЙНЕР, ЛЕТЕВШИЙ В МОСКВУ ИЗ РИМА

Российский самолет, выполнявший рейс Рим – Москва, поразила молния. Об этом сообщил «Интерфакс» со ссылкой на источник в службе аэропорта Шереметьево.

ЧП произошло, когда лайнер Airbus A-320 вылетал из Рима. Экипаж проинформировал диспетчеров, что в борт ударила молния. Системы воздушного судна после случившегося продолжили работу в штатном режиме.

«Критических неисправностей выявлено не было. Самолет продолжил полет и благополучно приземлился в Москве», – подчеркнул собеседник агентства.

По имеющимся данным, пострадавших среди находившихся на борту нет.

После прилета самолет осмотрели специалисты. Они выявили подпалины от удара молнии на элементах лайнера. Борт проверят более тщательно с использованием технических средств. На время его отстранили от полетов.

<https://360tv.ru/news/chp/molnija-udarila-v-passazhirskij-lajner-letevshij-v-moskvu-iz-rima/>