



Ежедневный мониторинг СМИ

11 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.02.09; ДИТРИХ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ФИНАЛИСТЫ «ЛИДЕРОВ РОССИИ» ПРИДУТ РАБОТАТЬ В ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ

Министр транспорта РФ и наставник конкурса «Лидеры России» Евгений **Дитрих** считает, что транспортная отрасль нуждается в его участниках и победителях и рассчитывает, что они придут работать в отрасль.

«Я очень надеюсь, что по итогам сегодняшнего мероприятия те, кто пройдет в финал и будет бороться в финале, – это наши будущие работники», – сказал **Дитрих** журналистам на открытии полуфинала конкурса по Северо-Западному федеральному округу.

Он добавил, что транспортная отрасль нуждается в тех, кто может привнести что-то новое. «Мы смотрели и на предыдущих этапах за участниками и будем активно поддерживать тех, кто прошел в полуфинал и в финале. Транспортная отрасль сегодня остро нуждается в людях, готовых что-то менять», – отметил **министр транспорта**.

Конкурс «Лидеры России» – флагманский проект некоммерческой организации «Россия – страна возможностей», который призван создать работающие социальные лифты для активных граждан. Первый сезон стартовал в октябре 2017 года и завершился в феврале 2018 года. Из почти 200 тыс. человек, подавших заявки на участие, были определены 103 победителя, 67 участников первого сезона получили назначения, в том числе двое стали губернаторами, а четверо – заместителями федеральных министров.

В субботу в Петербурге проходит полуфинал конкурса по СЗФО. В нем принимают участие более 300 представителей от 11 субъектов округа, из которых 11 февраля определят финалистов.

<https://tass.ru/ekonomika/6097307>

РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.09; «НЕ ПОПАЛ В ФИНАЛ. ЧТО ДЕЛАТЬ?» БЕГЛОВ ПОСОВЕТОВАЛ МОЛОДЫМ УПРАВЛЕНЦАМ ПРОЯВЛЯТЬ ЛИДЕРСКИЕ КАЧЕСТВА В ОБЩЕСТВЕННОМ САМОУПРАВЛЕНИИ

В Санкт-Петербурге проходит один из региональных полуфиналов конкурса управленцев «Лидеры России», который проводит АНО «Россия – страна возможностей». 8 февраля участники прошли контрольное тестирование, 9 февраля, день официального открытия, и 10 им предстоит выполнить более десяти заданий, как индивидуальных, так и командных, а уже в понедельник, 11 февраля, они будут знать, кто из них пробился в финал. Об особенностях регионального этапа в Северо-Западном федеральном округе – в материале «ФедералПресс».

Десять финалистов от СЗФО первого, прошлогоднего, конкурса управленцев «Лидеры России» получили назначения и повышения, отметил в своем приветственном слове участникам регионального полуфинала в Санкт-Петербурге на церемонии открытия в гостинице «Прибалтийская» Полномочный представитель Президента Российской Федерации в СЗФО Александр Гуцан.

В качестве примера он назвал менеджера «Сбербанка» Павла Татаренко, он по приглашению губернатора Новгородской области Андрея Никитина возглавил региональное министерство образования. А также сотрудницу транспортной компании

«Деловые линии» Юлию Аблец, которая руководит комитетом по молодежной политике Санкт-Петербурга.

По словам полпреда, конкурс – это не только гранты, но и возможность попасть в государственный кадровый резерв. Но самое главное для всех участников без исключения, и для тех, кто пробьется в финал, и для тех, кто отсеялся на его более ранних стадиях, – это повод проверить себя, понять, в каком направлении двигаться, как в дальнейшем совершенствоваться.

Александр Гуцан также обратил внимание на то, что конкурс стимулирует появление региональных программ, нацеленных на выявление молодых лидеров. В частности, такие программы уже есть в Новгородской области, в Карелии. С аналогичной инициативой выступил и врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Чуть позже, в этот же день, инициатива главы Северной столицы получила документальное закрепление. Было подписано соглашения о сотрудничестве между правительством Петербурга и автономной некоммерческой организацией «Россия – страна возможностей». Предусматривается создание в Санкт-Петербурге эффективной системы поддержки проектов и инициатив по личностной и профессиональной самореализации граждан в различных сферах деятельности. Речь идет как новых проектах, так и о взаимодействии в рамках уже существующих проектов АНО «Россия – страна возможностей».

На церемонию открытия врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов, он же один из наставников конкурса, вышел без галстука. Прежде чем обратиться к залу, он поздравил с днем рождения участника конкурса из Санкт-Петербурга Александра Дубровина, работающего в ПАО «Газпром нефть». Ему исполнился 31 год. И пожелал ему и всем полуфиналистам ставить в жизни самую высокую планку.

Он также поздравил всех полуфиналистов, прошедших обязательное контрольное тестирование, подтверждающее результаты дистанционного этапа конкурса. Это нововведение этого года.

В окончательный список вошло 370 человек. Из них Санкт-Петербург представляют – 263, Калининградскую область – 20, Вологодскую – 18, Мурманскую – 17, Ленинградскую и Архангельскую – по 12, Новгородскую – 10, Карелию – 7, республику Коми – 4, Псковскую область и Ненецкий автономный округ – по 3. Есть среди полуфиналистов и один иностранец – гражданин Украины.

По словам Александра Беглова, все участники конкурса, воспользовавшись им как социальным лифтом, «нажали кнопку верхнего этажа». На его взгляд, самое главное качество лидера – умение создать команду без конкуренции внутри нее, чтобы она работала как синхронные пловцы, которые «не видят и не слышат друг друга», но при этом слаженно работают на победу. Такой должна быть, считает врио губернатора Северной столицы, командная организация работы.

В качестве примера он привел свой опыт работы в администрации президента во времена, когда по полгода не выплачивалась зарплата военным, задерживались пенсии, зарплаты. «Нужно было собрать команду, чтобы решать конкретные задачи», – отметил Александр Беглов. Благодаря, в частности, слаженной командной работе администрации, удалось найти решения этих и многих других проблем, подчеркнул градоначальник.

При этом, говоря о ключевых качествах лидера, он заявил, что «лидер не может быть злым». «Власть и лидер должны быть добрыми. Требовательными и добрыми», – подчеркнул Александр Беглов.

Затем он дал совет, тем, кто не пройдет полуфинальный отбор. «Не попал. Что делать? Все насмарку? Нет, надо проявлять лидерские качества», – заявил врио губернатора.

Для это, как он считает, нужно знать законы, и прежде всего – закон о местном самоуправлении. «В нем есть существенный раздел, посвященный ТОСам (территориальному общественному самоуправлению)», – обратил внимание конкурсантов

Александр Беглов. Он посоветовал им организовать ТОС и «стать лидером там, где живешь», а затем избраться в местное самоуправление, несмотря на все препоны, с которыми придется столкнуться при этом.

Другой наставник конкурса – 45-летний **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** выразил надежду на то, что среди участников окажутся и будущие работники возглавляемого им ведомства. «Мы смотрели и на предыдущих этапах за участниками и будем активно поддерживать тех, кто прошел в полуфинал и в финал. Транспортная отрасль сегодня остро нуждается в людях, готовых что-то менять», – пообещал министр.

При этом он подчеркнул, что все, кто заявился на конкурс, находятся вначале большого пути и уже победили, потому что почувствовали потребность «что-то изменить в окружающем мире».

«Участие – уже ваш выбор», – считает Евгений Дитрих.

Руководитель конкурса «Лидеры России», генеральный директор АНО «Россия – страна возможностей» Алексей Комиссаров попросил поднять руки тех, кто второй раз участвует в конкурсе. Почти половина, сидящих в зале сделали это.

По официальной информации, 40 % участников заявили повторно. Причем, как сообщили на брифинге по оценке работ конкурсантов, регламентом не ограничивается количество попыток стать победителем.

Одна из особенностей полуфинала в этом году состоит в том, что участники будут искать выходы из не выдуманных, а реальных ситуаций, которые представили регионы СЗФО. При этом власти проявляют практический интерес к решениям, которые предложат конкурсанты.

На вопрос «ФедералПресс», из каких регионов поступили задания участникам, на брифинге ответили, что для конкурсантов «региональные ситуации обезличены».

При этом компетенции, которые будут оцениваться, сохранились прежние, отметила эксперт по оценке Юлия Полетаева.

«Это нацеленность на результат, насколько люди инициативны, ориентированы на достижение результата, как доводят дело до конца. Стратегическое мышление – насколько широко, комплексно, долгосрочно они смотрят на проблему. Внедрение изменений – насколько они могут запланировать путь решения задач. Инновационность – соответственно насколько они могут не только развить, но и предложить новое. Работа в команде. Лидерство. Влияние на люде. Компетенции, связанные с коммуникацией, с организацией деятельности», – перечислила эксперт.

Также она отметила важную техническую особенность конкурса в этом году.

«У нас проходит практически мгновенный подсчет результатов и уже в понедельник будут опубликованы результаты сегодняшнего и завтрашнего мероприятий, и в течение следующей недели участники будут получать индивидуальные описания результатов», – сообщила Юлия Полетаева.

<http://fedpress.ru/article/2189211>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6093629>

<https://rg.ru/2019/02/09/reg-szfo/v-peterburge-startoval-polufinal-konkursa-lidery-rossii.html>

<https://nevnov.ru/639139-trebovatelnost-i-dobrota-peterburzhcy-poboryutsya-za-vykhod-v-final-konkursa-lidery-rossii>

Радио, ТВ:

<http://radiovesti.ru/news/1165303/>

<https://topspb.tv/news/2019/02/9/aleksandr-beglov-poprivetstvoval-uchastnikov-regionalnogo-polufinala-konkursa-lidery-rossii/>

<https://www.5-tv.ru/news/239302/aleksandr-beglov-otkryl-polufinal-konkursa-lidery-rossii-vpeterburge/>

<https://www.ntv.ru/novosti/2151384/>

РОССИЯ 24; 2019.02.09; ПОЛУФИНАЛЫ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ» В ЮЖНОМ И СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГАХ

В.: Кто получит грант на миллион рублей и помощь наставника из числа лучших российских управленцев? В Петербурге и Ростове-на-Дону начались полуфиналы конкурса «Лидеры России». Деловые игры, в которых оцениваются участники, основаны не на придуманных ситуациях, а на вполне реальных проблемах. Какие уже удалось решить, знает Анна Лазарева.

КОРР.: Денис Решанов начал управленческую карьеру в 19. Сперва подбирал персонал для фирмы знакомого, сейчас у него одна из крупнейших оутсорсинговых компаний в России.

ДЕНИС РЕШАНОВ, УЧАСТНИК КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ»: Это возможность повзаимодействовать с опытным и сильным наставником, это основное, что меня привлекает. А также это шанс продвинуться по идее. Я занимаюсь людьми, персоналом, трудоустройством. У меня масса разных мыслей на тему, как улучшить жизнь простого человека в России. Я хочу об этих идеях открыто заявить.

КОРР.: Здесь сегодня 400 полуфиналистов со всего Северо-Запада. Любопытно, что почти 40 процентов заявок от тех, кто в прошлом году отбор не прошёл. Наличие «второгодников» организаторов не смущает.

АЛЕКСЕЙ КОМИССАРОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ»: Они не сдались, они не разочаровались, и в конкурсе, и в себе. Они отнеслись к таким временным сложностям как к возможности двигаться дальше, развиваться. Многие мне рассказывали и писали нам в оргкомитет, что они целый год занимались, готовились.

КОРР.: Молодая мама Екатерина Соломатина как раз такой случай. Приехала из Калининграда, где уже девять лет возглавляет отдел по работе с предпринимателями в торгово-промышленной палате. Говорит, в этом году уверенности в своих силах гораздо больше.

ЕКАТЕРИНА СОЛОМАТИНА, УЧАСТНИЦА КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ»: В прошлом году я тоже участвовала, тоже дошла до полуфинала, приезжала в Санкт-Петербург, а в этом году мы с Тёмой решили проверить, как за год изменились наши компетенции. Стали дистанционно принимать участие, как-то всё легко пошло.

КОРР.: Если раньше участников оценивали с помощью тестов, то сейчас смотрят, как они работают в команде. Каждому столу дают задание, нужно выработать коллективное решение, но при этом проявить свои лидерские качества. Все финалисты конкурса получают образовательные гранты на миллион рублей, а победители ещё и наставника из числа лучших российских руководителей. Среди них вице-премьеры, министры, губернаторы и главы крупнейших госкорпораций, компаний – Сбербанк, РЖД, ВГТРК и многих других. Напутствовали участников конкурса временно исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов и **министр транспорта России Евгений Дитрих**, который скромно представился: сын швеи и инженера.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, **МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ**: Вы можете что-то изменить в себе, в окружающем мире, в нашей стране. Пусть это будет только маленький шаг в повышении качества того, что люди привыкли видеть вокруг себя. Пусть это будет новая электричка, которая даст людям радость, пусть это будет новая дорога, пусть это будет просто ремонт дороги, по которой многие ездили много лет и не знали, что бывает лучше.

КОРР.: С этого года в конкурсе принимают участие иностранные граждане, три с половиной тысячи заявок. В полуфинал вышли восемнадцать человек.

ГУДОК; ПОЗОЛОТЧИКОВА ЯНА; 2019.02.11; СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЕ УКАЗАЛИ ПУТЬ; РЖД И АДМИНИСТРАЦИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДОГОВОРИЛИСЬ О РАЗВИТИИ ВНУТРИГОРОДСКОГО И ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ

В минувшую пятницу в Северной столице генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров и врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов обсудили модернизацию железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербургского транспортного узла. По итогам переговоров была достигнута договоренность о финансировании этого проекта в размере 83 млрд руб.

Руководитель РЖД и врио главы региона встречались в Смольном. Как пояснил журналистам Олег Белозеров, в числе намеченных мероприятий – вынос грузового движения за пределы города, создание дополнительных условий по улучшению пригородного сообщения на ряде направлений, развитие вокзалов. «В ближайшее время мы приступим к стадии реализации», – отметил он.

По словам Олега Белозерова, железная дорога проходит по центру города, и ОАО «РЖД» будет создавать комфортные условия для жителей, чтобы работа железнодорожного транспорта не создавала проблем. «Также мы будем стремиться вернуть железной дороге исторический облик, чтобы вписываться в культурный облик города. Эту работу мы проведем с городскими службами, направим инвестиции для того, чтобы соответствовать высокому уровню Санкт-Петербурга», – сказал Олег Белозеров.

Александр Беглов отметил, что для развития московского направления Октябрьской дороги Санкт-Петербург готов предоставить земельные участки под строительство дополнительных путей. Это позволит увеличить частоту скоростного пассажирского сообщения с Москвой и повысить качество внутригородского и пригородного сообщения. Также, по словам врио губернатора, финансирование планируется направить на строительство переходов над путями, мостов, путепроводов.

Эта тема была продолжена на совещании по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области под председательством **министра транспорта РФ** Евгения **Дитриха**, которое прошло в тот же день в Петербургском государственном университете путей сообщения. На встрече обсуждался перечень первоочередных мероприятий по развитию Санкт-Петербургского узла на 2019-2024 годы.

По словам Александра Беглова, в регионе накопился комплекс проблем. «Необходимо переломить тенденцию отставания развития транспортной инфраструктуры от темпов развития территорий в границах агломерации, – отметил он. – С РЖД нашли ряд решений, касающихся расширения железнодорожного узла».

«Нам очень нужны путепроводы. Мы, со своей стороны, будем прилагать все усилия, предоставлять «окна» и выносить коммуникации для того, чтобы создать безбарьерное движение», – отметил Олег Белозеров. Евгений **Дитрих** назвал задачу, которую нужно решить в отношении путепроводов, одной из первоочередных. «Частота движения по железной дороге увеличивается, – сказал министр. – Компания «РЖД» направляет усилия для повышения эффективности своей работы, объемы перевозимых грузов и пассажиров постоянно растут. Мы должны дать людям возможность без узких мест осуществлять пересечение железнодорожных путей на личном автомобиле. Я бы попросил в первую очередь посмотреть на путепроводы с точки зрения строительства новых и расширения существующих».

С докладом о перспективах развития Санкт-Петербургского узла выступил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Петр Кацев, который имеет большой опыт взаимодействия с московским правительством в плане реализации комплексных городских проектов. По его словам, общие инвестиции холдинга на 2019-2024 годы в объекты инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также на обновление пассажирского подвижного состава запланированы в размере 83 млрд руб. Так, Федеральная пассажирская компания планирует закупить 371 вагон для

обновления парка поездов формирования Северо-Западного филиала. Сегодня на балансе филиала находится 2,14 тыс. вагонов. Также в планах закупка 28 «Ласточек», которые встанут на маршруты до Луги, Волховстроя, Любани. Будут реконструированы и модернизированы Московский, Витебский, Ладожский вокзалы Северной столицы и вокзал города Выборг. Сегодня на ОЖД эксплуатируется 32 состава «Ласточек».

По словам Петра Кацыва, компанией совместно с городом и областью составлен перечень приоритетных проектов для включения в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Первоочередными мероприятиями стали усиление московского направления, где на сегодня практически исчерпаны пропускные способности, а также проект организации пригородного сообщения на участке Левашово – Сертолово. На сестрорецком направлении ОАО «РЖД» увеличит размеры пригородного движения, направив дополнительные инвестиции в строительство разъезда Яхтенная и платформы Новая Лахта, а также восстановление путевого развития разъезда Тарховка, который сегодня используется как остановочная платформа.

Перечень проектов также включает развитие радиальных направлений, частичный вынос грузового движения из границ города, усиление инфраструктуры на участке Павлово-на-Неве – Заневский Пост – Ржевка – Ручьи – Лосево.

«На развитие московского направления, по предварительным расчетам, необходимы инвестиции в размере 68,5 млрд руб. с учетом строительства двух путепроводов», – уточнил Петр Кацыв.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1452905>

ТАСС; 2019.02.08; ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ПОДГОТОВЯТ ОБЩИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА ЗА ПОЛТОРА МЕСЯЦА

Город федерального значения Санкт-Петербург и Ленинградская область должны подготовить совместную концепцию развития транспорта в течение полутора месяцев. Такую задачу озвучил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на совещании по развитию транспортной системы двух регионов в Петербурге.

«Я бы попросил за эту работу взяться, я считаю, что для подготовки такой схемы, я считаю, что это может быть сделано достаточно оперативно, в течение месяца-полутора», – сказал **Дитрих**.

На мероприятии также доложили планы по реализации приоритетных транспортных проектов власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В частности, заместитель председателя правительства Ленинградской области Михаил Москвин отметил, что властям региона необходимо около 40 млрд рублей.

В Санкт-Петербурге, как отметил в своем докладе вице-губернатор города Эдуард Батанов, также в ближайшей перспективе предусмотрена реализация ряда проектов на общую сумму 48,5 млрд рублей. Из них город рассчитывает получить из федерального бюджета 17,9 млрд рублей в порядке софинансирования.

<https://tass.ru/ekonomika/6094926>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3879915>

ТВ:

<https://topspb.tv/news/2019/02/8/na-realizaciyu-proektov-razvitiya-transportnoj-infrastruktury-peterburga-vydelyat-179-mlrd-rublej/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; ФЕДЕРАЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА ВСП МОЖЕТ ЗАТЯНУТЬСЯ, ПЕТЕРБУРГУ НАДО ПРИСТУПАТЬ К ПРОЕКТУ БЕЗ НЕГО – МИНТРАНС

Минтранс РФ рекомендует властям Санкт-Петербурга не рассчитывать на скорое получение финансирования проекта Восточного скоростного радиуса (ВСП) из федерального бюджета.

«На федеральный бюджет надейся, а сам не плошай. Я бы взял и начал работать с проектом, а то мы федерального финансирования можем ждать очень долго», – сообщил глава ведомства Евгений Дитрих в рамках совещания по развитию транспортного узла Петербурга и Ленобласти в пятницу.

Вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов в свою очередь сообщил журналистам, что правительство города проработает вопрос реализации проекта ВСП без федерального финансирования. «Будем смотреть (варианты реализации проекта без привлечения федеральных средств – ИФ). Для нас это будет тяжело. Сейчас ведём переговоры не только с тем банком, который вы назвали (ВТБ (МОЕХ: VTBV) – ИФ), но и другими. Отказ от проекта из-за отсутствия федерального финансирования – худший из возможных вариантов», – сказал он.

Восточный скоростной радиус планируется построить от Западного скоростного диаметра по Благодатной улице до Софийской, затем через Фаянсовую улицу, новый мост вдоль Финляндского железнодорожного моста, Зольную улицу, мимо Ладожского вокзала с выходом на Кольцевую автодорогу. Стоимость реализации проекта, по предварительным оценкам, составляет около 165 млрд рублей.

Власти Петербурга подписали с банком ВТБ соглашение о реализации инвестпроекта по строительству ВСП в ходе Петербургского международного экономического форума в 2017 году. Тогда сообщалось, что предполагаемые сроки строительства составляют пять лет.

Бывший губернатор Петербурга Георгий Полтавченко в мае 2018 года сообщал, что конкурс на строительство трассы может быть объявлен в 2019 году. «В мае 2019 года получим полностью готовый проект и после этого объявим открытый конкурс по его реализации на основе государственно-частного партнерства. Заключить концессионное соглашение планируем осенью 2019 года, чтобы еще до начала 2020 года выйти на строительную площадку и к концу 2022 года построить магистраль», – говорил он.

В декабре 2018 года со ссылкой на пресс-службу комитета по развитию транспортной инфраструктуры сообщалось, что правительство Петербурга направило в адрес правительства РФ обращение с просьбой рассмотреть возможность софинансирования из федерального бюджета ряда транспортных проектов на сумму 88,29 млрд рублей на 2019-2024 годы. В список было включено и строительство Восточного скоростного радиуса, а также Южной широтной магистрали и Южно-Волхонской дороги.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20190208/1550597556.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c5d7eac9a794717afc5ab78>

<https://www.kommersant.ru/doc/3880555>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТ ПО АЭРОЭКСПРЕССУ ДО АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО»

Власти Санкт-Петербурга пока не планируют отказываться от строительства железнодорожной линии аэроэкспресса до аэропорта «Пулково», однако намерены пересмотреть проект, сообщил вице-губернатор города Эдуард Батанов журналистам в пятницу.

«От идеи аэроэкспресса пока не отказываемся, но она будет не в той форме, в какой была до вчерашнего дня. Мы должны оптимизировать трассировку, мы должны оптимизировать (проект – ИФ) и понимать затраты по выкупу земель, и мы должны понимать их перед тем, как начинать проект», – сказал он.

По словам Э.Батанова, в случае, если власти Петербурга будут претендовать на федеральное софинансирование проекта, то новый вариант должен быть подготовлен «достаточно быстро». «Мы должны попробовать сделать заявку весной этого года», – сказал он.

Ранее власти Петербурга отменили конкурс на право заключения концессионного соглашения о создании и использовании железнодорожной линии до аэропорта «Пулково» на основе государственно-частного партнерства. Перед этим сроки тендера несколько раз смещались. Изначально предполагалось, что стоимость проекта составит 18,8 млрд рублей, размер частных инвестиций – не менее 8,8 млрд рублей.

Проект включал в себя строительство новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии от точки примыкания к сети общего пользования РЖД, то есть от станции «Шушары» до аэропорта «Пулково». Победитель конкурса также должен был построить конечную станцию «Пулково» и вокзальный комплекс, который будет соединен с аэропортом. Отправной точкой должен был стать Витебский вокзал. Ранее обсуждался проект запуска линии от Балтийского вокзала города.

Предполагалось, что реализация проекта позволит сократить время поездки от аэропорта до центра города с 1 часа до 30 минут, снизить нагрузку на улично-дорожную сеть в связи с сокращением использования личного транспорта, такси и автобусов, а также повысить комфорт и предсказуемость продолжительности поездки в аэропорт.

Власти Петербурга пытаются реализовать проект строительства линии аэроэкспресса до аэропорта «Пулково» со времен губернаторства Валентины Матвиенко. В мае 2018 года бывший глава города Георгий Полтавченко и исполнительный директор ООО «Аэроэкспресс» Валерий Федоров подписали соглашение о намерениях по реализации проекта.

В марте прошлого года бывший вице-губернатор города Игорь Албин сообщал журналистам, что для реализации проекта необходимо порядка 25 млрд рублей, его окупаемость составит 12 лет. Он отмечал, что власти обеспечат до 10 млрд рублей имущественным взносом. По его словам, в рамках проекта необходимо создать порядка 5 км железнодорожных путей.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6094681>

ТВ:

<https://www.1tv.ru/news/2019-02-08/360123->

[kak dobratsya do aeroporta pulkovo obsudili na soveschanii po razvitiyu transportnoy sistemy peterburga i leningradskoy oblasti](#)

ТАСС; 2019.02.08; В ПЕТЕРБУРГЕ РАЗРАБОТАЮТ ОБРАЗОВАТЕЛЬНУЮ ПРОГРАММУ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РФ

Комитет по делам Арктики Санкт-Петербурга совместно с Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) рассматривают возможность создания специальных программ высшего профессионального образования для жителей Арктической зоны России по подготовке наиболее востребованных в регионах технических профессий, сообщил ТАСС в пятницу представитель комитета.

Комитет пока не определил специальности, которые будут изучать будущие ученики из Мурманской области, Ненецкого, Чукотского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Восьмого февраля, в День российской науки, председатель комитета по делам Арктики

Герман Широков и ректор ГУМРФ Сергей Барышников подписали соглашение, предусматривающее применение научного потенциала Санкт-Петербурга для развития Арктических регионов РФ.

«Обсуждается возможность создания специальной образовательной программы для жителей арктической зоны России в рамках ГУМРФ. Комитет по делам Арктики будет проводить исследование рынка труда Арктических районов РФ для подготовки наиболее востребованных специальностей на региональном рынке труда», – сказал он.

Сроки реализации программы собеседник издания не уточнил. В ноябре 2018 года такие соглашения комитет по делам Арктики подписал с Санкт-Петербургским государственным политехническим университетом Петра Великого и Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова был образован в 2012 году после объединения двух старейших вузов города: Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского университета водных коммуникаций. Университет готовит кадры для транспортной отрасли России.

<https://tass.ru/obschestvo/6095896>

На ту же тему:

<http://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=36299>

ТВ:

<https://topspb.tv/news/2019/02/8/aleksandr-beglov-posetil-muzej-istorii-rossijskogo-flota/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЕКАТЕРИНА ФИСЕНКО, СЕРГЕЙ ИЩЕНКО, ДМИТРИЙ ЛУКАШЕВИЧ, ВЛАДИСЛАВ ФРИДОЛИН; 2019.02.08; ТРАНСПОРТНОЕ РАЗВИТИЕ ПЕТЕРБУРГА

В: Когда в Санкт-Петербурге появится скоростная магистраль? Как изменится аэропорт «Пулково» и где пройдут новые участки трассы между северной столицей и Москвой? Эти вопросы сегодня обсуждают на совещании по развитию транспортной системы региона. На изменения в дорожной карте взглянула и Екатерина Фисенко.

КОР: Звание северной столицы у Петербурга, конечно, неслучайно. Большой город, всего сотня километров до двух европейских стран. Маршрут из Китая в Европу тоже проходит здесь. Но транспортная система на сегодняшний день не соответствует статусу, и для устранения всех проблем сроки установлены крайне сжатые.

Петербург вместе с областью сам по себе как гигантская развязка всей страны. Сделать ее функциональной и современной задача ближайших лет. На совещании по вопросу развития транспортной системы главы города, области и **министр транспорта** России.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Мы приступили сегодня к реализации комплексного плана по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры, который дает нам дополнительные возможности для обеспечения связанности субъектов Российской Федерации между собой и связанность территории России в целом.

КОР: Более 50% петербуржцев не хотят расставаться со своими автомобилями. Кольцевая дорога и Западный скоростной диаметр разгружают Петербург, но и этого уже мало. В планах строительство второго диаметра. В ближайшие годы в плотную застройку города на Неве собираются вместить еще 80 километров дорог, и это увеличит скорость передвижения транспорта на 10%.

АЛЕКСАНДР БЕГЛОВ (ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГУБЕРНАТОРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА): Учитывая высокую социально-экономическую значимость этих проектов для наших регионов, предлагаю в рамках сегодняшнего совещания проработать предложения о Санкт-Петербурге и Ленинградской области и

согласовать их для включения в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

КОР: «Пулково» сейчас развивается быстрее любого другого аэропорта страны, и пассажиропоток растет так активно, что Пулковское шоссе уже не выдерживает нагрузок. Проекты метро и аэроэкспресса кажутся одинаково нереальными в условиях Петербурга. Проблема решается.

ЭДУАРД БАТАНОВ (ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА): Обеспечить вывоз пассажиров можно только внеуличным транспортом. Внеуличный транспорт это метро, метробас, трамвай, аэроэкспресс, то есть будем вари... будем выявлять варианты, будем выбирать трассировку.

КОР: Конечно, невозможно быстрое развитие региона без скоростной трассы, соединяющей Петербург со столицей. Трасса М-11 достроена на три четверти. Территории под дальнейшее строительство полностью подготовлены. Город вливается в общую транспортную систему страны.

ТЕЛЕКАНАЛ НТВ; 2019.02.08; ПЕТЕРБУРГСКИЙ И ОБЛАСТНОЙ ТРАНСПОРТ ЖДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ

В Петербурге прошло совещание по развитию транспортной системы. В нем приняли участие специалисты **Минтранса**, правительства 47-го региона и Смольного.

Перевозки из Петербурга в Ленобласть должны стать бесшовными, сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих** на совещании с руководителями двух регионов. По его словам, в приоритете сделать так, чтобы пассажиры вообще не замечали времени, затраченного на путь между субъектами.

Достичь этого можно только расширением существующей транспортной системы и обновлением подвижного состава. Многие направления в ближайшее десятилетие планируют серьезно реконструировать.

Уже готовы проекты соединения трассы «Нарва» с кольцевой автодорогой, что позволит существенно разгрузить КАД. А появление южной магистрали увеличит скорость движения на Волхонском шоссе и трассе «Кола».

Врио губернатора Петербурга Александр Беглов заявил, что в городе слишком много заторов на дорогах, потому что не хватает магистралей непрерывного движения и скоростных диаметров. Но больше всего споров вызвало транспортное сообщение с Пулково. Будут обсуждаться варианты метро, трамвая и аэроэкспресса.

Что касается последнего, то проект аэроэкспресса будет оптимизирован. По словам вице-губернатора Батанова, в случае, если власти Петербурга будут претендовать на федеральное софинансирование проекта, то новый вариант должен быть подготовлен достаточно быстро.

Все решения будут принимать совместно с руководством Пулково и РЖД. Последние также представили свои проекты расширения железнодорожной сети. Например, планируется проложить маршрут в сторону Сертолова и соединить областной город с Финляндским вокзалом.

Петербургский и областной транспорт ждет модернизация

<https://www.ntv.ru/novosti/2150825/>

ПЯТЫЙ КАНАЛ ИЗВЕСТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.02.10; НАТАЛЬЯ КИРИЛЛОВА, СВЕТЛАНА БЕСЕДОВСКАЯ, ВИКТОР ЦЕХОФРЕБОВ, ЕВГЕНИЙ СТРИХА; ПУТЬ В НИКУДА

ВЕДУЩИЙ: В этот вторник суд арестовал владельца автобуса, попавшего в ДТП под Калугой. Напомню, тогда погибли 7 человек, среди них трое детей. Школьники ехали на концерт, но все закончилось трагедией. Выяснилось, что у хозяина транспорта не было соответствующей лицензии. Почему мы снова и снова возвращаемся к этой теме? На

дорогах страны гибнут тысячи людей, но из раза в раз в рейсы отправляются старые или сломанные автобусы, без разрешений и документов и для многих такие поездки становятся роковыми. Наталья Кириллова разбиралась, можно ли остановить этот смертельный конвейер.

КОР.: С первого кадра становится ясно – Сергей Гордеев человек с немалым жизненным опытом. Да и предприниматель с 15летним стажем. Он не мог не знать, для перевозки детей нужна специальная лицензия. А среди его документов такой, оказалось нет. Вообще, рано утром, третьего февраля, вместе с автобусом на 128м км трассы Калуга – Вязьма перевернулось и отношение к предпринимателю Гордееву. До катастрофы этому перевозчику в небольшом городке Смоленской области доверяли детей не только частные клубы, но и школы и детские сады.

Наталья ЛЕОНТЬЕВА, представитель родительского комитета: Поэтому, сомнений в его сознательности, как перевозчика, у нас никогда не возникало.

КОР.: Не смущало, что у него нет лицензии на перевозку детей?

Наталья ЛЕОНТЬЕВА, представитель родительского комитета: Понимаете, мы как родители не проверяли никогда ихние документы.

КОР.: А теперь выяснилось – единственный благонадежный перевозчик держал свои автобусы во дворе частного дома.

С высоты сугрода хорошо видно, что ни охраны ни пункта медицинского осмотра водителей в этом гараже, конечно, нет. Я вот заметила, канистру с надписью «Гордеев» и некий набор инструментов для поддержания автобусов на ходу. Кстати, их в т.н. автопарке – 4. 3 во дворе и 1 за забором. Проржавевший кузов, облупившаяся краска. Этот Мерседес 1974 года рождения, еще старше, чем МАН, который перевернулся. Если верить спидометру, немец пробежал почти 700000 и здесь тоже нет ремней безопасности. На первый взгляд, весь транспорт автопарка Гордеева отработал свое, однако все автобусы до сих пор на ходу, судя по тому, что транспорт не занесен в сугробах.

КОР2: Хочу сейчас техосмотр заказать на автобусы, просто неохота гнать технику куда, хотел бы разобраться с этим попроще.

КОР.: Наш человек позвонил в ту самую компанию в Норильске, где по документам проходил технический осмотр перевернувшийся автобус перевозчика Гордеева. Выяснил, что проверить общественный транспорт можно онлайн. Для этого всего-то нужно 550 рублей.

Александр ХОЛОДОВ, автоэксперт: Любая продажа онлайн это явно незаконные действия. Другое дело, что ответственности получается, у тех кто продал, никакой нет.

КОР.: Пройти настоящую проверку 30летний автобус смоленского предпринимателя без ремонта вряд-ли смог. Получается, купить бумажку дешевле, (Тогда рискуешь чужим здоровьем) и куда проще отправлять автобус один, чем просить в ГАИ машину сопровождения, как того требуют правила перевозки детей.

Кирилл ЯНКОВ, председатель Союза пассажиров: Сопровождение ДПС ГИБДД обязательно, если колонна от 3х автобусов. Если автобусов 1 или 2, то ГИБДД должно быть уведомлено, а если считает нужным – может выделить сопровождение. Если не считает нужным, то сопровождение не выделяется.

КОР.: Отсутствие машины с мигалками, как считают родители погибшей Даши Калашник, вот основная причина аварии. Зимой 2016го года старенький автобус поздно вечером возвращается в Нефтеюганск с детских соревнований по акробатике. Плохая видимость на дороге, плюс неправильно прикрепленный груз, и фура почти перегородила встречу, из-за чего водитель автобуса задевает прицеп и происходит столкновение. 12 погибших, среди которых в основном оказались дети.

Екатерина КАЛАШНИК: Золотую медаль получила, отзвонилась, что соревнования закончились, еду домой.

КОР.: С тех пор прошло 3 года и в перевозках детей Ханты Мансийске много чего изменилось. Например, запретили эксплуатировать транспорт старше 10 лет, а вместо машин сопровождения решили повесить проблесковые маячки на сами автобусы. Их же начинили камерами наблюдения и предложили максимальную скорость передвижения всего 60 км/ч.

Сергей КАЛАШНИК: Но тут большое но. Цена в результате того, что данное предприятие единственное многократно возросла на перевозки. И поэтому денег выделяемых спорткомитету или спорткомитетом спортивной школы, их не хватает даже на половину года.

КОР.: Последняя трагедия под Калугой снова оживила депутатов. Они буквально потребовали ужесточить правила технического осмотра коммерческих пассажирских машин. И министр транспорта с этим согласился.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Техосмотр необходимо совершенствовать, наказание за его прохождение в ненадлежащей форме необходимо ужесточать и жестоко карать за те случаи, когда такой техосмотр подделывается.

КОР.: По факту ДТП возбудили уголовное дело, кроме владельца автобуса сейчас задержан и его водитель, хотя экспертиза алкоголя в его крови не нашла. Да и сами очевидцы, выжившие в той аварии уверяют, всему виной непогода, и гололедица на дороге.

Елена МИРОНОВА: Не было никаких обгонов, не было никаких препятствий на дороге, это точно так. Я сидела на переднем сиденье, и я это все видела.

КОР.: Елена Миронова руководитель танцевального коллектива, который в тот день так и не доехал до конкурса. Хореограф от ушибов почти поправилась, впрочем, выступать ее детям придется нескоро. В ближайшее время они точно не вырвутся из города. Многочисленные проверки, говорит, уже отбили желание заниматься перевозками детей те немногие компании, что работали в Ярцево.

РБК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2019.02.11; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ: РОССИИ НУЖНА НАЦПРОГРАММА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРО; ОТСУТСТВИЕ В РОССИИ ЦЕЛЕВОЙ ГОСПРОГРАММЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРО МЕШАЕТ «ПРОДВИГАТЬ» В МОСКВЕ ПРОЕКТЫ ПОДЗЕМОК В НЕСТОЛИЧНЫХ ГОРОДАХ-МИЛЛИОННИКАХ. ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ВЕРА ГАНЗЯ РАССКАЗАЛА РБК НОВОСИБИРСК О ВИДЕНИИ СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих на парламентском часе 6 февраля сообщил депутатам Госдумы, что денег для строительства метро в регионах нет, так как требуются колоссальные средства.

Также Дитрих добавил, что «метрополитен никогда в рамках транспортных программ у нас не строился» и пояснил, что если к дорожной программе добавить проект строительства метро, то все фонды быстро закончатся.

Депутат от Новосибирской области Вера Ганзя (КПРФ) предложила сформировать и принять госпрограмму по строительству метрополитена в регионах.

- Какие практические инструменты вы видите для возобновления строительства метрополитена в регионах и, в частности, в Новосибирске?

- Главный инструмент строительства метро в городах-миллионниках – это федеральное софинансирование. Это дорогостоящий проект, ни регионам, ни тем более, муниципалитетам эту задачу не решить. Нужно добиваться создания госпрограммы. Метро за счет собственных средств – это очень серьезная нагрузка на бюджет региона и города.

Одним депутатам и сенаторам эту проблему сложно решить, а вот общими усилиями и губернаторов, и депутатов Госдумы это можно сделать.

Вера Ганзя считает, что для программы по строительству метро целесообразно задействовать средства Фонда национального благосостояния. Из этого же источника стоило бы профинансировать и обновление автобусного парка, поскольку региональные бюджеты не в состоянии наладить нормальную работу общественного транспорта, который является для большой доли людей основным средством передвижения.

- Насколько проблемы Новосибирска отличаются от других регионов?

- Не отличаются. Однако, стоит отметить, что Новосибирск более эффективно решает эту задачу. В последние десятилетия были открыты новые станции метро. Поэтому перспектив у нашего города определенно больше. Я постоянно будирую эту тему в Госдуме. В прошлом году получила публичное признание министра финансов РФ Антона Силуанова наличия такой проблемы. Не раз я вносила и поправки в федеральный бюджет на строительство метро в Новосибирске, и выносила их на отдельное голосование. Они регулярно отклоняются, прежде всего, по причине отсутствия программы.

- Что меняется в этом году?

- Я снова подняла эту тему во время встречи с министром транспорта Евгением Дитрихом. Лидер КПРФ Геннадий Зюганов поддержал мое предложение о создании государственной программы строительства метрополитена. Он попросил собрать документы по строительству метро в Новосибирске, Омске и Ростове, потому что я давно занимаюсь этим вопросом. Зюганов постоянно встречается с президентом, где обозначает ключевые проблемы регионов.

- Сколько времени нужно для сбора пакета документов?

- Документы – это проектно-сметная документация. У нас, в Новосибирске, она есть. Такая национальная программа не родится за год, но я буду ее упорно двигать, ходить по министерствам. Надо приделать ноги этой проблеме. Будем работать все вместе. Сегодня в положительном результате такой работы заинтересованы и губернатор, и мэр, и все депутаты. А когда все дружно работают – всё получается.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/11/02/2019/5c60641b9a794730df416bc3>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.08; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАПРЕТИТЬ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КАРШЕРИНГОМ НАРУШАЮЩИМ ПДД АВТОМОБИЛИСТАМ

Заместитель председателя комитета по транспорту и строительству Государственной Думы Владимир Афонский предложил службам безопасности операторов каршеринга отключать от сервиса водителей, которые нарушают правила дорожного движения (ПДД) более пяти раз в год. Об этом парламентарий сообщил Агентству городских новостей «Москва», комментируя предложение депутата Законодательного собрания Ленинградской области Владимира Петрова о запрете пользования машинами каршеринга водителями моложе 25 лет.

«По данным, публикуемым ведущими операторами каршеринга, в среднем на каждый прокатный автомобиль приходит два-четыре штрафа за месяц, но в подавляющем большинстве за превышение скорости на 20-40 км/час. Серьезные нарушения – аварии с нетрезвыми водителями или аварии, после которых пользователь скрывается с места происшествия, по их словам, случаются не часто. Для того, чтобы оценить целесообразность нововведения, необходимо запросить официальную статистику ГИБДД, и, если число нарушений молодых водителей значительно выше среднего уровня, то тогда имеет смысл вернуться к обсуждению этого вопроса. Но не огульно, а избирательно. Например, предложить службам безопасности операторов каршеринга уточнять в ГИБДД статистику нарушений молодых пользователей и не подключать или отключать от сервиса тех, за кем числится более пяти штрафов за год», – сообщил В.Афонский.

Парламентарий отметил, что при рассмотрении ограничений при пользовании каршерингом важно концентрировать внимание не столько на возрасте водителей, сколько на практике вождения.

«По словам экспертов, значительную часть пользователей проекта составляют люди, обладающие водительскими правами, но не имеющие собственного автотранспорта. Соответственно, стаж вождения, измеряемый годами обладания прав, может не совпадать с реальной практикой вождения, что и приводит к достаточно частым ДТП», – заключил В.Афонский.

Как ранее сообщали «Известия», депутат Законодательного собрания Ленинградской области Владимир Петров призвал главу **Минтранса** России Евгения **Дитриха** запретить пользоваться каршерингом водителям моложе 25 лет. Кроме того, по мнению политика, водительский стаж пользователей каршеринга должен составлять не менее трех лет.

<https://www.mskagency.ru/materials/2861637>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.08; «МЫ ОБЯЗАНЫ ДОСТРОИТЬ ДЗЕРЖИНСКУЮ ЛИНИЮ МЕТРО». КОММУНИСТЫ ЛОББИРУЮТ ПРОЕКТ У МЕДВЕДЕВА

Анатолий Локоть на традиционном брифинге с журналистами подтвердил, что для муниципалитета продолжение строительства метрополитена – важнейшая задача.

По итогам отчетного доклада городского департамента транспорта ряд СМИ, особо углубляясь в проблему, написали о том, что Главгосэкспертиза не одобрила продление линии метро, хотя речь шла исключительно о документах. Хотя комментарий мэра Новосибирска Анатолия Локтя на пресс-конференции, по мнению корреспондента «ФедералПресс», был вполне очевидным.

«Дзержинская линия будет построена – это твердая позиция. Я все совещания заканчиваю теми словами, что подготовку к чемпионату мира по хоккею в 2023 году мы просто обязаны достроить Дзержинскую ветку. Без этого говорить, что город готов к чемпионату, просто нельзя», – объяснил глава города.

Локоть рассказал, что проект, действительно, был актуализирован, но возникли вопросы о «необходимости приближения формата к сегодняшним требованиям, чтобы его признали».

«Больше нет никаких замечаний к проекту – предстоит текущая работа. Надеюсь, на этот раз все будет успешно», – констатировал мэр Новосибирска.

Тема с продолжением строительства получила развитие в Госдуме. На встрече фракции КПРФ с министром транспортом Евгением **Дитрихом** прозвучал вопрос по Новосибирску. **Дитрих** рассказал о разработке в рамках нацпроекта «комплексной схемы обслуживания населения общественным транспортом».

«Особо актуальна схема для тех городов, у которых есть проблемы с дальнейшей судьбой метрополитена – в этих проектах должно быть четко указано, насколько оно востребовано в будущем для перевозки пассажиров», – объяснил **министр транспорта РФ**.

По информации «ФедералПресс» модератором встречи был Геннадий Зюганов. Глава думской фракции предложил депутатам подготовить свои предложения по продолжению строительства метро в Новосибирске и пообещал, что поднимет эту тему во время диалога с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым.

Фото: РИА «Новости» / Александр Кряжев.

Последняя станция на Дзержинской ветке это Золотая Нива

<http://fedpress.ru/news/54/policy/2189033>

КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.02.11; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ЗАКАЗАЛИ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ; САМОЗАНЯТЫМ ПРЕДЛОЖАТ ЭЛЕКТРОННЫЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ

Экспертный совет при правительстве РФ представил концепцию регулирования агрегаторов такси. Ее авторы негативно оценивают уже принятый в первом чтении законопроект Госдумы, опасаясь, что он затормозит развитие рынка. В Совете федерации увидели в концепции «верный посыл». Но эксперты предупреждают, что ее реализация может потребовать бюджетных расходов на ведение электронных реестров разрешений на перевозки, и разрабатывают свои идеи регулирования рынка.

Экспертный совет при правительстве РФ при участии экспертов и участников рынка разработал концепцию регулирования агрегаторов такси (есть у “Ъ”). Она направлена вице-премьеру **Максиму Акимову**, главе комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгению Москвичеву и главе временной комиссии Совета федерации по развитию информационного общества Людмиле Боковой. Представитель **Максима Акимова** сообщил, что документ находится в стадии проработки в аппарате вице-преьера. «В концепции фактически говорится о том, что нужно заложить регуляторный фундамент для цифровизации не только такси, но и всей транспортной отрасли, это совершенно верный посыл», - отметила Людмила Бокова.

Рынок такси активно рос последние годы, однако новые инициативы по его регулированию направлены «на торможение существующих положительных тенденций», считают авторы концепции. В качестве примера они приводят проект о регулировании такси, принятый Госдумой в первом чтении в декабре 2018 года. Он вводит персональное разрешение на таксомоторную деятельность и обязывает агрегаторов работать только с получившими его водителями. По новой концепции, агрегатором или «службой заказа легкового такси» может выступать компания, ИП или подразделение иностранной организации, «самостоятельно или совместно с другими лицами осуществляющие обработку информации о заказах».

Также предлагается внедрить электронный реестр разрешений на деятельность такси для всех регионов и предоставить доступ к нему агрегаторам, чтобы предотвратить работу водителей без разрешения. В реестр можно будет добавлять не только ИП и юридические лица, но и самозанятых граждан. В качестве самозанятых уже зарегистрировались более 4 тыс. водителей «Яндекс.Такси», сообщали в компании 21 января.

Ответственность за ущерб пассажиру должен нести в первую очередь перевозчик (например, таксопарк), полагают в экспертном совете. Служба заказа такси может быть привлечена к ответственности, если у таксиста не было лицензии или пассажир получил вред здоровью. Реализация программ страхования самими агрегаторами при этом может стать альтернативой страхования транспортных средств перевозчиком, следует из концепции.

Эксперты и сами агрегаторы поддерживают реформирование действующего законодательства. Такси сейчас регулируется ФЗ-69, принятым в 2011 году. С тех пор в Госдуму неоднократно вносились проекты поправок к этому закону, но ни один не дошел даже до второго чтения. «Существующее регулирование рынка не работает, правил и требований к такси и таксопаркам очень много, но их никто не выполняет», - уверен главный аналитик Российской ассоциации электронных коммуникаций Карен Казарян. По его мнению, в России есть шанс создать в этом сегменте «модельное регулирование» без оглядки на международный опыт.

«На наш взгляд, будущее регулирование должно учитывать целый ряд вопросов, связанных с цифровизацией транспортной сферы и созданием госреестров, а также помогать в создании условий работы для самозанятых водителей и решить проблемы страхования в такси», - отметили в пресс-службе «Яндекс.Такси». В компании считают, что концепцию стоит обсуждать на различных площадках, чтобы сформулировать

сбалансированный и прогрессивный законопроект. В ГК «Везет» приветствуют «любые инициативы, которые могут благотворно сказаться на балансе интересов потребителя, перевозчика и агрегатора».

Ряд пунктов концепции потребует бюджетных средств, считает руководитель центра компетенций Международного евразийского форума такси (МЕФТ) Станислав Швагерус, например, обязанность регионов вести электронные реестры разрешений на перевозки уже есть, но не все регионы ее исполняют как раз из-за нехватки денег. В целом эксперт скептически оценивает концепцию: «Там нет эффективных механизмов для регулирования». По словам Станислава Швагеруса, МЕФТ намерен представить премьеру собственные наработки по совершенствованию законодательства.

<https://www.kommersant.ru/doc/3880511>

КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.02.11; ТАМАНЬ НЕ СРАЗУ СТРОИЛАСЬ; МИНТРАНС ЗАТОРМОЗИЛ РЕШЕНИЕ ПО НОВОМУ ПОРТУ

Как выяснил “Ъ”, несмотря на поддержку вице-преьера **Максима Акимова**, перспективы начала строительства сухогрузного района порта Тамань остаются неопределенными. По данным “Ъ”, **Минтранс** в январе не выполнил поручения вице-преьера и не представил предложения по организационно-правовой и финансовой моделям Тамани, проекты инвестсоглашений и концессий. А вероятный генпродрядчик «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, который может перевести в Тамань строительные мощности с Крымского моста, готов ждать решения правительства только до конца второго квартала.

Во исполнение поручения вице-преьера **Максима Акимова** от 1 ноября 2018 года (см. “Ъ” от 13 ноября) «Стройгазмонтаж» (СГМ) Аркадия Ротенберга проработал использование при строительстве сухогрузного района морского порта Тамань своих технических мощностей, ранее задействованных на строительстве Крымского моста. Как следует из письма СГМ от 31 января (есть у “Ъ”) главе ООО «РМП-Тамань» (исполнитель и координатор Тамани) Игорю Русу, решение о начале строительства порта надо принять до конца второго квартала, иначе мощности переведут на другие объекты СГМ. По оценкам компании, подготовительные работы по объектам федеральной собственности могут быть начаты в четвертом квартале, строительно-монтажные – в первом квартале 2020 года, а в четвертом квартале того же года могут стартовать строительно-монтажные работы по терминалам.

Мощности, задействованные ранее на мосту, находятся вблизи порта, их использование в эти сроки уменьшит затраты на их мобилизацию, сократит ее сроки, оптимизирует стоимость строительства, отмечается в письме СГМ. Представитель семьи Ротенбергов отказалась от комментариев.

Предварительные инвестмеморандумы по сухогрузному району в Тамани заключены в 2015 году, но в 2017 году его решили реализовывать из внебюджетных источников, что потребовало корректировки модели. По презентации **Минтранса** к ноябрю 2018 года, капзатраты – 232 млрд руб., из них затраты концессионера – 91,5 млрд руб., около 126 млрд руб. – терминалы, 14,5 млрд руб. – железнодорожная станция. Сроки строительства – 2018-2028 годы, грузооборот 98,94 млн тонн в год. Среди инвесторов значатся «Кузбассразрезуголь» Андрея Бокарева, СУЭК и «Еврохим» Андрея Мельниченко, «Металлоинвест» Алишера Усманова и структура «Роснефти» «РН-Бункер». Как сообщал РБК в декабре 2018 года, якорным инвестором порта может стать ОАО РЖД.

Но, по данным “Ъ”, сроки начала проекта под вопросом: большая часть поручений **Минтрансу** и **Росморречфлоту** не выполнена. Глава **Росморречфлота** Юрий Цветков, отвечая на вопрос “Ъ” в конце января, отмечал, что проект будет реализован по скорректированной схеме – с исключением земельных участков ОТЭКО Мишеля Литвака

(сейчас работает в Тамани). По протоколу совещания 1 ноября, **Росморречфлот** и ОТЭКО до 1 декабря должны были определить границы проекта. Господин **Цветков** сообщал, что проектирование, не учитывающее эти участки, в заключительной стадии, планируется создание искусственных земельных сооружений. При этом он утверждал, что «все идет в соответствии с планом», утвержденным **Максимом Акимовым**.

Согласно протоколу поручений, до 15 января **Минтранс**, **Росморречфлот**, его ФГУП «**Росморпорт**», «РМП-Тамань» и инвесторы должны были дать в правительство согласованные предложения по организационно-правовой и финансовой моделям Тамани, а до 1 февраля от **Росморречфлота**, Минэкономики и заинтересованных сторон ждали инвестсоглашений с обязательствами по строительству терминалов и их обеспечению грузами, акционерных соглашений по вхождению в «РМП-Тамань» и основных условий концессии. По данным “Ъ”, это не выполнено. В **Росморречфлоте** отказались от комментариев, в **Минтрансе** не ответили на запрос “Ъ”, в компаниях тему не комментировали.

Источник “Ъ” на рынке заметил, что пока нет понимания, как реализовать проект с несколькими частными инвесторами. Так, у порта Лавна в Мурманске есть ключевой инвестор ГТЛК, заключена концессия, можно распределить проект между участниками, пояснил он, но у ГТЛК есть деньги, она может начать стройку, в отличие от «РМП-Тамань», чей бюджет идет через «**Росморпорт**».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что нерасторопность **Минтранса** создает риски для проекта: в условиях конкуренции по строительству экспортных терминалов инвесторы вынуждены будут перерабатывать проекты, что может изменить конфигурацию Тамани. По его словам, привлечение СГМ наиболее оптимально, это дает экономический эффект за счет релокации мощностей и опыта компании, а пропуск срока минимум на год увеличит сроки реализации и стоимость порта Тамань.

<https://www.kommersant.ru/doc/3880515>

ТАСС; 2019.02.10; РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА ГОССОВЕТА ПО ТЕМЕ ЖИЛЬЯ ОТКРЫВАЕТСЯ В КАЗАНИ

Расширенное заседание президиума Государственного совета в новом формате стартует в воскресенье в Казани. Как сообщалось ранее, президент России Владимир Путин поручил провести это заседание в столице Татарстана 10-12 февраля. Оно посвящено работе органов исполнительной власти субъектов РФ по улучшению жилищных условий населения и формированию благоприятной городской среды. Как ожидается, глава государства присоединится к обсуждению 12 февраля.

Ранее президиум Госсовета проходил в виде одного совещания под председательством президента. Однако с ноября 2018 года формат заседаний был изменен. Теперь обсуждение заявленной темы ведется в течение нескольких дней при участии представителей правительства и регионов. Оно разделено на несколько секций, а дискуссии проходят с акцентом на достижение задач, поставленных в приоритетных национальных проектах.

В финальном дне обсуждения принимает участие президент. Новый формат проведения заседания Госсовета предполагает неформальный диалог Путина с главами субъектов РФ в закрытом режиме. Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков подчеркивал, что такой формат «показал свою эффективность». По словам представителя Кремля, он позволяет «создать атмосферу, наиболее благоприятствующую именно откровенному, прямому, зачастую не совсем дипломатичному обмену мнениями по самым важным вопросам, которые связаны с реализацией стратегических задач, поставленных в майском указе президента».

Первое заседание президиума Госсовета в формате круглых столов состоялось 23 ноября 2018 года в Крыму и было посвящено реализации 12 национальных проектов. Было

сформировано несколько тематических круглых столов, посвященных, в частности, демографии и здравоохранению, науке и образованию, жилью и городской среде, экологии, цифровой экономике и инфраструктуре, культуре, экономике. В каждом из них принимали участие профильные вице-премьеры и руководители регионов. Президент на заседании возглавлял круглый стол под названием «Системные вопросы», в работе которого также приняли участие первый заместитель руководителя администрации президента РФ Сергей Кириенко, помощники президента Андрей Белоусов и Игорь Левитин, первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов и мэр Москвы Сергей Собянин.

Позднее Кириенко сообщал о планах Кремля провести отдельные заседания президиума Госсовета по каждому из 12 национальных проектов. «Президент принял решение, что по такому принципу президиумы Госсовета теперь будут проходить по отдельным направлениям. Мы рассматривали всю задачу по реализации всей совокупности национальных проектов, а дальше президент планирует в таком же формате диалога и совместной работы губернаторов, министров, вице-премьеров проводить президиумы Госсовета по каждому из направлений каждого национального проекта», – сказал Кириенко. По его словам, «многие из заседаний будут проходить с выездом в регионы».

Позитивно оценили новый формат и эксперты. Так, директор Института новейших государств Алексей Мартынов отмечал, что он стал «другим взглядом на систему государственного управления». По его словам, такое изменение «с одной стороны – оптимизация, с другой стороны – усиление государственного управления, когда все участвуют в управлении страной».

Нацпроект «Жилье и городская среда»

Жилищный нацпроект рассчитан на 2019-2024 годы, он подразумевает расходы в размере более 1 трлн рублей и ставит целью улучшение жилищных условий не менее 5 млн семей ежегодно к 2024 году. Паспорт нацпроекта содержит четыре раздела: «Жилье», «Обеспечение устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда», «Ипотека» и «Формирование комфортной городской среды». Он предполагает увеличение объема жилищного строительства в РФ не менее чем до 120 млн кв. м в год в 2024 году.

При этом, по данным Росстата, по итогам 2018 года этот показатель составил 75,3 млн кв. м. Увеличение объема ввода жилья планируется достичь в том числе за счет введения безрисковых для граждан инструментов инвестирования в жилищное строительство, эффективного вовлечения земель в оборот, господдержки строительства инфраструктуры в жилых проектах, а также модернизации строительной отрасли и оптимизации административных процедур. Также в нацпроекте ставится задача по развитию ипотечного рынка, в том числе за счет роста рынка ипотечных ценных бумаг.

Что касается сокращения объема непригодного для проживания жилья, то, согласно документу, до 2024 года планируется переселить в новые дома более 664 тыс. человек, которые в настоящий момент живут в аварийном фонде площадью 12 млн кв. м.

Еще одна цель нацпроекта – увеличение к концу 2024 года доли городов с благоприятной средой с 20% до 60% от общего количества городов РФ. Методика формирования индекса городской среды должна быть утверждена до 1 марта 2019 года. Среди критериев оценки – доступность городской среды для маломобильных групп населения и цифровизация городского хозяйства. Также будет учитываться то, как программы благоустройства городов синхронизируются с другими национальными проектами.

<https://tass.ru/nedvizhmost/6098040>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.02.10; «ВЭБ.РФ» ПРИДУМАЛ НОВЫЕ СПОСОБЫ ПРИВЛЕЧЬ ИНВЕСТОРОВ В РОССИЮ; ГАРАНТИРОВАТЬ МОЖНО

НЕ ТОЛЬКО КРЕДИТЫ, НО И ВЛОЖЕНИЯ В КАПИТАЛ, И ДАЖЕ ДОХОДНОСТЬ

За шесть лет России предстоит потратить на национальные проекты 20,8 трлн руб., но федеральный бюджет готов дать лишь 13 трлн. Остальное нужно привлекать от частных инвесторов. Ситуация с инвесторами катастрофическая, без особых мер не удастся выполнить комплексный план развития магистральной инфраструктуры (цена транспортной части – 6,3 трлн руб.) более чем на 10%, переживает участник рынка инфраструктуры.

ВЭБ готов купить

«ВЭБ.РФ» придумал принципиально новый способ завлечь инвесторов в промышленные проекты, в создание транспортной и городской инфраструктуры, а также в цифровую экономику. ВЭБ выдаст специальные гарантии для защиты акционерного финансирования, рассказал «Ведомостям» зампред «ВЭБ.РФ» Даниил Алгульян. Приобретая гарантию (стоимость – от 1 до 6% годовых), инвесторы получают несгораемую сумму.

Если по истечении срока инвестконтракта инвестор не сможет продать свою долю без потерь, ВЭБ выплатит ему компенсацию либо выкупит его акции по заранее согласованной цене. К примеру, если инвестор вложил 1 млрд руб., сумма покрывалась гарантиями ВЭБа на 70%, инвестор в любом случае получит (от ВЭБа или от сделки) не менее 700 млн руб.

Использование средств должно быть целевым, данное условие обязательно предусматривается в гарантии. В случае дефолта по кредиту, обеспеченному кредитной гарантией ВЭБа, ВЭБ будет платить по гарантии в соответствии с графиком погашения по кредитному договору.

В случае ухудшения ситуации с проектом ВЭБ совместно с кредиторами принимает решение: оздоравливать проект, реализовывать обеспечение и залоги или банкротить.

Стоимость гарантии зависит от рисков проекта (от 0,5 до 6% в зависимости от рынков сбыта, обеспечения, залогов и поручительств). В некоторых случаях возможно использование плавающей ставки – в зависимости от финансовой успешности проекта.

Первые сделки обсуждаются с российскими, китайскими и арабскими инвесторами. Гарантироваться могут сумма, доля вложения в акционерный капитал (в основном 40-50%, но иногда и до 100%), в отдельных случаях – даже доходность. Поскольку ВЭБ будет (как правило) закрывать гарантиями лишь часть акционерных инвестиций, инвесторы будут заинтересованы в проекте, в качественном управлении, чтобы получить максимум при продаже, уверен Алгульян.

Рынок готов продать

В России гарантии для акционерных инвестиций прежде не выдавались: опрошенные «Ведомостями» консультанты большой четверки не могут вспомнить ничего подобного, но ВЭБ, объясняет Алгульян, ориентируется на европейские институты развития – там похожие инструменты (downside protection) уже применяются.

Идея нормальная, оценивает председатель наблюдательного совета Московской биржи Олег Вьюгин: актив по заранее оговоренной цене могут выкупать частные инвестфонды, в основном это зарубежная практика. Вопрос в том, чтобы определить справедливую цену, замечает он, минимизировать риск потерь ВЭБа – для этого нужно, чтобы такие решения принимали менеджеры, которые руководствуются исключительно собственным КРІ, без вмешательства государства.

Это был бы хороший инструмент в инфраструктурных проектах с участием государства, идея может отлично работать для долгосрочных низкорисковых проектов, например концессий и государственно-частных партнерств, говорит гендиректор «Сколково – венчурные инвестиции» Василий Белов. Для проектного финансирования не очень

хорошо, замечает он: финансовый институт получает актив и непонятно, что делать с долями в нем в случае реализации опциона (негативного сценария).

Гарантии возврата акционерных инвестиций могут поощрять акционеров завышать искусственно свои инвестиции и делать проекты не за счет своих денег, а за счет банковских и вэбовских, говорит первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов: «Лучше, если ВЭБ зайдет в проекты в качестве миноритарного акционера с меньшей доходностью, это позволит основному акционеру больше заработать». Банки будут в таких проектах сомневаться, говорит он.

«Уверен, ВЭБ потребует, чтобы и сами инвесторы вложили по максимуму денег, это справедливо», – сказал президент инвестиционной группы «Московские партнеры» Евгений Коган. ВЭБ идет за потребностями рынка, радуется он, это вызывает уважение.

Серьезным иностранным инвесторам не в нефтегазовые проекты потребуются и гарантии доходности – не менее 12% годовых, оценивает финансист Андрей Мовчан: гарантировать возврат части тела долга недостаточно. Другое дело – инвестиции внутренние, рассуждает он: если ВЭБ гарантирует «Газпрому» инвестиции в трубопровод или завод, которые тот и так планировал построить, правительство рапортует, что инвестиции выросли. Хотелось бы, чтобы получился инструмент для многих, а не только для всем известных фамилий, резюмирует Коган.

Как прежде

Гарантии акционерам – лишь часть новой концепции инвестиционных гарантий «ВЭБ.РФ», рассказывает Алгульян.

Использование средств должно быть целевым, данное условие обязательно предусматривается в гарантии. В случае дефолта по кредиту, обеспеченному кредитной гарантией ВЭБа, ВЭБ будет платить по гарантии в соответствии с графиком погашения по кредитному договору.

В случае ухудшения ситуации с проектом ВЭБ совместно с кредиторами принимает решение: оздоравливать проект, реализовывать обеспечение и залоги или банкротить.

Стоимость гарантии зависит от рисков проекта (от 0,5 до 6% в зависимости от рынков сбыта, обеспечения, залогов и поручительств). В некоторых случаях возможно использование плавающей ставки – в зависимости от финансовой успешности проекта.

В основном ВЭБ планирует выдавать привычные гарантии полного или частичного возврата кредитов – примерно на 40% кредита, говорит Алгульян. Гарантия может быть выдана под определенный риск, а может полностью закрывать все риски, связанные с возвратом кредита. Но, выдавая полную гарантию, ВЭБ берет на себя регуляторный риск – и в этом проблема, подхватывает федеральный чиновник: на реализацию проекта может повлиять нестабильность законодательства и регулирования, а ВЭБ не может заблаговременно оценить такие риски и не может за них отвечать.

ВЭБ уже выдал гарантий более чем на 1 трлн руб., в 2018 г. – на 110 млрд, они вступили в силу. «Это становится существенной частью деятельности ВЭБа», – констатирует Алгульян. Прежде ВЭБ активно выдавал экспортные гарантии – для поставок энергетических турбин в страны СНГ, самолетов в Латинскую Америку, а остальные подобные решения принимались от случая к случаю: например, гарантия возврата кредитных средств ВЭБа понадобилась «Ямал СПГ».

Самое время

Теперь для запуска гарантийной программы подходящий момент: на рынке достаточно ликвидности, а риск-оценка банков пропускает немногих заемщиков – институт развития должен брать риски, помогая инвесторам и кредиторам направлять ресурсы в экономику, продолжает Алгульян.

При выдаче гарантий ВЭБ рискует даже меньше, чем при кредите или при вхождении в капитал, говорит главный экономист ПФ «Капитал» Евгений Надоршин: «Выглядит как попытка разумно распорядиться немногими ресурсами».

Фондирование ВЭБа слишком дорогое, гарантии будут выгоднее, замечает представитель ВЭБа.

Гарантиями ВЭБ может привлечь инвесторов в проекты, которые раньше не запускались, особенно в крупные, радуется директор по металлургии Prosperity Capital Management Николай Сосновский.

Гарантии ВЭБа уже работают, информирует его представитель: они позволят начать строительство инфраструктуры в Сибирском федеральном округе, где коммерческий банк предоставляет финансирование под частичную гарантию ВЭБа. Есть и другой пример, продолжает он: ВЭБ участвует в промышленном проекте в синдикате с коммерческим банком и как кредитор, и как гарант части кредита коммерческого банка.

Через гарантии ВЭБа государство вкладывает деньги налогоплательщиков, помогая создавать новые рабочие места и стимулировать экономику, комментирует Сосновский, но эффективнее было бы работать над улучшением инвестиционного климата иначе, улучшая судебную систему, защиту частной собственности, – создать систему, которая не потребует подпорок и расходов на администрирование каждого проекта. Но пока этого нет, многие инвесторы хотели бы получить от ВЭБа такую гарантию, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/02/10/793733-vebrf-privlech>

ГУДОК; ПОЗОЛОТЧИКОВА ЯНА; 2019.02.11; УНИВЕРСИТЕТЫ ВХОДЯТ В СЕТЬ; СОВРЕМЕННОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДОЛЖНО ВЫПОЛНЯТЬ ВОСПИТАТЕЛЬНЫЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ

В прошлом году инженерная общественность России, Испании и Франции отмечала 260-летие со дня рождения выдающегося инженера, ученого и первого ректора Института Корпуса инженеров путей сообщения Августина Бетанкура. 2019-й – год 210-летия со дня основания первого транспортного вуза России – Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) Императора Александра I. О ситуации, складывающейся в инженерном образовании, «Гудок» поговорил с ректором этого вуза Александром Паньчевым.

- Александр Юрьевич, как изменились за 210 лет задачи, стоящие перед вузом?

- Одна из ключевых задач вуза – отслеживать изменения запросов производства, наших заказчиков-работодателей к выпускникам. И она неизменна. А для этого нужна плановая работа на всех уровнях и производства, и вуза.

Сегодня университет заключил, без учета главного заказчика – ОАО «РЖД» и его филиалов, более 130 соглашений о сотрудничестве с АО «Федеральная пассажирская компания», ООО «ЛокоТех-Сервис», ООО «ТМХ-Сервис», АО «Порт Усть-Луга транспортная компания», ГУП РК «Керченский металлургический завод», АО «Синара – Транспортные машины», «Трансойл» и другими.

Основные формы взаимодействия – совместная научно-исследовательская деятельность, содействие трудоустройству выпускников, участие представителей предприятий и организаций в процессе подготовки специалистов. Это формирование образовательных программ, организация практик на профильных предприятиях, участие руководителей и ведущих специалистов предприятий в учебном процессе и оценке качества подготовки выпускников, целевое обучение, реализация программ профессиональной переподготовки и повышения квалификации.

- Какие качественные изменения происходят в вузе?

- После произошедшей по решению **Минтранса** России реорганизации, в результате которой мы приняли 11 филиалов, некогда входивших в РУТ (МИИТ), в университете обучается более 26 тыс. человек по программам высшего и среднего профессионального образования. Доля целевых студентов составляет более 50% от бюджетного приема.

Основной заказчик студентов-целевиков – Центральная дирекция инфраструктуры: порядка тысячи человек только по высшему образованию. По территориальному признаку

основная доля целевых мест приходится на структурные подразделения ОАО «РЖД», находящиеся на территории Октябрьской и Северной дорог.

Основная доля целевых мест – более 95% – приходится на железнодорожные специальности. Надо отметить, что в последнее время конкурс на них заметно вырос. Особенно популярны движенческие и строительные специальности и специализации.

- Учитывая глобальные современные тренды, каким должно быть высшее техническое образование?

- Образование в мире становится доступнее. Одновременно происходит его коммерциализация и глобализация. Университеты превращаются в бизнес-структуры. Высшее образование само по себе становится прибыльным направлением деятельности. Это приводит, в свою очередь, к потере части функций, например воспитательных и социальных. Возможно, для каких-то направлений деятельности это и не так страшно, но для транспорта, с высочайшей ответственностью персонала за безопасность, совершенно неприемлемо.

Учитывая сложившиеся тренды, капиталоемкость задачи подготовки специалиста, а также фактор времени в пердеделе рынка, для обеспечения конкурентоспособности вузов создаются консорциумы или сетевые университеты. Транспортные вузы не могут себе позволить остаться в стороне. К тому же отраслевые вузы так или иначе связаны с реализацией транснациональных инфраструктурных проектов и международных транспортно-логистических коридоров. Это открывает серьезные перспективы сотрудничества с вузами, особенно находящимися в границах реализации этих проектов.

Яркий пример – проект «Евразия». Как и 200 лет назад, мы стремимся использовать передовой зарубежный опыт решения сложных инженерных задач. Поэтому создаем Евразийский сетевой университет высокоскоростного железнодорожного транспорта. Мы заручились поддержкой российских и китайских руководителей железных дорог, а также коллег из европейских стран. Сетевой университет станет важным инструментом в реализации проекта высокоскоростной магистрали «Евразия», а также позволит осуществлять подготовку специалистов нового формата.

Проект сетевого университета «Евразия» имеет под собой солидную основу. ПГУПС является головным вузом от России в консорциуме ERASMUS+, получив вместе с рядом университетов ЕС и Казахстана европейский грант на разработку магистерской программы «Экономика, экология и инфраструктура ВСМ». Этот проект – продолжение успешно реализованного ПГУПСом и другими вузами проекта TEMPUS, в соответствии с которым мы уже третий год ведем дополнительное обучение по вопросам строительства и эксплуатации ВСМ по заказу ОАО «РЖД» студентов-старшекурсников и специалистов компании.

- Каковы отношения с производством в части организации практического обучения?

- Наибольшее количество студентов университета проходят производственную практику в структурных подразделениях ОАО «РЖД». По специальностям «эксплуатация железных дорог», «системы

обеспечения движения поездов», «подвижной состав железных дорог», «наземные транспортно-технологические средства», по направлениям подготовки «Техносферная безопасность», «Стандартизация и метрология» доля студентов, проходящих производственную практику в структурах холдинга, составляет от 50% до 90%.

- Все выпускники находят работу?

- Трудоустраиваются 97,5% выпускников. Свою роль в этом играют студенческие отряды: «Две столицы» (строительство Керченского моста), «Атлант», «ЧМ-2018», «Горизонт» (строительство общегражданских объектов), «Одиссея» (педагогический), «Лужский» (приемосдатчики груза и багажа на станции Лужская) и, конечно же, круглогодичный отряд проводников «Смена», который многие десятилетия является своеобразной визитной карточкой нашего университета. В прошлом году появились отряды на базе

ГУП «Горэлектротранс» – «Путеец», на базе ГУП «Петербургский метрополитен» – «Экспресс».

У работодателей большим спросом пользуются и волонтеры. Это работает как хорошее дополнение к резюме или к портфолио студента.

На решение задачи вовлеченности студентов в производство нацелен весь учебно-воспитательный процесс. И не последнюю роль в этом играют традиции, кумиры и личный пример. Ведь сегодня визит руководителей отрасли в вуз – важное событие в жизни студентов. Из уст состоявшихся людей гораздо важнее услышать о победах, личном опыте неудач, умении достигать своей цели. Для популяризации науки мы традиционно приглашаем интересных для студентов собеседников из числа академиков, руководителей отрасли и предприятий на День российской науки, где подводим итоги и чествуем лучших сотрудников и обучающихся. А в этом году праздник вообще особый.

- Чем же примечателен День российской науки в этом году?

- Во-первых, в этом году День российской науки был посвящен деяниям и памяти одного из великих членов нашего институтского сообщества – Дмитрию Ивановичу Менделееву. Генеральной ассамблеей ООН 2019 год провозглашен Международным годом Периодической таблицы химических элементов.

А история становления ряда направлений деятельности вуза – инженерной химии, технологии строительных материалов, а также, что для многих будет новостью, транспортной логистики, формирования тарифов на транспорте – восходит к деятельности Менделеева, к временам, когда под руководством великого ученого в нашем вузе создавалась первая химическая лаборатория. В стенах нашего учебного заведения сохранилось немало артефактов, связанных с работой Дмитрия Ивановича.

Во-вторых, подведение итогов прошлого года свидетельствует о том, что ПГУПС сохраняет лидерские позиции в Санкт-Петербурге, в отрасли и в России. В прошлом году университет вошел в Топ-100 российских вузов по версии журнала Forbes, заняв в этом рейтинге 62-ю позицию. ПГУПС – единственный транспортный университет страны, вошедший в рейтинг лучших вузов стран Восточной Европы и Центральной Азии QS EESA. Кроме того, мы укрепили свое положение в рейтинге востребованности инженерных вузов России по версии РИА «Новости», поднявшись с 9-й на 7-ю строку в минувшем году. Это лучший результат среди вузов Санкт-Петербурга и транспортной отрасли.

Хотя мы, как и многие, скептически относимся к рейтингам, считаем, что показателем качества образования является не чье-то, пусть и обобщенное, авторитетное мнение, а потребность в наших выпускниках на производстве, то есть трудоустройство. А свидетельство компетенций вуза в науке – объемы доходов от выполнения хоздоговорных исследований. Трудоустроены свыше 97% выпускников, а доходы от хоздоговорной науки в 2018 году составили 1,17 млрд руб. И по этим показателям мы имеем одни из лучших результатов в стране.

Благоприятные перспективы для проведения научных исследований открывает работа наших ученых, которые участвуют в реализации международного проекта «Инфраструктура арктических железных дорог в регионе Kolarctic (ARINKA)» Kolarctic CBC Programme 2014-2020. Цель проекта – обеспечение более устойчивого развития железнодорожного транспорта в регионе Kolarctic с холодными климатическими условиями. Проект рассчитан на развитие трансграничного научного сотрудничества в области железнодорожной инфраструктуры, технологий для холодного климата в регионе Kolarctic, а также на разработку новых и инновационных инфраструктурных решений и совершенствование методов и операций по функционированию и обслуживанию железных дорог. Партнеры университета в этом проекте – исследовательские организации Финляндии, Норвегии, Швеции.

- Какие организации вы назвали бы стратегическими партнерами по научной деятельности?

- Традиционно это ОАО «РЖД», АО «Метрострой», ГУП «Петербургский метрополитен», ОАО «Скоростные магистрали», АО «НИИ Мостов», ПАО «Ленгипротранс», АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания».

- Как я понимаю, опора на примеры выдающихся ученых, инженеров, организаторов и руководителей транспорта является традиционной в системе воспитания и подготовки кадров?

- Безусловно. Огромный воспитательный потенциал заложен в нашей истории, описании жизненного пути и свершений крупных ученых, инженеров, руководителей. Прежде всего тех, кто связан с нашей отраслью и вузом.

Прошлый год был годом Августина Бетанкура – 1 февраля исполнилось 260 лет со дня рождения великого ученого и инженера. Мы продолжаем проект «Наследники Бетанкура», в рамках которого уже обратились к деятельности такого выдающегося инженера и организатора транспорта, как министр путей сообщения СССР Борис Павлович Бещев. Страна обязана ему подготовкой и реализацией самого масштабного за всю историю отрасли плана технического перевооружения. Под его руководством была разработана и осуществлена программа электрификации железных дорог СССР, которая вывела к 1980-м годам железнодорожный транспорт на самые передовые позиции.

- Как будет отмечаться 210-летие ПГУПСа?

- Знаменательная дата, юбилей важны как этап подведения итогов и формирования актуальных планов на будущее.

Дата основания вуза – 2 декабря 1809 года по новому стилю. В декабре одним из центральных событий станет традиционный Бетанкуровский международный инженерный форум.

В этом году предметом его рассмотрения намечаем два вопроса. Во-первых, естественно, история и перспективы развития транспортной отрасли и транспортного образования. Второй вопрос рассмотрим в рамках проекта «Наследники Бетанкура». Он будет посвящен невероятно эффективной, выдающейся по своим результатам деятельности министра путей сообщения Российской империи адмирала Константина Николаевича Посьета, 200-летие со дня рождения которого будем отмечать 2 января 2020 года.

Вдумайтесь, за время его руководства МПС с 1874 по 1888 год было построено 10 тыс. верст железных дорог (треть от всего протяжения сети того времени). Во времена министра Посьета были проведены изыскательские и подготовительные работы к началу строительства Транссиба, было открыто 21 железнодорожное училище. Но главное даже не это. Если министр путей сообщения Павел Петрович Мельников провидчески начертил будущую сеть железных дорог страны, то министр Посьет превратил эту сеть в единый государственный механизм. Непосредственно при его участии были разработаны и утверждены императором Александром III первый Общий устав железных дорог и Положение о Совете железных дорог. До этого все железные дороги, руководствуясь собственными интересами, положениями и отдельными документами, действовали разобщенно. Грузоотправители терпели колоссальные убытки, пассажиры испытывали неудобства от многочисленных перевалок грузов и пересадок на стыках отдельных дорог. Общий устав открыл путь к беспересадочным сообщениям и прямым отправкам грузов, превратив железнодорожную сеть в единое транспортное пространство. Чувствуете аналогию и связь с задачами сегодняшнего дня: клиентоориентированность, цифровая экономика, бесшовная доставка грузов и новые сервисы для пассажиров?

Под руководством министра Посьета был сооружен уникальный Морской канал, сделавший порт Санкт-Петербурга доступным для судов из Мирового океана. И это все, не говоря о его морских походах, участии в сражениях, подготовленных наставлениях по

морской артиллерии, легендарном путешествии на фрегате «Паллада», дипломатической миссии в Японии...

Такая биография разве не стимул к реализации планов и целей для молодежи? В бытность министром путей сообщения Константин Николаевич жил и работал во дворце Юсуповых на набережной реки Фонтанки. Теперь это один из наших учебных корпусов, где и пройдет конференция, посвященная его деятельности.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1452914>

РЖД ТВ; 2019.02.08; В РУТ (МИИТ) ВРУЧИЛИ ПРЕМИИ ЗА ПОБЕДЫ В КОНКУРСАХ

В РУТ (МИИТ) наградили молодых ученых и студентов. Награды им вручил заместитель **министра транспорта Владимир Токарев**. Церемония прошла в рамках форума «Транспортное образование и наука». За разработку учебных программ преподавателям РУТ (МИИТ) вручили награды **министра транспорта**.

<http://www.rzdrtv.ru/2019/02/08/v-rut-miit-vruchili-premii-za-pobedy-v-konkursah/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; РФ И АЗЕРБАЙДЖАН УВЕЛИЧАТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ НА ГРАНИЦЕ С ЦЕЛЬЮ РАЗВЕСТИ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ – ОРЕШКИН

Москва и Баку договорились увеличить пропускную способность через погранично-таможенные пропускные пункты на азербайджано-российской границе, заявил министр экономического развития РФ Максим Орешкин.

Министр экономики Азербайджана Шахин Мустафаев и М.Орешкин в пятницу ознакомились с ходом строительства моста через реку Самур на азербайджано-российской границе.

«Очереди на границе свидетельствуют о росте товарооборота между двумя странами. Кроме этого растущий транзит грузов с Ираном, требуют увеличения пропускной способности через пункты на границе РФ и Азербайджана», – сказал М.Орешкин журналистам.

По его словам, с этой целью стороны договорились рассмотреть возможности увеличения пропускной способности и на других пропускных пунктов между Россией и Азербайджаном, «чтобы развести транспортные потоки».

В настоящее время на границе Азербайджана с РФ действуют три международных пункта пропуска: Самур (Гусарский район), Ялама и Ханоба (Хачмазский район). Все три пункта работают в 24-часовом режиме.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; МОСКВА ВЫСТУПАЕТ ЗА ПОДКЛЮЧЕНИЕ КИТАЯ К ТРЕХСТОРОННИМ ПРОЕКТАМ В КНДР – ПОСОЛ РФ В ПХЕНЬЯНЕ

В Москве считают целесообразным подключить Китай к трехсторонним экономическим проектам России, Южной Кореи и КНДР, заявил в интервью «Интерфаксу» посол РФ в Пхеньяне Александр Мацегора.

«Что же касается подключения Китая к этим проектам, то оно желательно и с учетом его инвестиционных возможностей, и принимая во внимание выгоды, которые мы все получим от наращивания масштабов взаимодействия в электроэнергетике, поставке углеводородов и создании континентального железнодорожного кольца», – сказал А.Мацегора, отвечая на вопрос о том, обсуждается ли подключение Китая к трехсторонним проектам.

В числе трехсторонних проектов Москвы, Пхеньяна и Сеула – соединение северного и южного участков Транскорейской железной дороги с дальнейшим выходом на Транссибирскую магистраль, прокладка газопровода в Южную Корею из Сибири и проект соединения линий электропередачи.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; РОСГВАРДИЯ ЗАПЛАНИРОВАЛА НА 2019 ГОД ПРОВЕРКУ ВЕДОМСТВЕННЫХ ОХРАН МИНТРАНСА, «ГАЗПРОМА», «ТРАНСНЕФТИ» И «РОСТЕХА»

Росгвардия в текущем году проверит ведомственные охраны **Минтранса**, «Газпрома», «Транснефти» и «Ростеха», сообщил замначальника главного управления госконтроля и лицензионно-разрешительной работы Эдуард Горячев.

«В этом году будем проверять ведомственную охрану **Минтранса** в наступившем месяце. Далее будем проверять ведомственную охрану «Газпрома», в июне – «Транснефть» и в сентябре – «Ростех», – сказал Э.Горячев журналистам в пятницу.

По его словам, информация о проверках не закрытая, а проверяемые организации заранее могут уточнить любые вопросы и подготовиться к проверке.

«Из проверки в проверку повторяются одни и те же нарушения, по которым составляется протокол и направляется в суд. В прошлом году в отношении различных должностных лиц ведомственных охран порядка 3 тыс. нарушений выявлено, возбуждено 190 дел об административных правонарушениях», – добавил Э. Горячев.

Он сообщил, что по результатам рассмотрения этих дел в судах были выплачены штрафы на сумму более 7 млн рублей.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/politics/08/02/2019/5c5d63d09a79470d6bad2479>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; РЖД ВИДЯТ РЕЗЕРВЫ ДЛЯ ВЫВОЗА РОССИЙСКОГО УГЛЯ В ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

ОАО «Российские железные дороги» предлагает привлекать речников для вывоза угля.

«С **министерством транспорта** сегодня активно прорабатывается вопрос комбинированных перевозок, когда по железной дороге мы могли бы на коротком «плече» – особенно в летний период, когда идут массовые работы по ремонту и модернизации инфраструктуры – довозить уголь до Волго-Камского бассейна и дальше уже речными судами, судами типа «река-море» вывозить эти объемы», – заявил замглавы РЖД Алексей Шило на съезде руководителей угольных компаний в пятницу.

«То есть, есть, на самом деле, резервы, над которыми мы могли бы совместно поработать», – подчеркнул он. «Мы могли бы еще посмотреть варианты по диверсификации маршрутов поставок угля. Сегодня многие прорабатывают вариант сухопутных поставок угля, например, в направлении Турции через Азербайджан и Грузию. Это, считаю, абсолютно правильно», – добавил топ-менеджер.

«Сегодня есть возможность переваливать уголь через Калининград. И это не только напрямую по сухопутному направлению в Польшу, но и в том числе можно задействовать портовые мощности Калининграда», – также отметил А.Шило. Кроме того, совершенствуется технология перевозок. «Я считаю, есть еще резервы, которые мы могли бы совместно использовать с точки зрения совершенствования технологического процесса. Здесь и вопросы, связанные со стыковкой наших IT-систем: я знаю, что сегодня угольщики очень хорошо развиваются по вопросам диджитализации, у нас тоже есть успехи в этом направлении», – заявил топ-менеджер.

УГОЛЬНЫЙ ЗАПАЛ

Замглавы РЖД напомнил, что в 2019 г. компания ожидает продолжения роста погрузки каменного угля на 3,5%, до 388,1 млн тонн, при этом экспорт, по прогнозам монополии, будет расти опережающими темпами – на 5%, до 216,7 млн тонн. В 2018 г. отправка угля увеличилась на 4,6%, до 374,9 млн тонн, в том числе экспорт – на 7,3%, до 206,3 млн тонн. В 2010-2017 гг. рост превысил 25% (до 358,5 млн тонн), экспорт – 82% (до 192,2 млн тонн). Согласно материалам «Российских железных дорог», этому способствуют рост добычи, благоприятная рыночная конъюнктура и реализация инфраструктурных проектов.

«Мы отчетливо понимаем, что (экспортная – ИФ) тенденция будет сохраняться. (...) Могли бы мы погрузить больше? Я думаю, могли бы. Но диспропорции в развитии инфраструктуры вряд ли нам объективно позволят сделать (это – ИФ) сразу сегодня, начиная с 2019 г.», – отметил А.Шило, подчеркнув, что показатели перевозок достигнуты «на инфраструктуре, которая была построена в прошлом веке».

«По сути, мы достигли этих результатов только за счет совершенствования технологий, за счет более интенсивного использования той инфраструктуры, которая есть. Сегодня более 8 тыс. км – это участки, которые перегружены, там ухудшается качество перевозочного процесса», – сказал топ-менеджер, хотя и отметил, что 2019 г. будет «во многом решающим с точки зрения проектов по дальнейшему развитию инфраструктуры». «Мы сегодня стремимся найти определенный баланс – и наращивать объемы перевозок, и параллельно с этим строить новые пути», – заявил замглавы «Российских железных дорог».

А.Шило напомнил, что объем инвестиционной программы компании в период 2019-2025 гг. оценивается в 4,7 трлн руб., а с учетом сторонних инвестиций – в 8,7 трлн руб. «30 сентября правительством был утвержден комплексный план по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры. Это отдельные мероприятия на 2,4 трлн руб., в том числе за счет собственных средств РЖД на 1,7 трлн руб., то есть 71% будет реализовываться за счет тарифов», – добавил он. Ключевой проект – модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, кроме того будут развиваться подходы к портам северо-запада и юга РФ.

КУДА ЕХАТЬ

Согласно материалам РЖД, представленным на съезде, оптимистичный сценарий долгосрочной программы развития компании предполагает увеличение провозной способности инфраструктуры в дальневосточные порты страны в 2018-2021 гг. со 100,6 млн до 117,7 млн тонн, к 2023 г. – до 181,7 млн тонн, к 2025 г. – до 217,3 млн тонн, к терминалам в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (Усть-Луга, Высоцк, Приморск) – со 103,1 млн до 110,9 млн, до 135,5 млн и до 214,2 млн соответственно, к порту Мурманск – с 34,9 млн до 56,9 млн тонн в 2018-2025 гг. Железнодорожные подходы к портам северо-запада РФ в 2021 г., как ожидается, смогут пропускать 145,8 млн тонн (против 138 млн тонн в 2018 г.), 192,4 млн – в 2023 г. и 271,1 млн – в 2025 г.

Провозную способность новороссийского ж/д узла в 2018-2021 гг. предполагается поднять с 44,5 млн до 45 млн тонн, к 2023 г. – до 49,3 млн, таманского – с 13,9 млн до 101 млн тонн в 2018-2021 гг., до 101,3 млн – к 2023 г., до 102,1 млн – до 2025 г., к остальным терминалам южного региона – с 28,9 млн до 30 млн тонн к 2021 г. При этом произойдет переориентация с «воронежского» на «котельнический» ход за счет специализации первого под преимущественно пассажирское движение. Пропуск грузов в южные порты с Черноземья предполагается сократить с 55,9 млн до 33,6 млн тонн в 2018-2021 гг., до 25 млн тонн – к 2023 г. и до 22,3 млн тонн – к 2025 г., в то время как с Нижней Волги выход вырастет с 31,4 млн до 142,4 млн (с учетом строительства обхода саратовского ж/д узла), 155,6 млн и 158,8 млн соответственно.

«Это те объемы, на которые можете рассчитывать по организации вывоза готовой продукции. Мы достаточно серьезными документами поджаты по срокам, соответственно, эти вопросы мы будем решать в первоочередном порядке», – пояснил А.Шило. «Это все (грузы – ИФ). (Сколько из обозначенных объемов будет приходиться на уголь – ИФ) сейчас сказать сложно: у нас недискриминационный доступ к инфраструктуре. Это та пропускная способность, которую мы сможем использовать. Кто будет более эффективнее развиваться, какие номенклатуры грузов ее заполнят, это, в том числе, и от вас зависит», – уточнил он.

«Здесь не только вопрос в энергетике, а в том, чтобы развить еще и пограничные переводы. Мы в этом году должны открыть новый переход Нижнеленинское-Тунцзян (на

границе Еврейской автономной области РФ и КНР – ИФ), также туда планируем объем угольной продукции «отклонять» дополнительно. Очень большой объем груза готовой продукции сегодня будет с предприятий, развивающихся восточной Тайшета. Мы оттуда также будем вывозить готовую продукцию», – добавил топ-менеджер.

«Ее, кстати, можно вывозить уже сегодня в больших объемах. Да, из Кузбасса нам выехать тяжело, это ровно потому что предыдущий этап был нацелен на вывоз готовой продукции с других месторождений, потому что там прогнозировался рост. Фактическая экономика сложилась немножко по-другому. Но там сегодня уже можно добавлять по существующей инфраструктуре», – подчеркнул замглавы РЖД.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕНА СУХАРЕВСКАЯ; 2019.02.10; В МОСКВЕ ПРОЙДУТ ИСПЫТАНИЯ РОССИЙСКОГО БЕСПИЛОТНОГО ТРАМВАЯ; ЕГО КОММЕРЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ УЖЕ В 2021 ГОДУ

Российский разработчик беспилотных систем Cognitive Technologies и производитель транспортных средств «ПК Транспортные системы» разработали первый в России беспилотный трамвай и в ближайшее время начнут тестировать его на маршруте № 17 (Останкино – Медведково), рассказали «Ведомостям» представители компаний. Сейчас состав испытывают на площадке депо им. Н. Э. Баумана и в ближайшие месяц-два выпустят на линию без пассажиров, чтобы опробовать его в условиях уличного трафика, сообщил представитель «Мосгортранса». Во время тестирования в кабине будет находиться водитель.

Умный трамвай сделан на базе модели «Витязь-М», которую производит «ПК Транспортные системы» (в 2016 г. «Мосгортранс» заключил контракт на поставку 300 трамваев этой модели), рассказали представители компании и «Мосгортранса». Cognitive Technologies разрабатывала интеллектуальную систему управления, включающую до 20 видеокамер и до 10 радаров, сообщила президент компании Ольга Ускова. Они позволяют системе распознавать людей, машины и другие объекты даже во время дождя, тумана, при ослеплении светом или ночью, объясняет она.

В 2016 г. «Метровагонмаш» («дочка» «Трансмашхолдинга») выиграл конкурс «Мосгортранса» на поставку в 2017-2019 гг. 300 трехсекционных трамваев «Витязь М» с обязательством их обслуживания в течение 30 лет. Общая стоимость контракта составила 56,18 млрд руб., из них 28,5 млрд – закупка техники, то есть каждый трамвай стоил 95 млн руб. Контракт выполняется с «ПК Транспортные Системы», который собирает эти трамваи, сообщил «Метровагонмаш».

На первом этапе контролировать движение трамвая будет водитель, система сможет вмешиваться в его действия в двух случаях: она автоматически затормозит, если обнаружит на пути движения посторонний объект, и снизит скорость, если водитель слишком быстро двигается на опасном участке дороги или в плохих погодных условиях, объясняет руководитель департамента разработки беспилотных транспортных средств Cognitive Technologies Юрий Минкин.

Главный риск во время испытаний трамвая – неправильная реакция системы на дорожные препятствия, не представляющие угрозу (камень или горсть снега), в результате чего он резко затормозит и спровоцирует ДТП, считает советник руководителя рабочей группы НТИ «Автонет» Роман Малкин. Во время тестирования как раз и нужно выявить процент правильных и ложных срабатываний системы, говорит он. Система помощи водителю должна предотвращать ДТП, не беспокоя водителей и пассажиров ложными срабатываниями, поясняет он. Полностью беспилотный трамвай может появиться к 2021-2022 гг., рассчитывают партнеры.

Cognitive Technologies разрабатывала интеллектуальную систему на коммерческой основе, к осени она рассчитывает на серийную поставку, рассказала Ускова. Сумму контракта она не раскрыла. По словам начальника управления по маркетингу «ПК Транспортные

системы» Андрея Юхненко, компания сейчас рассматривает возможность оснастить все производимые вагоны системой помощи водителю. Сколько будут стоить умные трамваи, пока сказать невозможно, говорит он: конечная цена будет зависеть от условий конкурса, когда дело дойдет до закупки.

Система помощи водителю должна повысить уровень безопасности, отмечает Малкин. Хотя трамвай и так низкоаварийный транспорт: в Москве с января по апрель 2018 г. произошло 7091 ДТП, из которых 26 с участием трамваев и только одно ДТП с трамваем за два года со смертельным исходом.

Для коммерческих перевозок транспорта нужно юридически определить, кто будет отвечать в случае ДТП, рассуждает Малкин. Российское законодательство требует, чтобы в транспортном средстве был водитель, который несет ответственность за принятие решений, потому что для испытаний беспилотного транспорта, в том числе трамвая, нужно специальное регулирование, указывает партнер Dentons Виктор Наумов.

В феврале 2019 г. РЖД планировала провести опытную поездку по Московскому центральному кольцу (МЦК) пассажирского электропоезда в режиме беспилотника – в автоматическом режиме управления, но с машинистом, говорил в сентябре 2018 г. советник гендиректора РЖД Валентин Гапанович. Он прогнозировал, что беспилотные перевозки по МЦК могут быть организованы в 2020-х гг.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/10/793738-ispitaniya-tramvaya>

На ту же тему:

<https://iz.ru/844215/2019-02-11/v-moskve-zapustiat-pervyi-bespilotnyi-tramvai>

КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2019.02.11; ИНВАЛИДАМ ЗА РУЛЕМ ОТМЕНЯЮТ ПРОПИСКУ; МИНТРУД ХОЧЕТ ВЫДАВАТЬ ИМ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПАРКОВКУ В ЛЮБОМ РЕГИОНЕ ЧЕРЕЗ САЙТ ГОСУСЛУГ

Инвалидам будут выдавать опознавательные знаки, позволяющие бесплатно парковаться в любом регионе России. Такое предложение содержит законопроект Минтруда, разработанный в том числе из-за жалоб иногородних инвалидов на штрафы на платных паркингах в Москве. Получать знаки при этом предлагается через сайты госуслуг, а не в бюро медико-социальной экспертизы (МСЭ), как сейчас. Соответствующие данные будут вноситься в федеральный электронный реестр. В ГИБДД заявили, что в этом случае знаки «Инвалид» станут лишними: проверять законность льготной парковки можно будет по номеру автомобиля.

О разработке законопроекта, облегчающего жизнь инвалидов, рассказала на слушаниях в Общественной палате (ОП) РФ представитель департамента по делам инвалидов Минтруда Юлия Фомичева. По ее словам, в документе два основных нововведения. Так, знаки-наклейки «Инвалид» будут регистрироваться в Федеральном реестре инвалидов (создан в 2017 году, управляется Пенсионным фондом РФ), оттуда данные в электронном виде будут передаваться администраторам парковок в регионах. Это, пояснили в Минтруде, даст возможность инвалидам парковаться в любом городе без риска получить штраф. Предложено упростить и сам порядок выдачи льготных знаков, забрав эту функцию у бюро МСЭ и передав МФЦ и сайтам госуслуг (личное присутствие инвалида не потребуется, достаточно заявления в электронном виде).

В Минтруде пообещали сохранить действующий порядок привязки льготного знака «к инвалиду, а не машине», дав понять, что разрешения можно будет «переключать» в электронном виде между автомобилями, если у льготника их несколько или, например, его подвозит родственник. В ведомстве рассчитывают, что поправки вступят в силу летом 2020 года.

По данным Росстата, в РФ насчитывается 12,2 млн инвалидов, из них 1,2 млн живут в Москве. С декабря 2017 года по законодательству РФ на парковках не менее 10% мест должно быть предусмотрено для инвалидов. По данным ГКУ «Администратор

московского парковочного пространства» (АМПП), в Москве на платных уличных парковках (81 тыс. мест) есть 9 тыс. льготных мест (а инвалидам выдано 226 тыс. разрешений на стоянку).

Норма о порядке получения льготниками «опознавательных знаков «Инвалид»» на машину появилась в федеральном законодательстве в 2017 году, но соответствующий механизм заработал лишь с сентября 2018 года. По нему знаки (с указанием кода региона, ФИО льготника, срока действия) выдаются в бюро МСЭ, где подтверждают инвалидность. В Москве действуют свои разрешения, позволяющие инвалидам парковаться на выделенных местах (других автовладельцев там ждут штраф 5 тыс. руб. и эвакуация). Порядок стал причиной конфликтов: в ОП РФ рассказали о случае с подмосковной матерью-инвалидом, которая привезла ребенка в столичный зоопарк на машине, получив три штрафа за стоянку на льготном месте без разрешения. Госпожа Фомичева подтвердила, что после введения знака «начали поступать нарекания от граждан, в основном на парковку в Москве».

В ГИБДД законопроект Минтруда одобрили, сказав, что он поможет «бороться со злодеями, занимающими парковочные места». Ранее эксперты объясняли “Ъ”, что владельцы дорогих автомобилей нередко пользуются разрешениями для инвалидов. Так, в ГКУ АМПП в 2017 году констатировали трехкратный рост выдачи в Москве льготных разрешений для инвалидов. Примечательно, что присутствовавшая на слушаниях представитель столичного ГКУ АМПП Наталья Камозина против законопроекта не возражала. А замначальника управления правового регулирования ГИБДД МВД России Андрей Горяинов предположил, что с электронным всероссийским реестром отпадет необходимость в опознавательных знаках для инвалидов. «Будет создан информационный массив, в нем будет номер машины. ГИБДД этого достаточно», – пояснил он, добавив, что «пропадет мотив и к подделке таких знаков». Впрочем, депутат Госдумы Владимир Крупенников считает, что знак надо оставить: «Он с советских времен помогает участникам движения быть осторожнее в потоке». Заодно депутат предостерег Минтруд от «излишне либерального порядка внесения в реестр», пояснив, что, если инвалиды смогут в нем «менять по десять машин в день», обязательно появятся посредники, продающие почасовые места в таком списке.

<https://www.kommersant.ru/doc/3880529>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2019.02.11; АВТО В КЛЕТКЕ; В МОСКВЕ С 1 МАРТА НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ ЗА ОСТАНОВКУ НА «ВАФЕЛЬНИЦЕ»

В Москве с 1 марта начнут штрафовать автомобилистов за остановку на «вафельной» разметке, нанесенной уже на 103 проблемных перекрестках. Но наказывать в автоматическом режиме пока будут только за блокирование одного перекрестка в центре города на пересечении Садового кольца и Орликова переулка, сообщили «РГ» в пресс-службе Центра организации дорожного движения Москвы.

«Такая мера позволит существенно улучшить движение на особо загруженных перекрестках – снизить задержки транспорта как городского, так и личного в часы пик на 15-20%», – уверены в ведомстве.

Напомним, «вафельная» разметка желтого цвета обозначает границы перекрестка, в которых нельзя останавливаться – исключение делается лишь в том случае, если остановиться нужно для поворота или разворота. Цель такой разметки – заставить водителей заранее оценивать загруженность перекрестка и не выезжать на него, если впереди образовался затор. Не соблюдающие этого правила автомобилисты зачастую создают серьезные заторы, поскольку блокируют перекресток и не дают проехать машинам в поперечном направлении.

В ЦОДД подчеркивают, что на многих из 103 обозначенных «вафельной» разметкой перекрестков курсирует общественный транспорт, который менее маневренный, чем легковые авто, но при этом перевозит больше людей. В ведомстве рассчитывают, что благодаря «вафельнице» и наказанию за остановку на ней автобусы станут точнее соблюдать график и терять меньше времени в заторах.

Первый перекресток, с которого нарушители начнут получать штраф, уже оборудован камерами и дорожными знаками «вафельницы». «Для того чтобы не получить штраф, водителям необходимо соблюдать Правила дорожного движения, а именно выезжать на перекресток (даже при зеленом сигнале светофора) только в том случае, если сможете проехать его без остановки», – отмечают в ЦОДД.

В постановлении о штрафе будет сразу шесть фотографий, запечатлевших нарушение – четыре из них сделают обзорными с указанием даты и времени нарушения, траектории движения машины нарушителя и фиксации запрещающего сигнала светофора.

Штрафовать водителей будут только в том случае, если автомобиль нарушителя находится на перекрестке исключительно в неподвижном состоянии более 5 секунд и создает препятствие для движения других машин. «Все оборудование прошло обязательную сертификацию в МВД РФ. Мы уверены, что некорректно выписанных штрафов не будет. С каждым будем отдельно разбираться», – добавляют в пресс-службе ЦОДД.

Наказание за выезд на перекресток, где образовался затор, предусмотрено частью 1 статьи 12.13 КоАП РФ – штраф составляет одну тысячу рублей.

Между тем

Как рассказал корреспонденту «РГ» источник в Госавтоинспекции, информация о нарушениях будет храниться не только в виде фотографий, но и на видеофайлах. Это было одно из главных требований. При этом выносить постановления о назначении наказания инспекторы будут после того, как осмотрят видео. Если водитель решит обжаловать постановление и обратиться в ГИБДД, ему будет предоставлена видеозапись проезда такого перекрестка. Напомним, что администрированием этого нарушения занимается именно Госавтоинспекция.

К информации, которую предоставила ЦОДД, возникает масса вопросов. Изначально, когда вафельную разметку наносили в качестве эксперимента, меняли режим работы светофоров. То есть одновременно не могли ехать встречные автомобили. Но после вступления в силу ГОСТа, который предусматривает такую разметку, ее стали наносить чуть ли не на всех перекрестках.

И тут возникает проблема. При повороте налево, водитель волей-неволей должен остановиться на этой разметке, чтобы пропустить встречный транспорт. Встречный поток может быть плотным, и есть риск, что проехать в нужном ему направлении водитель сможет только после того, как красный свет перекроет этот поток. То есть остановка превысит пять секунд, так как в среднем на проезд перекрестка светофорный режим предусматривает 20 – 30 секунд.

Согласно Правилам дорожного движения, это допустимо и не будет нарушением. А согласно разъяснениям ЦОДД, водитель, чтобы повернуть налево на таком перекрестке, вовсе не должен на него выезжать. Однако источник в Госавтоинспекции пояснил, что такой маневр считается нарушением не будет. Но если после включения красного сигнала светофора он в течение пяти секунд не покинет перекрестка и создаст помехи для движения поперечного транспорта, то это и будет нарушением, за которое ему прилетит «письмо счастья» в автоматическом режиме.

К счастью, пока не все перекрестки, на которых нанесена вафельная разметка, оборудованы камерами.

<https://rg.ru/2019/02/08/reg-cfo/v-moskve-s-1-marta-nachnut-shtrafovat-za-ostanovku-na-vafelnice.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/6093025>

ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2019.02.08; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПАТЬ ПО 600-800 ЭЛЕКТРОБУСОВ ПОСЛЕ 2021 ГОДА

Столичные власти планируют увеличить закупку электробусов после 2021г. до 600-800 единиц в год, сказал глава департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов.

«До 2021 мы планируем закупать по 300 электробусов ежегодно, в 2020-м тоже 300. После 2021 года мы планируем закупать по 600-800 электробусов в год», – сказал М.Ликсутов журналистам в пятницу.

По его словам, Москва в ближайшее время станет первой в Европе по количеству электробусов на маршрут.

«Если мы выполним программу этого года, а мы выполним, то Москва будет номер один город в Европе по количеству электробусов на маршрут», – подчеркнул глава департамента.

По словам М.Ликсутова, к концу 2019 года в Москве уже будет 300 электробусов «ГАЗ» (МОЕХ: GAZA) и «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ), также производители поставили по 31 зарядной станции каждый.

«Поставщик отвечает и за электробус, и за зарядную станцию. Зарядка занимает 6-8 минут», – сказал он.

Глава департамента также сообщил, что в настоящее время в столице работают 5 маршрутов электробусов.

«43 электробуса выходит на маршрут. Электробусы при сильных морозах хорошо себя зарекомендовали», – отметил он.

М.Ликсутов также сообщил, что столичные власти полностью заменили парк автобусов с 2010 года.

«Сто процентов городских автобусов в Москве заменено с 2010 года – мы закупили почти 10 тыс. единиц автобусов, не считая частных перевозчиков», – сказал он, отметив, что сейчас уже начинают заменять автобусы, которые куплены с 2010 года.

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/6095302>

ТАСС; 2019.02.09; ОКОЛО ТРЕТИ БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ В 2019 ГОДУ

Власти Москвы намерены в текущем году сдать около 30% Большой кольцевой линии (БКЛ) Московского метрополитена. Об этом сообщил журналистам в пятницу заммэра Москвы Марат Хуснуллин.

«Главной задачей в метростроении мы, конечно, ставим замыкание Большой кольцевой линии. В 2019 году мы должны не только [его] строить, а уже должны сдать порядка 30% всей БКЛ», – сказал он.

Большая кольцевая линия на схеме метро обозначается бирюзовым цветом и номером 11. Планируется, что в будущем она включит Каховскую линию. Всего на БКЛ разместится 31 станция, из них 18 будут снабжены переходами на действующие линии столичного метро, семь – на радиальные направления железных дорог, две – на Московское центральное кольцо.

После завершения строительства в 2020-2021 годах БКЛ станет самой протяженной линией московского метро (68 км) и третьей по счету внутригородской кольцевой линией рельсового пассажирского транспорта в Москве после Кольцевой линии и МЦК. Движение на первом участке строящейся БКЛ московского метро от станции «Деловой центр» до станции «Петровский парк» было запущено 26 февраля 2018 года.

<https://tass.ru/moskva/6095795>

ТАСС; 2019.02.08; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ С 2020 ГОДА НАЧНУТ СОЗДАВАТЬ СЕТЬ СТАНЦИЙ ЗАПРАВКИ ГАЗОМОТОРНЫМ ТОПЛИВОМ

Власти Курской области приступят в 2020 году к созданию в регионе сети станций для заправки автотранспорта природным газом. Новый для области, где на сейчас нет заправок подобного типа, проект представят на Российском инвестиционном форуме в Сочи, сообщила ТАСС в пятницу директор Агентства по привлечению инвестиций Курской области Ирина Кочева.

«Для Курской области, согласно предварительным данным Минэнерго, нужно создать 19 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). К 2020 году уже планируется сформировать программу, выйти на проектирование и строительство, получив поддержку Минэнерго в рамках программы», – сказала собеседница агентства.

По словам Кочевой, предпосылками для создания в регионе сети заправок на метане стали экологичность и экономическая выгода (природный газ на 30% дешевле переработанного топлива), а также запрос со стороны сельхозтоваропроизводителей. В 2019 году в регионе проведут необходимую предпроектную работу и определят земельные участки для размещения заправок. Ориентировочный объем средств, необходимый для реализации проекта, оценивается на уровне более 2 млрд рублей.

Этапы ввода станций будут зависеть от потребностей потребителя.

Помимо проекта по развитию рынка газомоторного топлива на инвестиционном форуме в Сочи Курская область также представит проекты по созданию газохимического кластера, сети сельскохозяйственной кооперации, селекционно-семеноводческого комплекса в регионе, строительству нового здания аэровокзала в Курске, а также ряд других проектов. Планируется заключение инвестиционных соглашений, направленных на развитие экономики области, в том числе с ПАО «МРСК Центра», ВТБ, Сбербанком, госкорпорацией «Росатом».

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 14-15 февраля. Главная тема форума в этом году – реализация национальных проектов. Организатор – фонд «Росконгресс». ТАСС – генеральный информационный партнер и фотохост-агентство форума.

<https://tass.ru/ekonomika/6095764>

ТАСС; 2019.02.08; ОБЪЕЗД МАХАЧКАЛЫ ПЛАНИРУЮТ ВКЛЮЧИТЬ В СТРАТЕГИЮ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РФ

Глава Дагестана Владимир Васильев обратился к министру экономического развития РФ Максиму Орешкину с просьбой включить строительство дороги в объезд Махачкалы в стратегию пространственного развития РФ до 2025 года.

«Прошу поддержать наши предложения и включить в стратегию пространственного развития РФ до 2025 года строительство северного обхода город Махачкала с автомобильной дороги «Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала» до автомобильной дороги «Кавказ» протяженностью 14 км и строительство участка автодороги «Грозный – Ботлих – Хунзах – Араканская площадка» от Чеченской Республики до села Ботлих Республики Дагестан», – сказал Васильев в ходе совещания в Дербенте.

По его словам, «строительство дорог позволит направить транзитный транспортный поток, минуя город Махачкала, и увеличить скорость движения транспорта с 20 км/ч до 120 км/ч, улучшить экологическую обстановку и снизить число ДТП». Также Васильев считает, что обход позволит сельхозтоваропроизводителям горных районов быстрее доставлять продукты в центральные районы России.

Как сообщил на совещании председатель правительства Дагестана Артем Здунов, принято решение о строительстве на участках федеральных автомобильных дорог обходов городов Дербент и Хасавюрт.

<https://tass.ru/ekonomika/6093746>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; ЛИКВИДИРУЕМЫЙ БАНК «НАРОДНЫЙ КРЕДИТ» ПОДАЛ ИСК К ВТБ И ОФШОРАМ В СВЯЗИ С «МОСТОВОЙ» КОНЦЕССИЕЙ В УДМУРТИИ

Арбитражный суд Москвы назначил на 13 марта предварительное заседание по иску ликвидируемого банка «Народный кредит» к банку ВТБ, ООО «Региональная инвестиционная компания» (РИК) и еще трем юрлицам о выплате компенсации за неправомерно утраченную долю, следует из материалов аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

«Назначить собеседование со сторонами и проведение предварительного судебного заседания на 13 марта 2019 года», – говорится в судебном определении.

Банк «Народный кредит» подал соответствующее исковое заявление 30 января. Ответчиками выступают ООО «Оператор скоростных автомагистралей», международная коммерческая компания «Туснелда Корпорейшн Лимитед» (Белиз), компания с ограниченной ответственностью «Келстено Менеджмент Лимитед» (Кипр), ООО «РИК» и ПАО «Банк ВТБ» (МОЕХ: VTBR).

Из материалов суда также следует, что истец ходатайствовал об обеспечении исковых требований в виде наложения ареста на ставшую предметом судебного разбирательства долю. Однако суд ходатайство не удовлетворил, мотивируя это отсутствием доказательств необходимости принятия обеспечительных мер.

В документах суда не говорится, о доле в какой компании идет речь. Однако из материалов аналитической системы «СПАРК-Интерфакс» следует, что в 2013 году банк «Народный кредит» стал одним из совладельцев ООО «РИК» с долей 12,75% номинальной стоимостью 12 тыс. 750 рублей. В 2018 году совладельцами ООО «РИК» стали ООО «Оператор скоростных магистралей» (41,5%), принадлежащее ВТБ через ООО «Инфраструктурные инвестиции холдинг» и ООО «ВТБ Инфраструктурные инвестиции», кипрская «Келстено Менеджмент Лимитед» (24,5%), белизская «Туснелда Корпорейшн Лимитед» (21,25%) и само ООО «РИК» (12,75%).

Ранее сообщалось, что ООО «РИК» выступало концессионером по строительству платных мостов через реки Кама и Буй в Удмуртии по проекту ГЧП общей стоимостью почти 14 млрд рублей. Концессионное соглашение по строительству было подписано в 2012 году между властями республики и ООО «РИК» на 49 лет. Возврат инвестиций концессионера обеспечивается за счет сбора платы за проезд с учетом механизма поддержки доходов со стороны концедента. Платная эксплуатация мостов началась 26 августа 2017 года.

4 апреля 2017 года за взятки на общую сумму более 140 млн рублей, большая часть которых была передана представителями концессионера, был задержан глава Удмуртии Александр Соловьев. В тот же день он был отрешен от должности и арестован, в августе переведен под домашний арест. В настоящее время в Удмуртии идет суд над А.Соловьевым, 31 января 2019 года ему было зачитано обвинительное заключение, но он пока отказался выразить свое мнение по предъявленным обвинениям.

ЦБ РФ отозвал лицензию у банка «Народный кредит» 9 октября 2014 года. Размер собственного капитала банка упал ниже минимального уровня, установленного ЦБ РФ, в связи с этим он оказался неспособен удовлетворить требования кредиторов по денежным обязательствам, отмечалось в сообщении Банка России. В настоящее время банк находится в стадии ликвидации.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.09; В ДАГЕСТАНЕ ПРОИЗОШЛО ВОЗГОРАНИЕ МЕЖДУГОРОДНЕГО АВТОБУСА ДЕРБЕНТ-МОСКВА, НИКТО НЕ ПОСТРАДАЛ

Автоинспекторы выясняют причины возгорания междугороднего пассажирского автобуса в Бабаюртовском районе Дагестана, сообщил в субботу агентству «Интерфакс-Юг» информированный источник.

«ЧП произошло накануне вечером на трассе «Кавказ» в Бабаюртовском районе Дагестана. Рейсовый пассажирский автобус Дербент-Москва. Пострадавших нет. Вовремя успели людей вывести», – сказал собеседник агентства.

По его словам, около десяти часов всем пассажирам пришлось ждать приезда другого автобуса, на который их пересадили около 2:00 9 февраля.

«Пострадал ли багаж пассажиров, неизвестно. По предварительным данным, пожар произошел из-за старой проводки. Автобус тоже, по имеющей у нас информации, достаточно старый», – добавил собеседник агентства.

ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2019.02.09; В БАШКИРИИ ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО В ОТНОШЕНИИ ВОДИТЕЛЯ МАРШРУТКИ, ПОПАВШЕЙ В ДТП С 19 ПОСТРАДАВШИМИ – МВД

Уголовное дело возбуждено в отношении водителя микроавтобуса в Стерлитамаке, накануне попавшего в дорожно-транспортное происшествие, в котором пострадали не менее 19 человек, сообщает в субботу пресс-служба МВД по Башкирии.

«В отношении водителя микроавтобуса возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного частью 1 статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, о нарушении лицом, управляющим автомобилем, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека», – говорится в сообщении.

В настоящее время устанавливаются все обстоятельства преступления, отметили в пресс-службе.

В минувшую пятницу днем в Стерлитамаке пассажирский автобус «Газель Next» врезался в электроопору. Девятнадцать человек, в том числе трое детей, получили травмы. Водитель был трезв, имеет стаж 25 лет и является официальным пассажирским перевозчиком.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.08; ДТП С АВТОБУСОМ ПРОИЗОШЛО В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Легковушка врезалась в автобус в Каменск-Уральском. Пострадали четыре человека, в том числе ребенок. Об этом сообщил глава пресс-службы ГУ МВД по региону Валерий Горелых.

Авария произошла днем 8 февраля. Установлено, что женщина за рулем Mitsubishi Lancer не справилась с управлением, выехала на полосу встречного движения и столкнулась с автобусом, после чего врезалась еще в два автомобиля. В автобусе находились 60 человек, пишет ТАСС.

Женщину, ее мужа и годовалую дочь доставили в больницу для осмотра. Также в медучреждение доставили пассажирку автобуса.

В результате аварии трасса оказалась заблокирована, сотрудники ДПС организовали реверсивное движение, а через час движение было полностью восстановлено.

Ранее 8 февраля автобус врезался в опору электропередачи в Стерлитамаке. Пострадали 19 человек, 15 из них потребовалась госпитализация.

<https://iz.ru/843765/2019-02-08/dtp-s-avtobusom-proizoshlo-v-sverdlovskoi-oblasti>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЗОТИКОВА ВАЛЕНТИНА; 2019.02.08; В САРАНСКЕ В ДТП С ПЬЯНЫМ ВОДИТЕЛЕМ ПОСТРАДАЛИ 8 ЧЕЛОВЕК

Восемь человек пострадали ДТП, которое устроил в центре столицы Мордовии пьяный водитель Opel Astra. Пытаясь скрыться от преследования ГИБДД, мужчина протаранил маршрутку.

Как сообщило в пятницу МВД по региону, авария произошла накануне вечером на перекрестке улиц Советская и Гагарина. Находившийся за рулем в состоянии

алкогольного опьянения водитель Opel Astra, 1990 года рождения, не подчинился неоднократным требованиям сотрудников батальона ДПС ГИБДД об остановке. В ходе преследования патрульным автомобилем с применением громкоговорящей установки водитель иномарки не уступил дорогу маршрутному микроавтобусу Ford Transit и совершил столкновение.

- В результате ДТП пострадал водитель Opel Astra и следовавший с ним пассажир, а также водитель и пять пассажиров маршрутного транспортного средства, – уточнили в пресс-службе МВД по РМ.

На виновника аварии составлен административный протокол по части 1 статьи 12.8 КоАП РФ (управление транспортным средством в состоянии опьянения) и части 2 статьи 12.25 КоАП РФ (невыполнение законного требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства). Водитель маршрутки трезв.

<https://rg.ru/2019/02/08/reg-pfo/v-saranske-v-dtp-s-pianym-voditelem-postradali-8-chelovek.html>

ТАСС; 2019.02.08; В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ГРУЗОВИК СБИЛ ДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ

Грузовой автомобиль сбил дорожных рабочих на трассе в Пензенской области, в результате один из них погиб, еще трое госпитализированы. Об этом в пятницу говорится в сообщении, распространенном пресс-службой управления ГИБДД по региону.

По данным ведомства, в грузовик ГАЗ, стоящий на дороге, въехал автомобиль МАЗ. «После столкновения ГАЗ сместился вперед и сбил граждан, осуществляющих работы по ремонту проезжей части. В результате происшествия от полученных травм [один человек] скончался на месте. Травмы получили еще два дорожных рабочих и пассажир ГАЗа», – сообщает управление.

Причины ДТП устанавливаются.

<https://tass.ru/proisshestviya/6095755>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; ПОСТРАДАВШИЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ АВАРИИ АВТОБУСА ВАХТОВИКИ «РАСПАДСКОЙ» НЕ БЫЛИ ЗАСТРАХОВАНЫ, ВЫПЛАТЫ ЛЯГУТ НА ОРГАНИЗАТОРА ПЕРЕВОЗКИ ПО ЗАКОНУ

АО «Разрез «Распадский» не было обязано по закону о защите пассажиров страховать внутренние автобусные перевозки, сообщил «Интерфаксу» источник на страховом рынке. Тем не менее «согласно последним поправкам в закон об обязательном страховании ответственности перевозчика перед пассажирами в таких случаях ответственность за проведение выплат пострадавшим и семьям погибших ложится на предприятие, если автобус использовался служебный и принадлежал ему. Если такая перевозка была предприятием поручена сторонней организации, то осуществлять выплаты пострадавшим надлежит этому перевозчику. Выплаты по закону проводятся в соответствии с порядком, которому следуют страховщики.

Как сообщалось, 8 февраля на АО «Разрез «Распадский» служебный вахтовый автобус, перевозивший рабочих со смены, опрокинулся в кювет, упав с высоты около восьми метров. В результате пострадали 24 рабочих, шесть из которых скончались на месте.

Президент Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Игорь Юргенс уточнил, что, согласно данным базы АИС НССО, договора обязательного страхования в данном случае не было, таким образом, потерпевшие, учитывая вступившие в силу изменения в ОСГОП, вправе рассчитывать на получение компенсации непосредственно с лица, фактически осуществлявшего перевозку.

Он добавил, что «размер компенсации в случае смерти равен 2,025 млн рублей, размер выплаты пассажирам, получившим травмы, рассчитывается в соответствии с таблицей

выплат, утвержденной постановлением правительства РФ №1164 с лимитом до 2 млн рублей».

Принцип действия таблицы выплат, которыми пользуются страховщики, опирается на фиксированные суммы за конкретные полученные пострадавшими травмы, они суммируются при множественных травмах. «При этом размеры выплат зависят от вида травмы и степени её сложности. Например, за перелом бедра положена выплата 80-300 тыс. рублей, за переломы конечностей – от 60 тыс. до 300 тыс. рублей в зависимости от места перелома и степени тяжести травмы, при этом минимальная травма – ушибы или ссадины – оценивается в 1 тыс. рублей», – пояснил И.Юргенс.

Вице-президент НССО Светлана Гусар отметила «Интерфаксу», что «теоретически предприятие ответственность за свои служебные перевозки может страховать в добровольном порядке на условиях, полностью соответствующих условиям обязательного договора, поскольку обязательный полис оно приобретать не должно. Страховщики ответственности такие полисы в добровольном порядке предлагают страхователям, имеющим потребность в организации служебных пассажирских перевозок автобусами вместимостью более 8 человек. Ряд компаний покупают такие полисы, чтобы переложить свою ответственность за пассажирские перевозки на страховщика за разумную цену». Информацией о наличии такого полиса страховщики не располагают.

ООО «Распадская угольная компания» является управляющей компанией по отношению к предприятиям группы «Распадская» (МОЕХ: RASP) и шахтам, ранее входившим в состав АО «Объединенная угольная компания «Южкузбассуголь» группы Evraz: «Алардинская», «Есаульская», «Ерунаковская-8», «Осинниковская», «Усковская» и находящимся на консервации шахтам «Абашевская», «Кушеяковская» и «Томская».

С 1 января 2013 года в России действует федеральный закон № 67-ФЗ, согласно которому все пассажиры, пострадавшие на общественном транспорте, имеют право на страховые выплаты в случае причинения вреда их жизни, здоровью, имуществу.

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.02.11; «ПРОМЫШЛЕННЫЕ ИНВЕСТОРЫ» ВЫГРУЖАЮТ ВАГОНЫ; ГРУППА ИСТ С ПАРТНЕРАМИ ВЫКУПИЛА ПТК

Группа «Промышленные инвесторы» Сергея Генералова покидает транспортный бизнес: Первая тяжеловесная компания (ПТК), крупнейший оператор инновационных вагонов, продана группе ИСТ с партнерами. По сути, ПТК возвращается к прежним владельцам – в 2016 году господин Генералов покупал ее у Объединенной вагонной компании (ОВК), тогда подконтрольной группе ИСТ. Однако и новая сделка может оказаться промежуточной: покупку ПТК рассматривает Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Стоимость ПТК без учета лизинговых обязательств эксперты оценивают в 40 млрд руб.

«Промышленные инвесторы» (ПИ) Сергея Генералова перед возможной продажей Первой тяжеловесной компании ГТЛК сами вышли из ее капитала. По данным «Картотека.ру», после серии сделок осенью-зимой 2018 года у ПИ осталось лишь 9,99% контролирующего 100% ПТК ООО «Проминвествагон». В ПИ “Ъ” уточнили, что продали все 100% долей. Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что владельцем оставшейся доли стало новое юрлицо, сделка закрыта, но пока не до конца оформлена.

Сам Сергей Генералов вошел в железнодорожный бизнес в конце 2016 года, купив через ПТК «Нитрохимпром» – основного внешнего покупателя инновационных (более грузоподъемных) вагонов у Объединенной вагонной компании, тогда подконтрольной группе ИСТ Александра Несиса и партнеров. Вскоре в контур ПТК вошел и оператор ОВК «Восток1520», ее парк достиг 23 тыс. вагонов (сейчас у «Нитрохимпрома» более 16 тыс. инноваторов). «Восток1520» по итогам 2018 года увеличил парк на 16%, до 36,6 тыс.

вагонов, перевозки выросли в 1,3 раза, до 47,8 млн тонн, доля в экспортных перевозках угля составила 18,2%.

Управляющей компанией ПТК выступает «ПТК-Холдинг», 100% компаний у «Проминвествагона». 29 января «ПТК-Холдинг» возглавил Роман Савушкин, ушедший с поста гендиректора ОВК в декабре, после соглашения о выкупе Уралавагонзаводом (УВЗ, входит в «Ростех») 9,33% ОВК у группы ИСТ (см. “Ъ” от 21 декабря 2018 года). Управляющим директором «ПТК-Холдинга» остается Владимир Сосипаторов.

В октябре 2018 года 33,01% «Проминвествагона» приобрела кипрская Minatreso Ltd. Ее владелец – ICT Holding Ltd, входящая в группу ИСТ (одна акция у Lacertta Investments Ltd, которая продавала Сергею Генералову «Нитрохимпром»). В группе ИСТ “Ъ” подтвердили, что Minatreso – дочерняя компания ICT Holding, условия сделки не раскрывают. А 28 декабря Betelvia Holdings Ltd и Staroak Ltd выкупили 33% и 24% «Проминвествагона». Один из источников “Ъ” связывает Betelvia и Lacertta с экс-президентом Номос-банка и совладельцем группы ИСТ Дмитрием Соколовым. В 2016 году Staroak как миноритарий Polymetal продала эти акции группе ИСТ (тогда офшор был подконтролен Иржи Шмейцу из PPF). Одним из директоров Staroak является Александр Захаров, так же звали члена набсовета Номос-банка.

Источник “Ъ” утверждает, что Betelvia и Staroak – «самостоятельные компании с отличным от ИСТ составом акционеров». По его словам, при выкупе ПИ активов ИСТ в 2016 году не было опциона или иных договоренностей об обратном выкупе. В ПИ “Ъ” пояснили, что группа выходит из проекта, «поскольку реализовала бизнес-стратегию по созданию «национального чемпиона» – крупнейшего в РФ и СНГ оператора вагонов с повышенной осевой нагрузкой». Инвестиция принесла доход, заверили там.

Между тем группа ИСТ может стать также лишь промежуточным владельцем активов. Как писал “Ъ” 15 ноября 2018 года, ГТЛК предлагала приобрести ПТК и Brunswick Rail Ильи Беляева их за 70 млрд и 20 млрд руб. соответственно, чтобы с 77,3 тыс. вагонов стать третьим оператором в РФ. 12 февраля совет директоров ГТЛК рассмотрит одобрение участия в некоей организации (из устава следует, что речь идет о покупке дочерней структурой актива, стоящего свыше 15% ее балансовой стоимости) и согласие на сделки с ВТБ. По информации “Ъ”, предполагается, что ВТБ профинансирует сделки, выкупив на сумму до 107 млрд руб. облигации будущего оператора «ГТЛК 1520» под поручительство ГТЛК. В ВТБ и ГТЛК от комментариев отказались.

Источник “Ъ”, знакомый с ходом переговоров, говорит, что обсуждается возможность вывода «Нитрохимпрома» за периметр сделки с ГТЛК, что снизит оценку ПТК до 20 млрд руб. Другой собеседник “Ъ” уточнил, что ранее оценка ПТК учитывала возможную покупку ею группы «Промышленные активы» Андрея Лебедева, владеющей «ВМ-Трансом» и ТВМ, но этого не произошло. Источники “Ъ” на рынке вообще не уверены, что сделка с ГТЛК состоится, но если она пройдет, то средства, скорее всего, группа ИСТ направит на снижение долга.

В конфигурации без «ВМ-Транса» ПТК может стоить до 40 млрд руб., но у компании достаточно высокая долговая нагрузка (лизинговые контракты на 60 млрд руб.), говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. ПИ получили дивиденды в 9-10 млрд руб., напоминает он. По мнению эксперта, за решением Сергея Генералова продать активы могут стоять, в том числе, регуляторные риски, связанные с позицией ФАС, которая рассматривает тяжеловесное движение как отдельный сегмент и ограничивает сделки консолидации.

<https://www.kommersant.ru/doc/3880572>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2019.02.11; НА РЕЛЬСАХ ПРОБОК НЕ БЫВАЕТ; ГОД ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОБЪЯВЛЕН В МОСКВЕ

Итоги работы строителей в 2018 году и планы на 2019 год обсудили столичные власти на заседании коллегии стройкомплекса. Мэр города Сергей Собянин сказал в своем выступлении: «Мы не можем назвать минувший год годом метро, хотя в течение него было построено 17 станций подземки – столько не строилось никогда за всю более чем 80-летнюю историю метрополитена. Нельзя его назвать и годом дорог, хотя было построено 125 км магистралей – самое большое количество за последние восемь лет. Не получится назвать и годом образования, и годом здравоохранения при том, что в городе добавились десятки новых школ, детсадов, больниц и поликлиник... Правильнее 2018 год назвать годом развития города, так как Москва одновременно развивалась сразу по всем направлениям».

Поблагодарив строителей за огромную проделанную работу, Собянин сказал, и в этом году у столицы стоят не менее сложные задачи в разных отраслях. Но акцент предстоит сделать все-таки на развитии рельсового транспорта, а потому 2019 год, по словам Собянина, можно будет назвать Годом железных дорог.

- У нас в последние годы на первом месте было строительство метро, – объяснил в своем выступлении глава города. – А сейчас в число приоритетных выходит и железнодорожный транспорт. Его развитие помогло нам получить 1 миллион 300 тысяч пассажиро-мест в электричках, и в ближайшие годы мы добавим еще столько же.

К такому выводу Сергей Собянин и гендиректор ОАО «РЖД» Олег Белозеров пришли, встретившись накануне и обсудив конкретные планы по строительству новых путей и станций, а также реконструкции существующих в черте города. В частности, речь шла о том, что масштабные планы, поставленные Москвой и РЖД в этом направлении, одобренные президентом Владимиром Путиным, будут реализовываться на средства как бюджета Москвы – город готов направить на них 200 миллиардов рублей, так и деньги федерального бюджета и РЖД. В частности, уже в этом году в Москве будет интегрирована в систему городского общественного транспорта по принципу сухие ноги платформа НАТИ со станцией метро «Лихоборы», продолжатся работы на платформах Северянин и Верхние Котлы. А на станции метро «Ховрино» автобусный междугородний вокзал станет и международным.

Москвичи смогут еще активнее пользоваться железной дорогой на Ярославском, Смоленском, Горьковском радиальных направлениях. Интенсивность движения на МЦК увеличится с 5-6 нынешних минут до 4 минут в 2019 году. Кроме того, к концу года стоит задача запустить первые Московские центральные диаметры – Одинцово – Лобня и Подольск – Нахабино.

«Огромное спасибо железнодорожникам за то, что они тоже считают эту задачу для себя приоритетной, – сказал мэр. – Совместными усилиями мы ее реализуем и добавим в городе еще сотни километров железнодорожных путей». В итоге, по его подсчетам, москвичи скоро получат более 1000 км рельсового транспорта, который будет работать в режиме метро.

Продолжит столица заниматься и развитием подземки – в течение ближайших пяти лет, по словам заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, планируется сдать более 50 станций – по 10 станций в год.

<https://rg.ru/2019/02/10/reg-cfo/god-zheleznyh-dorog-obiavlen-v-moskve.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/6095560>

<https://www.rbc.ru/business/09/02/2019/5c5e2cb39a79474a65631e02>

<https://www.pnp.ru/economics/vlasti-moskvy-vydelyat-200-mlrd-rubley-do-2024-goda-na-razvitiye-zheleznykh-dorog.html>

ТАСС; 2019.02.08; ПОЕЗД ПЕТРОЗАВОДСК – ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД – ПСКОВ ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ФЕВРАЛЯ

Железнодорожное сообщение между Великим Новгородом и Псковом откроется до конца февраля: новый маршрут станет продолжением уже действующего сообщения Петрозаводск – Великий Новгород и позволит соединить между собой сразу три региона – Карелию, Новгородскую и Псковскую области. Об этом говорится в распространенном в субботу сообщении пресс-службы губернатора Новгородской области.

«Поезд Петрозаводск – Великий Новгород – Псков станет отличным транспортным ресурсом, благодаря которому жители трех регионов смогут с удобством их посещать, маршрут будет востребован и среди туристов. Отмечу, что состав, который будет задействован на маршруте, компания «РЖД» приобрела в 2019 году, в нем есть три класса обслуживания, в том числе бизнес-класс. Примерное время в пути из Великого Новгорода во Псков составит около пяти часов, поезд будет курсировать ежедневно», – процитировала пресс-служба **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Станислава Шульцева.

Новые железнодорожные маршруты в ходе взаимодействия регионального правительства с компанией «РЖД» были открыты в области и в 2018 году. Организовано сообщение Великий Новгород – Нижний Новгород. Поезд, следующий из Санкт-Петербурга в Калининград, теперь совершает остановку в Великом Новгороде, открывая новгородцам возможность посетить Витебск и Вильнюс.

Также запущены поезда пригородного сообщения: Боровичи – Угловка и Рогавка – Великий Новгород. В 2019 году открыто сообщение Великий Новгород – Гамзино, соединяющее Чудово, Кириши, Будогощь и Любытино.

<https://tass.ru/ekonomika/6097645>

ТАСС; 2019.02.08; РЖД УВЕЛИЧИЛИ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ НА ТЕРРИТОРИИ КОМИ В 2,5 РАЗА

Объем инвестиций ОАО «РЖД» в развитие железнодорожной инфраструктуры на территории Республики Коми возрастет в 2019 году в 2,5 раза, до 6,795 млрд рублей. Об этом говорится в распространенном в пятницу сообщении пресс-службы главы региона Сергея Гапликова по итогам его встречи с начальником Северной железной дороги Валерием Танаевым.

«Инвестиционной программой ОАО «РЖД» на 2019 год в развитие железнодорожной инфраструктуры и техники на территории Республики Коми запланировано вложить 6 млрд 795 млн руб. Будет продолжено проектирование объектов инфраструктуры в пределах СЖД для пропуска дополнительного грузопотока в рамках проекта по созданию Северного широтного хода, строительство вокзала в Сосногорске», – указано в сообщении.

Продолжатся возведение цеха по ремонту и обслуживанию путевой техники на станции Кожва, реконструкция железнодорожных путей и модернизация земляного полотна железнодорожной линии Чум – Лабытнанги, заложены средства на техническое перевооружение системы телемеханики на участке Микунь – Янью, обновление оборудования и устройств электроснабжения на ряде станций, будет начато строительство новой котельной на станции Микунь.

По словам Танаева, новые инвестиционные проекты будут способствовать росту регионального валового продукта, налоговых отчислений в бюджет республики.

Как отметил руководитель региона, в 2018 году было реализовано много важных для республики проектов, которые продолжатся и в этом году. «Мы видим, что высокими темпами идет строительство нового здания вокзала в Сосногорске [сдача в эксплуатацию запланирована на IV квартал 2019 года – прим. ТАСС]. На 10% вырос объем перевозок на железнодорожном транспорте. Большие перспективы связаны со строительством

Северного широтного хода – львиная доля груза будет проходить через Республику Коми, а это большой плюс к тому объему инвестиций, о которых мы сегодня говорим, и важный шаг в улучшении экономики», – сказал Гапликов.

В 2018 году на реализацию инвестиционных проектов ОАО «РЖД» на территории Коми было направлено более 2,76 млрд рублей.

О Северном широтном ходе

Северный широтный ход – проект новой железной дороги длиной 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги и даст возможность вывозить грузы с новых месторождений в северных районах полуострова Ямал. Стоимость проекта, начатого в 2018 году, предварительно оценивается более чем в 200 млрд рублей. При создании СШХ впервые в российском железнодорожном строительстве будет использована концессия. Прогнозируемый объем перевозок по СШХ составит 23,9 млн тонн грузов в год, основную часть будет составлять, в частности, транспортировка газового конденсата.

Строительство дороги позволит сразу увеличить грузооборот Северной железной дороги (СЖД) на территории Коми на 9,5 млн тонн в год, а также дополнительно создать в регионе около 1 тыс. рабочих мест.

<https://tass.ru/ekonomika/6095403>

ТАСС; 2019.02.08; ДАГЕСТАН И РЖД НА ФОРУМЕ В СОЧИ ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ О ЗАПУСКЕ ПОЕЗДА ДЕРБЕНТ – МИНВОДЫ

Власти Дагестана и «Российские железные дороги» подпишут на Российском инвестиционном форуме в Сочи соглашение о запуске поезда между Дербентом и Минеральными Водами (Ставропольский край), сообщил на совещании по развитию Дербента в пятницу министр экономики и территориального развития Дагестана Осман Хасбулатов.

Ранее сообщалось, что развитие туристической индустрии на Северном Кавказе является одним из важных направлений развития регионов Северо-Кавказского округа.

«Увеличению турпотока также будет способствовать реализация договоренностей по организации скоростного железнодорожного сообщения Дербент – Минеральные Воды. Соглашение с «Российскими железными дорогами» планируется подписать на полях сочинского инвестиционного форума», – сказал Хасбулатов.

По его данным, в 2018 году турпоток в Дагестан вырос до 700 тыс. человек. Пассажиропоток в аэропорту Махачкалы вырос до 1,2 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6093606>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; РЖД В НАЧАЛЕ МАРТА ЧЕТВЕРТЫЙ РАЗ ЗА ПОЛГОДА ПОВЫСЯТ ЗАРПЛАТУ, ЕЩЕ НА 2,9%

ОАО «Российские железные дороги» с 1 марта в очередной раз повысит заработную плату – на 2,9%.

Предыдущая индексация в размере 0,3% была в декабре. До этого на столько же зарплата повышалась в ноябре, на 0,9% – в октябре («по результатам работы»), на 2,2% – в марте 2018 г. По итогам прошлого года среднемесячная ее величина составила 54,9 тыс. руб., увеличившись на 6%, сообщила компания.

Изначально повышения планировалось два. Объясняя в ноябре необходимость третьей индексации, монополия отмечала, что коллективный договор предусматривает ежегодную корректировку ставок оплаты труда в соответствии с прогнозом потребительских цен Минэкономразвития РФ. «Поскольку министерство в октябре выпустило обновленный прогноз, РЖД потребовалась дополнительная индексация», – указывал перевозчик. Причины декабрьского повышения не приводились. В итоге за 2018 г. заработная плата в компании увеличилась почти на 3,74%.

В 2019 г. сотрудников «Российских железных дорог» ждут две индексации – грядущая в марте и в октябре, сообщила монополия. При этом начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда РЖД Владимир Никитин уточнял корпоративному изданию перевозчика, что «с 1 марта зарплата вырастет не менее чем на 2%». Причем, если фактическая инфляция по итогам 2018 г. превысит проведенную в компании индексацию за текущий год, то это расхождение будет учтено при повышении зарплаты в марте, добавляла газета.

«Возможность такого развития событий очень велика», – говорил изданию зампред первичной профсоюзной организации «Российских железных дорог» Александр Лощагин. «По итогам года мы, скорее всего, выйдем на уровень инфляции 4%, поэтому предлагаем провести индексацию в марте не менее чем на 2,3%, но все будет зависеть от финансового положения в компании», – добавил он.

В октябре, по словам А.Лощагина, профсоюз предлагает повышение зарплат в размере актуализированного прогноза министерства экономического развития РФ по индексу потребительских цен на конец 2019 года (сейчас – 4,3%) за вычетом индексации, проведенной 1 марта.

Кроме того, согласно сообщению РЖД, в феврале 2019 г. лучшим работникам по итогам работы за год будет выплачено единовременное вознаграждение за обеспечение безопасности движения. При этом компания отмечает, что в текущем году предстоит подготовить и подписать новый коллективный договор на 2020-2022 гг. «За его основу будет взят действующий договор с сохранением льгот и гарантий», – говорится в пресс-релизе.

В 2017 г. компания дважды повышала зарплаты: в марте – на 1,5%, в октябре – на 4% для рабочих и на 2,5% – остальным специалистам.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; НТС БУДЕТ УЧАСТВОВАТЬ В ПОПУЛЯРИЗАЦИИ АНТИМОНОПОЛЬНОГО КОМПЛАЕНСА НА Ж/Д РЫНКЕ

ООО «Управляющая компания «Нефтетранссервис» (НТС) и филиал учебно-методического центра Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ в Москве подписали соглашения о сотрудничестве.

«НТС предполагает развивать корпоративную культуру комплаенса, участвовать в мероприятиях, направленных на популяризацию системы антимонопольного комплаенса на рынке грузовых железнодорожных перевозок, а также расширять диалог с участниками рынка по вопросам стратегического взаимодействия», – говорится в сообщении НТС.

По мнению компании, это повысит эффективность бизнес-стратегии оператора, учитывающей требования антимонопольного законодательства.

«Нефтетранссервис» занимается перевозками грузов по железной дороге, фокусируется на транспортировке нефти и нефтепродуктов, сыпучих грузов, а также в танк-контейнерах. В управлении – около 66,5 тыс. вагонов (включая более 37 тыс. полувагонов и свыше 29 тыс. нефтебензиновых цистерн), а также 35 локомотивов. Также в числе активов НТС – промывочно-пропарочные мощности в Саратовской области и Хабаровском крае, завод по ремонту подвижного состава в Самарской области, депо в Рязани. Компания подконтрольна братьям Вячеславу и Вадиму Аминовым, партнером выступает член совета директоров НТС Алексей Лихтенфельд.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; «ЕВРОСИБ» В 2018 ГОДУ НА ЧЕТВЕРТЬ УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» в 2018 году увеличил объем контейнерных перевозок на 26% по сравнению с 2017 годом – до 65,5 тыс. TEU, говорится в сообщении компании.

Положительную динамику в компании объясняют увеличением парка фитинговых платформ, ростом грузовой базы и открытием новых сервисов.

Наибольший рост был достигнут в сегментах импортных и экспортных перевозок – на 87% и 66% соответственно. На рост показателей повлияли меры, направленные на оптимизацию логистики.

Увеличению грузопотока в импортных направлениях способствовало расширение присутствия компании на терминалах Московского региона, а также организация новых сервисов из Китая, в частности региона Внутренняя Монголия.

Экспортная динамика связана с развитием услуг ПСЖВС (прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение – ИФ) и запуском регулярных контейнерных поездов Москва-Красноярск, что позволило повысить вариативность дальнейших отправок за границу, отмечается в пресс-релизе. Так, в 2018 году «Евросиб» начал формировать контейнерные партии в КНР через погранпереход Достык (Казахстан).

Половина объема контейнерных грузов была обеспечена перевозками во внутрироссийских направлениях, по сравнению с 2017 годом объем вырос на 41%. Помимо запуска поезда Москва-Красноярск, «Евросиб» организовал несколько сервисов из Новосибирска: сформирован еженедельный ускоренный поезд до Владивостока, восстановлены маршруты до Хабаровска и Находки.

Объем перевозок контейнеров в составе ускоренных поездов увеличился на 42%. Рост показателя обусловлен увеличением парка фитинговых платформ, освоением новых маршрутов и повышением качества планирования перевозок.

Компания развивает контейнерные сервисы с опорой на собственный терминал в Новосибирске. По итогам 2018 года транспортно-логистический центр «Евросиб-Терминал – Новосибирск» обработал 72 тыс. TEU, рост контейнерооборота составил 35%. «Евросиб СПб – транспортные системы» управляет парком из 13,4 тыс. вагонов (полувагоны, хопперы-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; 2019.02.08; ОВК ПОСТАВИТ «ЩЕКИНОАЗОТУ» БОЛЕЕ 100 ЦИСТЕРН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ХИМИЧЕСКИХ ГРУЗОВ

ПАО «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) поставит «Щекиноазоту» (Тулская обл.) 101 цистерну для перевозки наливных химических грузов. «Подвижной состав поступит до конца I квартала», – говорится в сообщении ОВК. 66 вагонов для перевозки метанола и 35 цистерн для транспортировки аммиака (модели «15-6880» и «15-6926» соответственно) будут эксплуатироваться в парке ООО «Транспортная дирекция НПО «Азот».

Ранее «Щекиноазот» уже приобретал подвижной состав у «Объединенной вагонной»: компания взяла в долгосрочную аренду 80 хопперов-минераловозов и купила 295 цистерн для перевозки химических грузов. С учетом новых контрактов общее число вагонов ж/д группы в парке производителя продуктов промышленной химии составит 396.

Вагоны с осевой нагрузкой 25 тс имеют повышенную грузоподъемность (73 тонны для модели «15-6880» и 60,2 тонны – для «15-6926») и увеличенный объем котла (88 и 92,7 кубометров соответственно). Межремонтный пробег увеличен до 1 млн км (или 8 лет).

Обе модели разработаны «Всесоюзным научно-исследовательским центром транспортных технологий» и производятся на предприятии «Тихвинхиммаш» в Ленинградской области (структуры ОВК).

«С учетом значительного роста объемов производства и перевозок грузов железнодорожным транспортом предприятие заинтересовано в приобретении подвижного состава «нового поколения», – заявила генеральный директор ООО «ТД НПО «Азот» Евгения Хомякова, слова которого приводятся в сообщении.

«Щекиноазот» производит метанол, капролактамы, уротропин, сульфат аммония, ионообменные мембраны, а также продукцию бытовой химии. Объем производства составляет около 2 млн тонн химической продукции в год.

«Объединенная вагонная компания» управляет вагоностроительными производствами в Тихвине, вагоноремонтным предприятием «Титран-Экспресс», инжиниринговым центром, оператором Unicon 1520, занимается выпуском компонентов для подвижного состава. Крупнейшим владельцем ОВК является ПАО «Банк «ФК Открытие» (находится под контролем ЦБ РФ) с долей 24,3%.

Среди других владельцев «Объединенной вагонной» – ООО «Управляющая компания «Север Эссет Менеджмент» (УК «Север ЭМ» управляет средствами НПФ «Будущее»), которой принадлежит 19%. Еще 7,9% акций владеет АО «Открытие холдинг» (актив бывших владельцев ФК «Открытие» Вадима Беляева и его партнеров), 5,7% – у ПАО «Сафмар Финансовые инвестиции» (МОЕХ: SFIN) (через подконтрольные НПФ, структура Михаила Гуцериева), 6,8% – у «прочих стратегических инвесторов» (представители «Сафмара» заявляли ранее о том, что пенсионные фонды группы «Сафмар» владеют 10,42% ОВК). 9,3% – у структуры «Ростеха» – АО «Концерн «Уралвагонзавод». Free float составляет 27%.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; ОМК ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ В 2019 Г ПРОИЗВОДСТВО Ж/Д КОЛЕС НА 10%

«Объединенная металлургическая компания» (ОМК) планирует увеличить производство железнодорожных цельнокатаных колес в 2019 году минимум на 10%, сообщили «Интерфаксу» в компании.

«Мы планируем сохранить на «Выксунском металлургическом заводе» (ВМЗ) январскую загрузку и реализовать в этом году производственный план в 950-970 тыс. штук колес», – заявил официальный представитель ОМК.

В январе ВМЗ выпустил 84,196 тыс. железнодорожных колес, отгрузка потребителям составила в прошлом месяце 82,267 тыс. штук, сообщает корпоративное издание ОМК.

Как сообщалось, по итогам 2018 года ОМК нарастила выпуск цельнокатаных колес на 25%, до 860 тыс. штук. При этом при подтверждении спроса со стороны потребителей ОМК может нарастить производственные мощности до 970 тыс. колес, заявляли ранее в ОМК.

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

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

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

Сейчас колеса в РФ выпускают «Выксунский металлургический завод» ОМК (860 тыс. шт. в год) и «Нижнетагильский металлургический комбинат» (входит в Evraz, 550 тыс. шт.).

ИНТЕРФАКС; 2019.02.11; ДЕВУШКА ПОГИБЛА ПОД КОЛЕСАМИ ЭЛЕКТРИЧКИ В ПОДМОСКОВЬЕ

Молодая девушка погибла под колёсами электрички в Подмосковье, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе транспортного управления МВД по Центральному федеральному округу.

«Электропоездом сообщением «Крутое-Фрязево» смертельно травмирована девушка предположительно 20-25 лет», – сказал сотрудник пресс-службы.

По его словам, девушка в районе станции Орехово-Зуево переходила железнодорожные пути в неустановленном месте.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; МАКАРЕНКО АЛЕНА; 2019.02.09; ЭЛЕКТРИЧКА СБИЛА МУЖЧИНУ В ПОДМОСКОВЬЕ

Электричка насмерть сбила мужчину в Московской области. Об этом сообщило РИА «Новости» со ссылкой на пресс-службу управления на транспорте МВД России по ЦФО.

ЧП произошло при подходе поезда к станции «Подлипки – Дачные» в Королеве. Электричка, следовавшая из Москвы во Фрязино, сбила мужчину. Он получил сильные травмы и скончался на месте.

По предварительным данным, пострадавший пытался забраться на платформу перед приближающимся составом.

Правоохранители выясняют обстоятельства происшествия.

<https://360tv.ru/news/chp/elektrichka-sbila-muzhchinu-v-podmoskove/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; КАЗАХСТАН РАТИФИЦИРОВАЛ КОНВЕНЦИЮ О ПРАВОВОМ СТАТУСЕ КАСПИЯ

Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев подписал закон «О ратификации Конвенции о правовом статусе Каспийского моря», сообщила пресс-служба главы государства.

Конвенция была подписана «пятеркой» прикаспийских государств – Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркменистан – в казахстанском Актау 12 августа 2018 года.

Цель документа заключается в определении и регулировании прав и обязательств сторон в отношении использования Каспийского моря, включая его воды, дно, недра, природные ресурсы и воздушное пространство.

Документ устанавливает принципы деятельности сторон на море: уважение суверенитета, территориальной целостности, независимости, суверенного равенства государств, неприменения силы или угрозы силой. Также принципы предусматривают взаимное уважение, сотрудничество, невмешательство во внутренние дела друг друга, использование Каспийского моря в мирных целях, превращение его в зону мира, добрососедства, дружбы и сотрудничества.

Согласно конвенции, деятельность сторон в Каспийском море может проводиться в целях судоходства, промысла, использования и охраны водных биоресурсов, разведки и разработки ресурсов его дна и недр.

Акватория моря разграничивается на внутренние воды, территориальные воды, не превышающие по ширине 15 морских миль, отмеряемых от исходных линий, рыболовные зоны шириной 10 морских миль, прилегающие к территориальным водам и общее водное пространство.

Каждая сторона в своей рыболовной зоне обладает исключительным правом на промысел водных биоресурсов согласно конвенции.

Конвенция фиксирует положение о недопущении присутствия на Каспии вооруженных сил внерегиональных держав. Согласно конвенции, пять прикаспийских государств несут ответственность за поддержание безопасности на море и управление его ресурсами.

Участники конвенции предоставляют судам под флагами других сторон буксировку, спасательные операции, свободный доступ в свои порты, их использование для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплату корабельных сборов и использование услуг, предназначенных для судоходства.

В осуществление своего суверенитета каждая сторона имеет исключительное право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своих территориальных водах. Суда под флагами участников конвенции могут проводить подобные исследования в водах другой стороны только с ее письменного разрешения и на установленных ею условиях.

Страны могут прокладывать подводные кабели и трубопроводы по дну Каспийского моря, обязуясь защищать и сохранять экосистему.

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.02.08; СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ АРКТИЧЕСКОГО СОВЕТА ПО ПРОГРАММЕ ЗАЩИТЫ АРКТИЧЕСКОЙ МОРСКОЙ СРЕДЫ

Заседание рабочей группы Арктического совета по Программе защиты арктической морской среды (ПАМЕ) состоялось 5-7 февраля 2019 года в Мальме (Швеция). Одним из основных вопросов повестки дня ПАМЕ было обсуждение хода выполнения рекомендаций Доклада о судоходстве в Арктике (AMSA).

Как сообщает пресс-служба **Росморречфлота**, в работе заседания ПАМЕ приняли участие делегации всех государств-участников Арктического совета (Российская Федерация, Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция и США), представители Секретариата и других рабочих групп Арктического совета, а также делегации наблюдателей и неправительственных организаций. В частности, Норвегия проинформировала о намерении представить на следующее заседание детальное проектное предложение о влиянии разливов различных типов нефти на морскую среду с целью включения в Программу работ ПАМЕ на 2019-2021 годы.

От Российской Федерации в работе заседания приняли участие представители **Федерального агентства морского и речного транспорта**: ФГБУ «Морспасслужба», ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики», ФГБУ «АМП Западной Арктики» и ФГБУ «АМП Балтийского моря».

Российская делегация, как представитель одной из ведущих арктических держав (совместно с США), проинформировала о состоянии готовности совместного документа стран Арктического совета по разработке проекта регионального плана приемных портовых сооружений в Арктике в контексте концепции ИМО по региональным договоренностям о приемных портовых сооружениях. В документе учтены все комментарии и предложения государств-членов Арктического совета, а также требования ИМО по представлению такого вида документов. Документ готовится для представления на 74-ю сессию Комитета по защите морской среды (КЗМС 74) Международной морской организации (ИМО).

Делегации рассмотрели ход выполнения отдельных проектов по предотвращению загрязнения морской среды при использовании/перевозке судами тяжелых сортов топлива. В частности, Норвегия проинформировала о намерении представить на следующее заседание детальное проектное предложение о влиянии разливов различных типов нефти на морскую среду с целью включения в Программу работ ПАМЕ на 2019-2021 г.

Делегации обсудили предлагаемый к выполнению Норвегией проект по гармонизированному выполнению Полярного кодекса. Российская делегация

проинформировала о выполнении Полярного кодекса, представив количество выданных судам под российским флагом свидетельств судна полярного плавания и меры по контролю наличия таких свидетельств при выдаче разрешений на плавание в акватории Северного морского пути. Далее делегация анонсировала проведение во Владивостоке в сентябре 2019 года специализированного тренировочного семинара Токийского меморандума о госпортконтроле, одной из тем которого является внедрение Полярного кодекса в части подготовки и дипломирования моряков по недавним поправкам в Конвенцию ПДНВ.

При рассмотрении предлагаемых к выполнению новых проектов, в частности, проектного предложения по подводному шуму от международного судоходства в Арктике, делегации согласились с предложением российской делегации о необходимости проводить оценку экономических последствий для судоходства при обсуждении возможных мер по снижению такого шума.

По предложению российской делегации, поддержанному делегацией Финляндии, инициируемый Исландией проект по проблеме выбросов черного углерода с судов в Арктике был изменен в контексте дальнейшего изучения распределения и уровня таких выбросов в регионе, а также изучения доступных технологий по снижению указанных выбросов с учетом их экономической эффективности. При реализации указанного проекта будут приниматься во внимание итоги рассмотрения соответствующего вопроса в ходе 6-й сессии Подкомитета по предотвращению загрязнения и реагированию (PPR 6) и КЗМС 74.

Участники заседания согласовали Программу работ на 2019-2021 годы и отчет об основных результатах работы ПАМЕ, которые будут представлены для одобрения Министерской сессией Арктического совета в 2019 году. Следующее заседание ПАМЕ состоится в сентябре 2019 года в Исландии.

В 1989 году арктические государства начали «процесс Рованиеми», приведший в 1991 году к созданию Стратегии защиты окружающей среды Арктики.

В ходе реализации стратегии стала очевидной необходимость более тесного сотрудничества арктических государств, в первую очередь, в области управления природными ресурсами и охраны окружающей среды, что и было реализовано 19 сентября 1996 г. в Оттаве путем создания межправительственного форума «высокого уровня» – Арктического совета (АС). Его учредителями выступили восемь арктических государств: Россия, Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия и Швеция. Нескольким организациям, представляющим интересы коренных народов Севера, в АС предоставлен статус «постоянного участника», некоторым неарктическим государствам предоставлен статус «постоянного наблюдателя», а целый ряд межправительственных и неправительственных организаций наделены статусом «наблюдателя».

За более чем двадцать лет своего существования Арктический совет стал основной международной площадкой для практического многостороннего сотрудничества в Арктике. Это сотрудничество охватывает широкий круг вопросов устойчивого развития Арктики – от экономики и экологии до обеспечения социальных нужд проживающих там людей.

Мандат Рабочей группы Арктического совета по Программе защиты арктической морской среды (Protection of Arctic Marine Environment, ПАМЕ) заключается в разработке политических и иных мер, связанных с сохранением и устойчивым использованием морской и прибрежной среды Арктики.

В рамках группы осуществляются проекты по реализации Стратегического плана по защите арктической морской среды, оценке арктического морского судоходства, портовых мощностей по переработке судовых и грузовых отходов, изучению крупных морских экосистем, обновлению региональной программы действий по защите арктической морской среды от антропогенной деятельности.

<http://rus-shipping.ru/ru/law/news/?id=36306>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; СД ГТЛК 12 ФЕВРАЛЯ ОБСУДИТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ИНВЕСТОРА В УГОЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ ЛАВНА В МУРМАНСКЕ

Совет директоров ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на заседании 12 февраля обсудит привлечение стратегического инвестора в проект строительства угольного терминала «Лавна» в Мурманске, следует из сообщения компании.

В повестке заседания также значатся вопросы участия ГТЛК в другой организации и совершение сделок с банком ВТБ (МОЕХ: VTBR). Директора также обсудят предварительные итоги работы в 2018 г. и бизнес-план ГТЛК на 2019 год.

В январе сообщалось, что Черноморский банк торговли и развития (ЧБТР) рассматривает возможность предоставления финансирования ГТЛК на строительство угольного терминала «Лавна» в Мурманске. Сумма средств, которые может предоставить банк не уточнялась.

ЧБТР может предоставить на этот проект порядка \$70 млн, сообщил в пятницу «Интерфаксу» источник, знакомый с условиями сделки.

«Проект одобрен советом директоров банка. Соглашение по нему планируется подписать на следующей неделе в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи», – сообщил «Интерфаксу» представитель ЧБТР.

ГТЛК в ноябре 2018 года подписала с **Росморречфлотом** концессионное соглашение о строительстве терминала «Лавна» в морском порту Мурманск. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент – обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay, отмечала ранее ГТЛК. Инвестор в концессионном соглашении указан не был.

Совет директоров ГТЛК 5 декабря 2018 года должен был голосовать за продажу 70% в ООО «Морской торговый порт «Лавна» (МТПЛ) за \$11,4 млн АО «Компания «Бизнесглобус», действующей в интересах совладельца УГМК и «Трансмашхолдинга» Андрея Бокарева, писал ранее «Коммерсантъ». В конце ноября **Минтранс** отозвал директиву членам совета директоров ГТЛК, предписывавшую голосовать за продажу контроля в этом проекте.

Строительство угольного терминала «Лавна» Мурманского транспортного узла (МТУ) стартовало в марте 2018 года. Объем инвестиций в проект составляет 24 млрд рублей, из которых порядка 900 млн рублей будет вложено в сооружение подъездных железнодорожных путей.

«Государственная транспортная лизинговая компания» поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и других отраслей. Единственный акционер компании – РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

ТАСС; 2019.02.09; НАВИГАЦИЯ КРУИЗНОГО ТЕПЛОХОДА «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ПО ЧЕРНОМУ МОРЮ НАЧНЕТСЯ В АПРЕЛЕ

Единственный российский круизный лайнер «Князь Владимир» начнет навигацию по Черному морю с 28 апреля, всего теплоход планирует осуществить 23 рейса. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе компании-оператора «Черноморские круизы».

В навигацию 2018 года лайнер «Князь Владимир» совершил восемь рейсов и перевез более 2,7 тыс. пассажиров. Отправление первого рейса теплохода из Сочи в Севастополь в сезон 2018 года изначально было намечено на 29 апреля, однако было перенесено из-за неисправности судна на 6 мая. Затем старт кампании был вновь отложен. В итоге в первый круиз лайнер отправился из Сочи в начале августа 2018 года.

«Полным ходом идет продажа круизных туров на все рейсы теплохода «Князь Владимир» с апреля по октябрь 2019 года. Продажи стартовали в октябре прошлого года, на сегодняшний день забронировано более 1 тыс. круизов. В период навигации 2019 года запланировано осуществить 23 рейса. Единственный российский круизный лайнер «Князь Владимир» начнет навигацию уже 28 апреля», – сообщили в компании.

Ранее сообщалось, что плановый ремонт лайнера завершится к 1 апреля.

Недельный круиз по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь организован в 2016 году по поручению президента РФ о восстановлении регулярного круизного сообщения в Черноморском регионе. На судне доступно 300 кают, лайнер вмещает 800 пассажиров и 250 членов экипажа, оборудован тремя бассейнами, двумя ресторанами с питанием по системам «шведский стол» и «а-ля карт», кинотеатром, барами, дискотечной и концертной площадками. В 2018 году «Князь Владимир» выполнил 9 рейсов и перевез около 3 тыс. человек, что больше по сравнению с 2017 годом в среднем на 100 человек за круиз.

<https://tass.ru/obschestvo/6097389>

ТАСС; 2019.02.08; ВЛАСТИ МОСКВЫ ОБЪЯВЯТ КОНКУРС НА ЗАКУПКУ РЕЧНЫХ ТРАМВАЕВ В 2019 ГОДУ

Власти Москвы планируют объявить конкурс на закупку городских речных трамваев, которые будут курсировать с пассажирами по Москве-реке, в 2019 году. Об этом сообщил в пятницу журналистам заммэра Москвы Максим Ликсутов.

«Мы близки к тому, чтобы объявить техзадание на судно, в этом году, думаю, объявим конкурс. Главные требования – круглогодичная эксплуатация, возможность использования для маломобильных граждан, 10-минутный интервал движения. Мы рассчитываем, что это для многих людей сократит время в пути», – сказал он.

Ликсутов пояснил, что концепцию первого речного маршрута готовит Высшая школа экономики. «Пока мы выбрали пилотный маршруты, если окажется будет востребованным, не ограничимся одним», – отметил заммэра.

Ранее Ликсутов сообщал, что регулярный всесезонный маршрут общественного транспорта запустят по Москве-реке в 2021 году, он свяжет столичный район Нижние Мневники и Киевский вокзал. На маршруте, протяженностью 10 км, транспорт сделает семь остановок. Предполагается, что оплачивать поездку в речном транспорте можно будет с помощью карты «Тройка». Также власти приступили к проработке вопроса интеграции речных маршрутов в единую городскую логистическую транспортную сеть.

<https://tass.ru/moskva/6094974>

КОММЕРСАНТ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.02.11; ГОСУДАРСТВО ОПЛАТИТ УКРАЧИВАНИЕ SSJ; НО ДЛЯ MC-21 В БЮДЖЕТЕ ПОКА СРЕДСТВ НЕ НАШЛИ

Правительство может увеличить субсидии для авиапрома: госфинансирование отрасли в 2019-2021 годах предложено поднять на 109,1 млрд руб., 38% из которых пойдет на

НИОКР по разработке «укороченного» SSJ на 75 мест – более экономичного и менее зависимого от импортных комплектующих. Новые средства бюджета пойдут также на разработку российско-китайского CR929 и турбовинтового Ил-114, но для проекта среднемагистрального самолета МС-21, испытывающего дефицит финансирования, пока дополнительных госсубсидий не предусмотрено.

Финансирование госпрограммы развития авиапрома на 2013-2025 годы может вырасти на 109,1 млрд руб., проект таких поправок размещен Минпромторгом на regulation.gov.ru. В 2019 году будет выделено еще 19,6 млрд руб., сумма госвложений вырастет до 59,9 млрд руб. В 2020 году бюджетные инвестиции увеличатся на 46,2 млрд руб., до 86,8 млрд руб., в 2021 году – на 43,3 млрд руб., до 83,85 млрд руб. В основном новые средства пойдут на НИОКР по «укороченной» версии самолета SSJ на 75 мест, для этого в госпрограмме создано отдельное мероприятие. В 2019 году Белый дом выделит на самолет 9,92 млрд руб., в 2020 году – 17,33 млрд руб., в 2021 году – 14,1 млрд руб.

Об идее SSJ 75 стало известно в конце 2017 года. Глава АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, делает SSJ 100, входит в Объединенную авиастроительную корпорацию – ОАК) Александр Рубцов говорил, что версия будет экономичнее, что повысит спрос на нее. Новый SSJ должен стать на 10-15% легче, на 5% снизится расход топлива, аэродинамические характеристики должны улучшиться на 10%.

Весной 2018 года ГСС заключили предварительное соглашение на 75 SSJ 75 с S7, первые самолеты могли прийти в парк в 2022 году. Глава Минпромторга Денис Мантуров утверждал, что решение о заключении твердого контракта будет принято до конца 2018 года. Но заказ еще не оформлен.

В S7 утверждают, что заключение твердого контракта в конце 2018 года «не предполагалось». Компания объясняла интерес к новой версии SSJ прекращением выпуска Embraer модели E170 на 70 мест, использующейся на малозагруженных линиях малой и средней дальности. «Твердый заказ будет размещен в случае успешного завершения проекта по разработке самолета,- пояснили в S7.- Он будет использоваться на региональных маршрутах». В ОАК говорят, что новая версия предусматривает улучшение летно-технических характеристик самолета и увеличение доли российских комплектующих. «Мы увеличим конкурентоспособность самолета на рынке, существенно снизив стоимость эксплуатации», - рассчитывают в ОАК.

Дофинансирование госпрограммы также предполагает рост расходов на разработку российско-китайского CR929 на 4 млрд руб. в 2019 году, 6 млрд руб. в 2020 году и 7 млрд руб. в 2021-м. Деньги будут внесены в капитал ОАК с распределением в уставные капиталы дочерних структур. На доработку двухмоторного турбовинтового Ил-114 (замена Ан-24) направят еще 967,8 млн руб. в 2019 году, 2 млрд руб. в 2020 году и 616 млн руб. в 2021-м, на инфраструктуру для производства и послепродажного обслуживания Ил-114-300 в 2019 году – 2,22 млрд руб. Подпрограмма «Вертолетостроение» дофинансирована на 200 млн руб. в 2019 (всего – 1,86 млрд руб.) и 2020 годах (1,9 млрд руб.) и на 900 млн руб. в 2021 году (1,9 млрд руб.).

Впрочем, самым дорогостоящим проектом ОАК остается разработка среднемагистрального МС-21, Счетная палата оценивала его в 437,4 млрд руб., дефицит финансирования – в 107 млрд руб., еще 197 млрд руб. требуется производителю самолета «Иркут» на покрытие операционного дефицита (см. “Ъ” от 5 октября 2018 года). Но расходы бюджета на проект существенно не выросли, а затраты на НИОКР в 2022 году даже снижены на 5,3 млрд руб., до 2,5 млрд руб. Глава ОАК Юрий Слюсарь в начале февраля рассказывал, что идут переговоры по вхождению в капитал гражданской «дочки» ОАК российских банков.

Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов отмечает, что разработка новой версии SSJ помимо адаптации к потребностям рынка связана со стремлением увеличить локализацию самолета, который пока как минимум наполовину состоит из иностранных

комплектующих. Он также полагает, что финансирование НИОКР по разработке композитов для МС-21 (о проблеме см. “Ъ” от 10 января) пойдет вне госпрограммы.
<https://www.kommersant.ru/doc/3880560>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.02.11; ОБЩИЙ СБОР: У РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ХОТЯТ ОТОБРАТЬ ПРИВИЛЕГИИ; ОТКАЗ ОТ ЛЬГОТНОЙ СТОИМОСТИ УСЛУГ АЭРОПОРТОВ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ЦЕН НА БИЛЕТЫ

Российские авиакомпании могут лишиться права на льготную стоимость аэропортовых услуг на международных рейсах. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) поддержала предложение по выравниванию тарифов для отечественных и иностранных перевозчиков. Об этом «Известиям» сообщил замглавы службы Александр Редько. Сейчас обслуживание самолетов в аэропортах зарубежным авиакомпаниям обходится в три раза дороже, чем российским. На сколько будут повышены тарифы для отечественных перевозчиков, пока не решено. Если решение будет принято, это спровоцирует рост цен на билеты и, как следствие, снижение пассажиропотока за рубеж, считают опрошенные «Известиями» эксперты.

Нашли дискриминацию

ФАС поддержала инициативу Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) уравнивать в 2019 году стоимость аэропортовых сборов для российских и иностранных авиакомпаний. Соответствующее письмо в декабре 2018-го АЕБ направила помимо ФАС в **Минтранс** и в крупные российские аэропорты – Домодедово, Шереметьево, Внуково и Пулково (копия документа есть у «Известий»).

- ФАС поддерживает необходимость выравнивания ставок аэропортовых сборов для иностранных и российских компаний на международных маршрутах, – рассказал «Известиям» замглавы службы Александр Редько.

Он добавил, что делать это нужно «постепенно с учетом экономических реалий, не допуская резкого увеличения нагрузки на российские авиакомпании». Но механизм повышения ставок не пояснил. В **Минтрансе** от комментариев отказались.

По сути, у ФАС есть два варианта решения проблемы: постепенно подтянуть цену услуг для российских авиакомпаний до уровня международных или несколько снизить стоимость для зарубежных перевозчиков, одновременно подтянув тарифы для местных авиакомпаний. Есть еще третий вариант – снизить тарифы для иностранцев до уровня отечественных – но он маловероятен. В АЕБ поясняют, что аэропортовые услуги регулируются разными документами. Для иностранных компаний действует приказ **Росавиации** № 125 от 2000 года, для российских – **Министерства транспорта** № 241 от 2012 года. Аэропорты пользуются этим, чтобы устанавливать разные цены на одинаковые услуги. Кроме того, цены регулируются различными документами Федеральной службы по тарифам, функции которой с 2015 года выполняет ФАС.

Как отмечают в ассоциации, сегодня происходит «дискриминация иностранных перевозчиков».

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Авиакомпании платят аэропортам за взлет-посадку, аэронавигацию, стоянку судов, таможенное обслуживание, заправку самолета, авиабезопасность, уборку салона, обслуживание пассажиров и прочие услуги.

Президент «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков сказал «Известиям», что повышение аэропортовых тарифов критично для авиакомпаний, поскольку это большая статья затрат, которая в отдельных случаях достигает 25%. В «Аэрофлоте», S7, «Уральских авиалиниях» оперативно не ответили на запрос «Известий» о предложениях АЕБ, поддержанных ФАС. В Red Wings воздержались от комментариев.

В пользу иностранцев

По данным аэропорта Домодедово, сейчас сборы для иностранных авиакомпаний в России выше, чем для отечественных, в 3-3,5 раза.

- Разница обусловлена тем, что Федеральная служба по тарифам изначально установила различный уровень сборов для иностранных и российских перевозчиков с целью субсидирования отечественных авиакомпаний. Эта схема поддерживалась последующими решениями регулятора, – пояснили «Известиям» в Домодедово.

Представитель воздушной гавани добавил, что в настоящее время тарифы для российских перевозчиков значительно ниже аналогичных в европейских аэропортах.

При этом, по словам ведущего научного сотрудника института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федора Борисова, в европейских воздушных гаванях не делят авиакомпании на свои и чужие, для всех действуют одинаковые тарифы.

Повышение стоимости услуг аэропортов для российских авиакомпаний приведет к росту стоимости авиабилетов и, как следствие, снижению пассажиропотока, уверен эксперт.

Управляющий партнер московского офиса консалтинговой компании Arthur D. Little Александр Ованесов возражает и отмечает, что «при формировании цены авиабилетов действуют более сложные механизмы, чем модель cost (затраты) плюс». Всё зависит от спроса на конкретном направлении, оптимизации финансовой модели и других факторов, также влияет управление парком самолетов, загрузка рейсов, маршрутная сеть, отмечает эксперт.

Иностранные перевозчики – единственные, кто останется в выигрыше от выравнивания тарифов, считает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев.

- Даже если будет принято решение снизить тарифы для иностранных перевозчиков, аэропорты компенсируют выпадающие доходы за счет роста стоимости услуг для всех своих клиентов. То есть для наших авиакомпаний, которые и так жалуются на убытки, цены могут значительно вырасти, – сказал «Известиям» эксперт.

В ноябре прошлого года заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Борис Шокуров прогнозировал операционный убыток российских авиакомпаний по итогам 2018 года на уровне 37-39 млрд рублей.

Игра на повышение

В компании «Воздушные ворота Северной столицы» (управляет аэропортом Пулково) также предупреждают об отрицательных результатах выравнивания тарифов.

- Если речь идет о повышении тарифов для российских авиакомпаний до уровня иностранных, это будет иметь негативные последствия для отечественных перевозчиков и приведет к потере части трафика для аэропортов в РФ. Если же речь о снижении сборов для иностранных авиакомпаний до уровня российских, это негативно скажется на доходах аэропортов и инвестиционных возможностях операторов для развития инфраструктуры, – отметил представитель Пулково.

Он добавил, что потеря выпадающих доходов в таком случае должна быть компенсирована за счет мер регулирования. Речь, к примеру, об ослаблении ограничений в рамках межправсоглашений о воздушном сообщении (увеличение количества допущенных перевозчиков на маршрут и частоты полетов), облегчении визового режима для въезда иностранных граждан в Россию (электронные визы, 72-часовой безвизовый режим) и стимулировании конкуренции на рынке.

О недостаточности конкуренции говорит и управляющий партнер московского офиса консалтинговой компании Arthur D. Little Александр Ованесов.

- Например, «Аэрофлот» получает не только определенные преференции при распределении маршрутов, но и роялти (сбор с иностранных авиакомпаний. – «Известия») примерно в \$600 млн ежегодно за пролет иностранных судов, то есть очень значительную господдержку, – сказал он.

На сегодняшний день «Аэрофлот» – единственный получатель роялти. Такая практика существует с 1970-х годов, когда «Аэрофлот» был единственной авиакомпанией в стране

и о несправедливости распределения платежей речи не было. Несмотря на недовольство европейских авиакомпаний, а также других отечественных перевозчиков, такая система действует и сегодня. Большинство западных стран – участники Чикагского соглашения о принципах свободы воздушного пространства, которым запрещается взимать плату за пролет над своей территорией с других авиакомпаний.

Федор Борисов считает сегодняшнюю ценовую политику отечественных аэропортов оправданной.

- Говорить о равенстве участников рынка в условиях объявленных антироссийских санкций в принципе затруднительно, – пояснил «Известиям» эксперт ВШЭ. – Для российских компаний существуют ограничения на финансовых рынках, что так или иначе влияет, например, на стоимость владения парком воздушных судов.

Определенные различия в подходах к ценообразованию в период санкционного противостояния неизбежны – в противном случае уже наши компании будут оказываться в заведомо невыгодном положении, добавил он.

<https://iz.ru/843594/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/obshchii-sbor-u-rossiiskikh-aviakompanii-khotiat-otobrat-privilegii>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/11/02/2019/5c60e4cc9a79474d1daa5051>

<https://tass.ru/ekonomika/6099306>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.09; ПРОФЕССИЯ АВИАТОРА ПО ПРАВУ СЧИТАЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ПРЕСТИЖНЫХ И ОТВЕТСТВЕННЫХ – МЕДВЕДЕВ

- Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поздравил работников и ветеранов гражданской авиации с профессиональным праздником, который отмечается 9 февраля, сообщает в субботу сайт правительства РФ.

«Примите мои искренние поздравления с Днём гражданской авиации. Воздушный транспорт играет важнейшую роль в жизни нашего государства, способствует росту его экономики и укреплению межрегиональных связей. Сокращает огромные расстояния между городами, странами, континентами и, конечно, людьми», – говорится в поздравительной телеграмме главы правительства.

Д.Медведев подчеркнул, что «профессия авиатора по праву считается одной из самых престижных и в то же время – ответственных».

«Она требует высочайшей квалификации и самоотдачи, безупречной выдержки и дисциплины, умения мгновенно находить решение в самых сложных ситуациях», – говорится в поздравлении.

«Многие из вас встречают этот день на рабочих местах – в небе и на земле. Лётчики и бортпроводники, инженеры и бортмеханики, диспетчеры и сотрудники наземных служб, вы заботитесь о безопасности и комфорте пассажиров, обеспечиваете своевременную доставку грузов, делаете всё, чтобы полёт проходил нормально на любой высоте. Вы – всегда в пути, а ваша работа не прекращается ни на минуту», – отметил премьер-министр.

«Важно, что российский авиакомплекс постоянно развивается. Обновляется парк авиалайнеров, строятся новые аэродромы и взлётно-посадочные полосы, увеличиваются объёмы внутренних и международных перевозок, повышается качество услуг. В основе этого – давние традиции отрасли, а значит, особые слова благодарности – её ветеранам. Сегодня вы передаёте свои знания и опыт молодому поколению профессионалов. Пусть ваша преданность делу всегда служит для них примером», – заявил Д.Медведев.

Премьер-министр пожелал работникам и ветеранам гражданской авиации крепкого здоровья, благополучия и всего самого доброго.

ИА REGNUM; 2019.02.09; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЕРНУЛИ ПОЧТИ ПОЛМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ ЗА БИЛЕТЫ

АО «Саратовские авиалинии» по состоянию на 7 февраля вернуло средства за билеты на общую сумму 431,225 млн рублей. Об этом ИА REGNUM сообщили в авиакомпании.

По данным перевозчика, средства получили 65 057 пассажиров, которые купили билеты на рейсы в летний период в 2018 году.

По словам замминистра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Сергея Балакина, задолженность авиакомпании перед 2 тыс. пассажиров составляет менее 20 млн рублей, сообщает «Четвертая власть». Министр уточнил, что на территории региона сейчас работают пять авиакомпаний: «Аэрофлот», «Сибирь», «Икар», «РусЛайн» и «Ю-Тэйр».

Как сообщало ранее ИА REGNUM, проблемы у «Саратовских авиалиний» начались после авиакатастрофы 11 февраля 2018 года, когда самолет Ан-148 разбился в Подмоскowie сразу после вылета из аэропорта «Домодедово». Погиб 71 человек.

Последовали многочисленные проверки авиакомпании, которые выявили существенные нарушения. В Минтрансе подчеркнули, что авиаперевозчик продемонстрировал формальный подход к устранению нарушений, а также отсутствие должного контроля со стороны руководства.

В итоге Росавиация решила отозвать сертификат эксплуатанта «Саратовских авиалиний», что и привело к закрытию авиакомпании. Причем ранее сообщалось, что в связи с отзывом сертификата все заявки на возврат стоимости отмененных рейсов обрабатываются без взимания штрафов и сборов.

<https://regnum.ru/news/2569127.html>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2861897>

ТАСС; 2019.02.08; РОСТЕХ: ЕДИНАЯ СИСТЕМА САНИТАРНОЙ АВИАЦИОННОЙ ЭВАКУАЦИИ В РФ ДОЛЖНА БЫТЬ ГОТОВА К 2024 Г.

Единая система санитарной авиационной эвакуации в РФ, которая свяжет воедино диспетчерские скорой помощи и санитарных самолетов и вертолетов, должна быть создана к 2024 году. Об этом сказал на совещании в преддверии церемонии передачи авиационной техники Национальной службе санитарной авиации (НССА) управляющий директор по инфраструктурным проектам госкорпорации «Ростех» Виктор Кирьянов.

«К 2024 году мы планируем решить очень амбициозную задачу – создать на территории России систему санитарной авиационной эвакуации. Данный проект позволит добиться не только показателей, заявленных в национальном проекте «Здоровье», но и позволит выполнить поставленную президентом [России] задачу по диверсификации предприятий ОПК», – сказал он.

В рамках исполнения распоряжения правительства Минздрав, Минтранс и Минфин совместно с Ростехом разработали типовой контракт на выполнение авиационных работ для оказания медпомощи. Также специалисты подготовили поправки в порядок оказания скорой медицинской помощи, который утверждает требования к оснащению воздушного судна и регламентирует действия и бригад, и диспетчеров, разработали единую для территории РФ схему санитарно-авиационной эвакуации, отметил менеджер Ростеха.

Для запуска системы необходимо «не менее 200 санитарных вертолетов», считает он. При этом с 2016 по 2018 годы авиационный комплекс Ростеха произвел более 60 универсальных вертолетов с медицинским модулем внутри, заключил Кирьянов.

Как сообщала ранее министр здравоохранения Вероника Скворцова, региональные сегменты, центральные диспетчерские, а также диспетчерские скорой помощи и санавиации будут впоследствии интегрированы, что позволит при обращении пациента в

экстренную службу принимать оптимальное решение о медучреждении, в которое он будет доставлен, и о способе доставки.

Подключение всех 85 субъектов РФ к единой государственной информационной системе, предусматривающей обмен данными между медучреждениями и связь с порталом госуслуг, планируется к концу 2022 года.

Структура нацпроекта

Среди основных задач нацпроекта также – снижение смертности от сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний, внедрение бережливых технологий, а также масштабной профилактики и скринингов, устранение кадрового дефицита, развитие инфраструктуры детских больниц.

В нацпроект входят восемь федеральных проектов: «Развитие системы оказания первичной медико-санитарной помощи», «Борьба с сердечно-сосудистыми заболеваниями», «Борьба с онкологическими заболеваниями», «Развитие детского здравоохранения, включая создание современной инфраструктуры оказания медицинской помощи детям», «Обеспечение медицинских организаций системы здравоохранения квалифицированными кадрами», «Развитие сети национальных медицинских исследовательских центров и внедрение инновационных медицинских технологий», «Создание единого цифрового контура в здравоохранении на основе единой государственной информационной системы здравоохранения» и «Развитие экспорта медицинских услуг».

В целом на нацпроект планируется направить 1,73 трлн рублей до 2024 года, из которых более 1,37 трлн – средства федерального бюджета. Еще 264 млрд рублей будут обеспечены за счет бюджетов регионов, а 94,1 млрд – из средств государственных внебюджетных фондов и внебюджетных источников. На развитие системы оказания первичной медико-санитарной помощи будет выделено 62,5 млрд рублей.

<https://tass.ru/obschestvo/6094241>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; СОЗДАННЫЙ ПРИ УЧАСТИИ «РОСТЕХА» ОПЕРАТОР САНАВИАЦИИ ПОЛУЧИЛ ПЕРВУЮ ПАРТИЮ ВЕРТОЛЕТОВ

АО «Национальная служба санитарной авиации» (НССА) получило первую партию вертолетов в медицинском оснащении, сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии передачи судов.

Компании переданы четыре «Ансата» и такое же количество Ми-8АМТ производства АО «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех»).

«Машины полностью оснащены современным оборудованием для диагностики и оказанию медицинской помощи во время полета, в том числе специальным модулем с системой жизнеобеспечения для транспортировки новорожденных. Вертолеты будут выполнять санитарные задания в Санкт-Петербурге, Амурской, Ленинградской, Московской, Тверской, Новгородской, Новосибирской, Магаданской, Свердловской областях и Хабаровском крае», – отметили в пресс-службе «Ростеха».

НССА учреждена в 2017 году, через год после того как правительство по поручению президента Владимира Путина утвердило паспорт приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации». Декларируемая цель проекта – повысить доступность экстренной медицинской помощи на труднодоступных территориях. Заказчиком выступает Минздрав, сообщалось, что до 2020 года на проект выделяется 10,2 млрд руб. (по 3,3 млрд руб. в год).

Проект НССА реализуется «по инициативе «Ростеха», при поддержке федеральных и региональных органов власти, частных инвесторов», заявляют в госкорпорации. По данным «СПАРК-Интерфакс», 25% НССА принадлежат АО «Рычаг» (49,8% которого – у «Вертолетов России»), 75% – Фонду развития санитарной авиации (ФРСА, учредитель – гражданин РФ Сергей Кастюк). ФРСА возглавляет Иван Яценко, который, согласно

«СПАРК», владеет рядом активов в Санкт-Петербурге. Среди них – связанные с вертолетными перевозками ООО «Хели-Аэро», ООО «Хели-Драйв», ООО «Хели-Драйв Северо-Запад», адреса которых совпадают с адресом НССА.

Летом прошлого года сообщалось, что до 2021 года НССА получит всего 150 медицинских вертолетов (104 «Ансата» и 46 Ми-8АМТ): соответствующие контракты были подписаны с «Вертолетами России» и лизинговой «дочкой» «Ростеха» – «Авиакапитал-Сервисом». В пресс-службе госкорпорации уточняли, что техника будет передаваться в финансовый лизинг на 15 лет. Сделка оценивалась в 40 млрд руб.

«Во-первых, «Ростех» является основным и единственным производителем вертолетов в России, большая часть медицинского оборудования также производится на наших предприятиях, поэтому, естественно, этот проект очень важен для нас», – заявил в ходе церемонии в пятницу глава «Ростеха» Сергей Чемезов. «Ну и, поскольку президент поставил задачу довести долю гражданской продукции к 2035 году до 50%, мы, естественно, ищем варианты производства гражданской продукции», – добавил С. Чемезов.

«Совместно с Минздравом мы решаем две острые задачи. С одной стороны – обеспечить экстренную эвакуацию пострадавших, с другой стороны – стимулировать развитие авиационной отрасли, вертолетов, чтобы больше их производилось», – сказал в свою очередь глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

ТАСС; 2019.02.08; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ТЕРМИНАЛА ДЛЯ ЛОУКОСТЕРОВ

Петербургский аэропорт Пулково рассматривает строительство нового терминала для обслуживания рейсов низкобюджетных перевозчиков (лоукостеров) в рамках нового мастер-плана по развитию авиаузла. Об этом сообщил генеральный директор управляющей аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы» Владимир Якушев на совещании по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

«Один из вариантов, которые мы рассматриваем – это строительство нового терминала для низкобюджетных перевозок», – сказал он.

Он добавил, что вторым вариантом для обслуживания лоукостеров в компании рассматривают ввод в эксплуатацию терминала Пулково-2, который сейчас не работает. Последний раз он использовался для обслуживания чартерных рейсов с болельщиками в 2018 году во время чемпионата мира по футболу, однако после окончания турнира был закрыт.

Как сообщалось ранее, «Воздушные ворота Северной столицы» готовят мастер-план развития аэропорта на ближайшие годы с учетом расширения инфраструктуры, так как существующий единственный терминал нуждается в расширении. Мастер-план должен быть утвержден весной текущего года.

В 2018 году Пулково обслужил более 18 млн пассажиров. Согласно презентации, которую продемонстрировал Якушев на совещании, в 2039 году пассажиропоток аэропорта должен составить 35 млн человек в год. Отметку в 20 млн пассажиров аэропорт преодолет уже в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6095068>

ТАСС; 2019.02.08; «АСКОНА» И РОСАВИАЦИЯ НАЧАЛИ РАБОТУ ПО СОЗДАНИЮ ЧАСТНОГО МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА

Группа компаний «Аскона» совместно с Росавиацией начала работу по дорожной карте, что позволит получить частному аэропорту Доброград статус международного. Об этом ТАСС сообщил президент «Асконы» Владимир Седов.

С 2017 года во Владимирской области работает частный аэропорт Доброград, осуществляющий межрегиональные бизнес-перевозки. Кроме того, на территория аэропорта используется для базирования воздушных судов.

«Сейчас мы запустили дорожную карту совместно с **Росавиацией**, по итогам реализации которой рассчитываем на получение статуса международного аэропорта», – сказал он.

Аэропорт Доброград оборудован взлетной полосой длиной 1,2 км и шириной 23 м, терминалом, зоной отдыха и регистрации, диспетчерским пунктом и ангаром площадью 900 кв. м и способен принимать самолеты весом до 5-7 т и все типы вертолетов. Объем инвестиций в инфраструктуру для получения статуса международного аэропорта оценивается в 1,5 млрд рублей. По словам Седова, сейчас в собственности «Асконы» находятся вертолет Eurocopter AS350 и два самолета Piper и Pilatus. По мере развития аэропорта собственники намерены расширять парк судов.

«Сейчас мы рассматриваем два варианта – либо встаем под флаг какой-то компании, либо создаем собственную компанию- авиаперевозчика. Мы рассматриваем этот вариант под частные перевозки. Сейчас можно летать через брокеров, но это уже история другого порядка, более интересная», – сообщил Седов.

Доброград – основанный в 2012 году первый город в России, который строится на частные инвестиции при поддержке государства. Население города составляет около 1 тыс. человек, к 2022 году оно, как ожидается, увеличится до 35 тыс. человек. Проект по строительству города реализует группа компаний «Аскона», которая также занимается производством и продажей принадлежностей для сна, в том числе мебели и матрасов и жилищным строительством.

<https://tass.ru/ekonomika/6095449>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; «АЭРОФЛОТ» С 14 ФЕВРАЛЯ УМЕНЬШИТ РАЗМЕР КОНТЕЙНЕРОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ В САЛОНЕ САМОЛЕТА

Авиакомпания «Аэрофлот» с 14 февраля снижает допустимый размер контейнеров для перевозки животных в салоне самолета, сообщили portalу «Интерфакс-Туризм» в пресс-службе компании.

Согласно новым правилам, размер сумки-переноски по сумме трех измерений не должен превышать 125 см (раньше допускалось 135 см), а размеры жесткого контейнера по длине, высоте и ширине не могут быть больше, чем 44x30x26 см (ранее допускалась сумма трех измерений 125 см). Пассажиры, купившие авиабилеты до 13 февраля, смогут провезти питомцев по старым правилам.

«Новые стандарты позволят надежно разместить контейнер или переноску под сиденьем впереди стоящего кресла на всех типах самолетов авиакомпании. Пассажир с животным и его соседи смогут без стеснения расположиться в креслах и свободно передвигаться», – рассказали в компании.

В пресс-службе уточнили, то вес животного вместе с контейнером или переноской не должен превышать 8 кг. Если общая масса больше, то перевозка допускается только в багажном отсеке.

«Авиакомпания принимает к перевозке кошек, собак, птиц и других домашних животных (хорьки, фретки, фенеки, лори, еноты, лисы, декоративные ежи, мини-кролики, игрушки и др.), а также служебных собак кинологической службы федеральных органов исполнительной власти. Оплата за перевозку производится по специальным багажным тарифам. Собаки-проводники могут перевозиться в салоне бесплатно», – уточнили в «Аэрофлоте».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6095411>

<https://rg.ru/2019/02/10/s-14-fevralia-izmeniatsia-pravila-perevozki-zhivotnyh-u-aeroflota.html>

ТАСС; 2019.02.08; ПОРЯДКА 2,4 МЛРД РУБЛЕЙ ТРЕБУЕТСЯ НА ПОЛНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА БАРНАУЛ

Реконструкция терминала аэропорта Барнаул им. Г. С. Титова обойдется, по предварительным оценкам, в 2,4 млрд рублей. Сейчас власти региона ведут переговоры со вторым собственником объекта – компанией «Новаворт», сообщил журналистам в пятницу гендиректор АО «Авиапредприятие «Алтай» Виталий Архипенко.

Аэропорт был построен в 1965 году. Собственники «Авиапредприятия «Алтай», в структуру которого входит комплекс аэропорта, – администрация Алтайского края с 52% акций и компания «Новаворт» с 48%. Ранее рассматривался вариант строительства нового международного терминала стоимостью около 700 млн рублей. Позже было решено, что более целесообразно реконструировать имеющееся здание под международный терминал, а рядом построить пристройку-терминал размером 8 тыс. кв. метров для российских рейсов.

«Вопрос финансирования решает, конечно, собственник. Ориентировочно цена вопроса <...> примерно 2,7 млрд рублей. «Новаворт» реализовал много инвестпроектов в других аэропортах, с учетом этого такая стоимость и рассчитана. Но <...> есть возможность снижения стоимости [за счет местных материалов, местных подрядных работ] на 300 млн рублей – ориентируемся пока на 2,4 млрд рублей», – сказал Архипенко, отвечая на вопрос ТАСС.

Как пояснил журналистам **министр транспорта** Алтайского края Александр Дементьев, вопрос может решиться весной 2019 года. «Проводили (со вторым собственником) переговоры – прим. ТАСС), <...> мы [будем определяться], на каких условиях будем заключать инвестиционное соглашение, на каких условиях мы в него как два собственника входим. Есть заинтересованность и у них, и у нас, но вопрос этот очень длительный, сложный. Я думаю, что потенциально вопрос <...> решится весной, хотя бы в рамках предварительного соглашения, с разработкой дорожной карты, и в втором квартале [мы его закроем]», – заявил Дементьев.

По его словам, если работы будут идти по графику, уже в этом году удастся начать проектирование площадки, которое займет год, от 3 до 3,5 лет уйдет на строительство. Предполагается, что реконструкция и строительство могут быть завершены к 2025 году. Министр также пояснил, что в рамках готовящегося инвестсоглашения вероятно дополнительная эмиссия акций. «Тут может быть два решения: либо это будет дополнительная эмиссия со стороны двух учредителей, либо это будет эмиссия со стороны одного акционера, чтобы охватить больше», – отметил министр.

Архипенко заявил, что после реконструкции пассажиропоток аэропорта может увеличиться в среднем на 6-10%. В 2018 году аэропорт обслужил порядка 500 тыс. человек, «Авиапредприятие «Алтай» заняло третье место на российском конкурсе аэропортов с числом пассажиров более 500 тыс. человек.

<https://tass.ru/sibir-news/6093610>

RNS; 2019.02.08; «ПОБЕДА» НЕ СТАНЕТ ВВОДИТЬ ПЛАТУ ЗА БУМАЖНЫЕ СТАКАНЧИКИ

Авиакомпания «Победа» отказалась от идеи ввести плату за бумажные стаканчики для питьевой воды, сообщила «РИА Новости» официальный представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры Екатерина Короткова.

«Проведена проверка. В итоге установлено, что авиакомпания «Победа» не планирует вводить плату за бумажные стаканчики», – заявила собеседница агентства.

В середине декабря прошлого года источник, близкий к авиакомпании, сообщил RNS, что «Победа» рассматривает возможность введения платы за стаканчики для питьевой воды. По его словам, лоукостер планировал взимать по 5 руб. за один стаканчик.

Собеседник агентства уточнил, что ежемесячно «Победа» тратит на стаканчики для воды около 1 млн руб. Он добавил, что саму воду собираются оставить бесплатной.

<https://rns.online/transport/Pobeda-ne-stanet-vvodit-platu-za-bumazhnie-stakanchiki-2019-02-10/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ОСПАРИВАЕТ В СУДЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ УФАС О НЕОБОСНОВАННЫХ ТАРИФАХ

Арбитражный суд Республики Дагестан 5 марта рассмотрит иск авиакомпании «Россия» о признании незаконным и отмене предупреждения республиканского управления ФАС в связи с тарифами экономкласса на пассажирские перевозки по маршруту Махачкала-Москва-Махачкала, говорится в материалах суда.

В предупреждении от 10 октября 2018 года ведомство требовало от авиакомпании прекратить устанавливать и применять необоснованные тарифы экономического класса на регулярном маршруте Махачкала-Москва-Махачкала.

В декабре дагестанское УФАС возбудило дело в отношении авиакомпаний «Россия», «Победа», «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) и «Нордстар» из-за необоснованных тарифов экономкласса на пассажирские перевозки по данному маршруту. Дело возбуждено по признакам нарушения п.6 ч.1 ст.10 ФЗ «О защите конкуренции». Рассмотрение дела, назначенное на 15 января 2019 года, было перенесено.

Как следует из картотеки арбитражных дел, с исками, аналогичными иску «России», в суд обратились авиакомпании «ЮТэйр» (рассмотрение дела назначено на 27 февраля) и «Победа» (иск оставлен без движения в срок до 8 февраля).

В рамках судебного разбирательства по исковому заявлению авиакомпании «ЮТэйр» дагестанское УФАС ходатайствовало об объединении эти трех дел в одно производство, однако суд отказал ведомству в удовлетворении ходатайства.

Ранее управление установило, что авиакомпании «Россия», «Победа», «ЮТэйр» и «Нордстар» коллективно занимают доминирующее положение на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом по маршруту Махачкала-Москва-Махачкала с совокупной долей от 86,9% в 2017 году до 90,5% в I полугодии 2018 года. При этом цены на авиабилеты для пассажиров, получающих услугу одного и того же объема (перелет на соседних креслах с одним и тем же набором сопутствующих услуг), различаются не в зависимости от затрат авиакомпании, а от времени покупки билета и определения самой компанией класса тарифа по таблице бронирования.

Возможные нарушения антимонопольного законодательства выразились в действиях авиакомпаний по установлению и применению экономически, технологически и иным образом не обоснованных тарифов, отмечало УФАС.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; S7 МОЖЕТ С АПРЕЛЯ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ НА БАЙКОНУР

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), с 1 апреля готова начать выполнять регулярные рейсы из Москвы в обслуживающий космодром Байконур аэропорт Крайний (Казахстан) в случае получения всех необходимых разрешений, говорится в сообщении группы.

«Полеты будут выполняться из московского аэропорта «Домодедово» еженедельно на воздушных судах Embraer 170», – говорится в сообщении.

Авиакомпания готова открыть продажу авиабилетов сразу после получения всех необходимых согласований, связанных с особым статусом комплекса Байконур.

Космодром является объектом иностранного государства, находящимся в аренде у Российской Федерации по договору с правительством Казахстана.

В прошлом туда летали авиакомпания «АЛРОСА» (МОЕХ: ALRS), «Руслайн» и «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), но по разовым разрешениям. По информации

российских СМИ, рейсы были прекращены. В частности, со ссылкой на гендиректора авиакомпании «АПРОСА» Андрея Гулова сообщалось, что авиакомпания прекратила заказные перелеты в аэропорт Крайний в декабре 2018 года в связи с отсутствием заявок.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.08; НОВАПОРТ ГОТОВ К УЧАСТИЮ В РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ПОД СЫКТЫВКАРОМ

Холдинг «Новаяпорт», принадлежащий на паритетных началах AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital, рассматривает возможность участия в реконструкции аэропорта «Соколовка» под Сыктывкаром (республика Коми), сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе администрации региона.

Соглашение о намерениях по реализации проекта было подписано в пятницу в рамках встречи главы Коми Сергея Гапликова и Р.Троценко.

«Предметом соглашения является намерение сторон о создании условий для реализации проекта по вводу в эксплуатацию нового аэропорта «Соколовка» и переводу обслуживания авиационных рейсов действующего аэропорта Сыктывкар на его базу», – отметили в пресс-службе.

Объем инвестиций в реконструкцию и достройку объекта оценивается в 5 млрд рублей.

Согласно документу, «Новаяпорт» выражает готовность инвестировать в строительство необходимой инфраструктуры аэропорта после прохождения соответствующих конкурсных процедур и разработки проектной документации. Правительство Коми планирует оказать компании содействие в привлечении федерального финансирования для реконструкции авиационной части (ВПП, рулежные дорожки, стоянки, системы авиационной безопасности, навигационное и светотехническое оборудование).

Правительство региона также подало заявку в **министерство транспорта РФ** на включение проекта в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года.

Строительство аэропорта «Соколовка» началось в 1982 году, но в конце 1990-х финансирование работ прекратилось, тогда готовность объекта достигала 80%. Недостроенный аэропорт, практически все возведенные объекты которого уже пришли в негодность, находится в федеральной собственности.

В «Новаяпорт» входят аэропорты в Новосибирске («Толмачево»), Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске («Баландино»), Волгограде («Гумрак»), Перми, Тюмени («Рошино»), Мурманске, Минеральных Водах, Улан-Удэ, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде («Храброво»).

ТАСС; 2019.02.09; САМОЛЕТ С ОТКАЗАВШЕЙ ГИДРАВЛИКОЙ СЕЛ В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО

Самолет Sukhoi Superjet 100 авиакомпании «Аэрофлот» с отказавшей гидравликой сел в московском аэропорту Шереметьево, сообщил ТАСС в субботу источник в экстренных службах.

«Пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота», у которого отказала гидравлика, благополучно сел в аэропорту Шереметьево», – сказал собеседник агентства.

Он не уточнил маршрут самолета.

<https://tass.ru/proisshestiya/6097564>

ТАСС; 2019.02.08; BRUSSELS AIRLINES ОТМЕНЯЕТ ВСЕ РЕЙСЫ НА 13 ФЕВРАЛЯ ИЗ-ЗА ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОЙ ЗАБАСТОВКИ

Авиакомпания Brussels Airlines отменяет все рейсы на 13 февраля в связи с общенациональной забастовкой, запланированной на этот день бельгийскими профсоюзами. Об этом сообщается в пятницу на сайте авиаперевозчика.

«На основании полученной недавно дополнительной информации о вероятных масштабах общенациональной забастовки 13 февраля, Brussels Airlines полагает, что работа аэропорта Брюсселя будет серьезно затронута <...> Поэтому авиакомпания решила отменить оставшиеся 72 рейса, ранее запланированные на этот день, отменяя, таким образом, всю свою программу из 222 рейсов. Это затрагивает планы более 16 тыс. пассажиров», – говорится в сообщении.

22 января бельгийские профсоюзы объявили о проведении общенациональной забастовки 13 февраля из-за отсутствия договоренности с федерацией работодателей об индексации зарплат. Это решение было принято в результате провала переговоров между профсоюзами, ассоциацией работодателей и правительством страны о максимально возможном уровне роста зарплат в 2019-2020 годах. Профсоюзы сочли, что предложенный работодателями уровень предельного роста зарплаты в 0,8% в год является неприемлемо низким. Они подчеркнули, что ждут от правительства и бизнеса новых предложений по соглашению о зарплате.

<https://tass.ru/ekonomika/6095728>

РИА НОВОСТИ: 2019.02.08; СК НАЗВАЛ ПРИЧИНУ ИНЦИДЕНТА С САМОЛЕТОМ В ДОМОДЕДОВО

Лед на рулежной дорожке стал причиной инцидента с прилетевшим из Тюмени самолетом в аэропорту Домодедово, сообщает Московское межрегиональное следственное управление на транспорте (ММСУТ) СК России.

Ранее ММСУТ проинформировало о доследственной проверке по факту ЧП с самолетом в Домодедово. Как рассказал РИА Новости представитель воздушной гавани, в среду при рулении по перрону на место стоянки самолет задел мачту освещения, пострадавших нет.

«Предварительно установлено, что 6 февраля 2019 года в 20 часов 30 минут в международном аэропорту Домодедово после посадки самолета рейсом Тюмень – Москва во время руления к месту стоянки из-за наличия льда на рулежной дорожке произошла потеря управляемости самолетом», – сообщили РИА Новости в пресс-службе управления.

Несмотря на принятые со стороны экипажа действия, воздушное судно продолжило неуправляемое движение до столкновения с мачтой освещения, в результате чего были повреждены законцовка и предкрылок правого полукрыла, добавляет ММСУТ.

По данным следствия, на борту самолета находились 58 пассажиров, два члена летного экипажа и три бортпроводника, пострадавших нет.

«Следствием организован и проводится комплекс необходимых проверочных мероприятий, направленных на установление всех обстоятельств и причин случившегося. По результатам проверки будет принято процессуальное решение», – сообщили в управлении.

<https://ria.ru/20190208/1550576968.html>