



Ежедневный мониторинг СМИ

15 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.02.15; ГОСКОМПАНИИ СКИНУТСЯ НА ЦИФРОВИЗАЦИЮ; ЧЛЕНСТВО В ЦТЛ БУДЕТ СТОИТЬ 5 МЛН РУБ. В ГОД

Разработку единой цифровой платформы транспортного комплекса стоимостью 450 млрд руб. оплатят госкомпании. Членские взносы в учрежденную «РТ-Инвест Транспортные системы», ОАО РЖД, «Аэрофлотом» и другими структурами ассоциацию «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) составят 5 млн руб. на входе и еще 5 млн руб. в год. ЦТЛ влияет на содержание цифровой платформы, отмечают собеседники “Ъ”, и, хотя частники пока не стремятся в нее вступать, желание не остаться в стороне от стандартизационных процессов, которые повлияют на их бизнес, могут подтолкнуть их к этому.

Подписано распоряжение правительства об участии ОАО РЖД в ассоциации участников рынка транспорта и логистики «Цифровой транспорт и логистика», сообщили “Ъ” в аппарате правительства. ОАО РЖД на 100% принадлежит государству, вопросы участия в ассоциациях и объединениях относятся к компетенции общего собрания акционеров, а его решение оформляется распоряжением правительства.

Создать ЦТЛ для развития единого мультимодального транспортного и логистического пространства в РФ предложил **Минтранс**. Министр Евгений **Дитрих** в ноябре 2018 года пояснял, что речь идет о цифровой платформе транспортного комплекса (ЦПТК) на базе российского ПО. Годом ранее он же оценивал ее стоимость в 450 млрд руб., вчера в **Минтрансе** не уточнили, изменилась ли стоимость и как продвигается работа над ней.

Соглашение о намерениях по созданию ЦТЛ в мае 2018 года на ПМЭФ-2018 подписали ОАО РЖД, «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС, подконтрольна «Ростеху», 23,5% принадлежит Игорю Ротенбергу), ГК «Автодор», «Аэрофлот», «Глосав» (принадлежит Игорю Ротенбергу), «Деловые линии», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» (ЗИТ, подведомственно **Минтрансу**). В ноябре был подписан протокол общего собрания учредителей (там уже не было «Деловых линий», но появилось НПП «Цифровые радиотехнические системы» (ЦРТС), владелец – Владимир Рысев). Директор «Деловых линий» по взаимодействию с отраслевыми организациями Александр Лашкевич сообщил “Ъ”, что пока компания подписала только соглашение о намерениях. «Ростех» и ОАО РЖД предлагали создать единую ЦПТК на базе АО ГЛОНАСС, передав им его акции в равных долях, с последующим привлечением в капитал РТИТС (см. “Ъ” от 6 ноября 2018 года), однако правительство отказало (см. “Ъ” от 4 декабря 2018 года).

Директор ЦТЛ и гендиректор РТИТС Антон Замков пояснил, что члены ассоциации уже приступили к работе: «Первые проекты представим на ПМЭФ-2019. Сейчас ожидаем окончания всех корпоративных процедур со стороны РЖД для регистрации ассоциации в Минюсте». ЦТЛ объединит существующие и разрабатываемые цифровые сервисы в единое цифровое пространство для всех участников транспортно-логистических процессов, добавляет он, что «обеспечит формирование мультимодальной логистики для развития транспортных коридоров». Участники ЦТЛ уточняют, что это интеграционный механизм, который включит в себя цифровизационные инициативы компаний. В октябре директор ОАО РЖД по IT Евгений Чаркин говорил, что ключевые инициативы монополии в цифровой сфере – цифровая платформа организации и мониторинга

грузовых перевозок, создание цифровых транспортно-логистических узлов и цифровая платформа мультимодальных пассажирских перевозок.

Вступительный взнос в ЦТЛ составляет 5 млн руб., ежегодный членский взнос – столько же. Этих денег может хватить на оплату сопутствующих работ, например, концепции ЦПТК, которую в декабре **Минтранс** заказал ЗИТ за 65 млн руб. (контракт заключен был 10 декабря, сдать работу нужно было 31 декабря). Замгендиректора ЗИТ Виктор Парахин сообщил, что концепция разработана при участии компаний, входящих в ЦТЛ. Но основной массив работ будет, судя по всему, покрыт инвестпрограммами компаний. В ноябре 2018 года глава ОАО РЖД Олег Белозеров заявлял, что компания направит на цифровизацию до 2025 года 150 млрд руб. В «Аэрофлоте» не уточнили размер своей программы, однако в сентябре его глава Виталий Савельев говорил, что из-за сокращения прибыли компания временно заморозит работы.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что участие частных компаний в такой ассоциации сдерживается непониманием ее плюсов, тогда как у госсектора особенного выбора нет. Однако, отмечает он, стандартизация, которая заложена в цифровую платформу, может создать более выгодные условия работы для одних компаний сектора и менее выгодные – для других, и желание не быть обойденными может подстегнуть их к участию. Тем более что в ноябре сообщалось, что из 981 заявки на 81 трлн руб., представленных компаниями из «списка Белоусова», 55 проектов относятся к сфере цифровизации.

<https://www.kommersant.ru/doc/3883535>

ГУДОК; 2019.02.14; ПАРАМЕТРЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ПРЕДУСМАТРИВАЮТ БАЛАНС ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА; ПРОЕКТЫ, ОБЕСПЕЧЕННЫЕ ЧАСТНЫМИ ИНВЕСТИЦИЯМИ ЗА СЧЕТ СОБСТВЕННЫХ ИЛИ ПРИВЛЕЧЕННЫХ СРЕДСТВ КОМПАНИЙ, БУДУТ ИМЕТЬ ПРИОРИТЕТ

Развитие магистральной инфраструктуры как основы роста экономики стало главным темой панельной сессии «Транспорт России: обеспечение развития магистральной инфраструктуры как основы роста экономики» прошедшей на Российском инвестиционном форуме в Сочи, сообщает пресс-служба **министерства транспорта** России. В работе сессии принял участие **министр транспорта** Евгений Дитрих и первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Вадим Михайлов

Глава **Минтранса** Евгений Дитрих рассказал участникам сессии об основных параметрах реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. С точки зрения масштаба, федерального и частного софинансирования Комплексный план сегодня – крупнейший проект, его доля в составе общего объема средств, выделенных на национальные проекты, составляет 20%. «Это свидетельствует о том внимании, которое Правительство уделяет развитию инфраструктуры в стране и одновременно с этим накладывает на руководителей и исполнителей этого плана большую ответственность, – сказал он. – Это документ, который определяет будущий транспортный каркас, который позволит нам достичь нового качества жизни и сделать инфраструктуру драйвером экономического роста».

Структура Комплексного плана предполагает сбалансированное развитие всех видов транспорта, определенную конкуренцию между ними. Министр также подчеркнул, что Аналитический центр при Правительстве РФ выступил основным консультантом и экспертом по формированию КПМИ и создал соответствующую методику ранжирования. «Многие из проектов, ранее начавшиеся согласно госпрограмме развития транспортной системы, продолжают реализовываться. Они оценены с точки зрения влияния на результат и будут закончены. Все новые проекты прошли через методику ранжирования, и лучшие из них присутствуют в плане», – отметил он.

Министр подчеркнул, что, как и на 2019 год, вновь начинаемые объекты соответствующего периода будут ежегодно дополнительно рассматриваться с учетом текущей внутренней и внешнеэкономической ситуации по отдельным перевозимым видам грузов. «Какие-то из проектов, ранее запланированные на 2020-2022 годы, будут из этого списка выбывать, какие-то, которые сегодня в конце списка или возникнут вновь, будут в плане появляться. Это работа, которая будет проводиться постоянно», – отметил глава **Минтранса**.

Он рассказал о планах по реализации конкретных проектов по отраслям транспорта. При этом транспортные проекты, обеспеченные частными инвестициями за счет собственных или привлеченных средств компаний, будут иметь приоритет при включении в транспортную часть Комплексного плана.

Евгений **Дитрих** также выступил за упрощение и оптимизацию процедур реализации проектов и предложил собрать соответствующие предложения на форуме и структурировать их для дальнейшего законодательного регулирования.

Как уже сообщал Gudok.ru, выступая на сессии «Транспорт России: обеспечение развития магистральной инфраструктуры как основы роста экономики» Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Вадим Михайлов напомнил, что развитие компании в рамках программы прогнозируется по двум сценариям: базовому и оптимистичному. «В первом сценарии средняя погрузка за 7 лет возрастает в районе 2,4% ежегодно, при оптимистичном сценарии – до 3,8%. Соответственно грузооборот по базовому сценарию будет расти на 3,8% ежегодно, по оптимистичному – на 4,6%», – рассказал Вадим Михайлов.

Он отметил, что на стадии подготовки программы представители компании провели большую работу с грузоотправителями: «Мы одни из немногих в стране, кто по-прежнему делает транспортный баланс для того чтобы четко сформулировать кто куда едет, с каким объемом, где существуют узкие места и как нам эти узкие места надо расширять, – отметил он. – В настоящее время мы осуществляем перевозки на инфраструктуре топология которой фактически не менялась за последние 30 лет. То есть на рубеже веков такая она сложилась, такая она и есть. С учетом роста объема перевозок, существенного повышения экспорта это требует немедленного вмешательства и решения накопившихся проблем».

Большое внимание уделяется развитию пассажирских перевозок. Как считает первый заместитель генерального директора, важно, что в результате получит население от реализации такой программы. В планах компании интеграция вокзальных комплексов в городскую среду и реализация мероприятий по обеспечению комфортных условия для пребывания пассажиров на объектах железнодорожного транспорта.

«Перед железнодорожным транспортом стоят очень серьезные задачи, которые поставил президент России Владимир Путин в своем послании к Федеральному собранию, в майском указе, в комплексном плане модернизации и расширения инфраструктуры на 2019-2024 год связанные с усилением роли транспорта в экономических процессах в стране, обеспечением спроса экономики населения страны на перевозки, новые услуги, а также повышения транспортной доступности.

За счет улучшения качества инфраструктуры и услуг по перевозке повысится качество жизни граждан, инвестиционная привлекательность экономики и будет обеспечено развитие регионов», – уточнил Вадим Михайлов.

В целом, долгосрочная программа развития предусматривает комплекс инициатив, направленных на повышение клиентоориентированности, качества и эффективности перевозок. Ключевые инициативы направлены на увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба, железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна. Время перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы России, сократится до 7 дней, при этом объем

транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом увеличится в 4 раза. Будут развиваться транспортные коммуникации между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами – центрами экономического роста.

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/proekty-s-chastnymi-investitsiyami-budut-prioritetnymi-dlya-magistralnogo-plana/>

ТАСС; 2019.02.14; ДИТРИХ: ПРОЕКТЫ С ЧАСТНЫМИ ИНВЕСТИЦИЯМИ БУДУТ ПРИОРИТЕТНЫМИ ДЛЯ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА

Транспортные проекты, обеспеченные частными инвестициями за счет собственных или привлеченных средств компаний, будут иметь приоритет при включении в транспортную часть комплексного плана модернизации инфраструктуры. Об этом в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. «Одним из важных критериев включения новых [транспортных] проектов в комплексный план и прохождения процедуры ранжирования будет привлечение частных, заемных инвестиций в реализацию этих проектов. И те, кто будут готовы такое финансирование предоставить, софинансируя [проект] за счет собственных или привлеченных [средств], будут, конечно, получать приоритеты при рассмотрении о включении в комплексный план», – рассказал министр. Он напомнил, что при отборе проектов в магистральный план применяется методика ранжирования. При этом список проектов может меняться. «Какие-то из проектов, ранее запланированные на 2020-2022 годы, будут из этого списка выбывать, какие-то проекты, которые сегодня «в подвале», будут в плане появляться. Это работа, которая будет проводиться постоянно», – отметил **Дитрих**.

Финансирование транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в РФ до 2024 года составит порядка 6,35 трлн рублей. Из них более 3 трлн рублей – средства федерального бюджета РФ, около 3,3 трлн рублей планируется привлечь из внебюджетных источников, а 58,7 млрд рублей – из бюджетов субъектов РФ.

В комплексный план, утвержденный распоряжением правительства, включены девять федеральных проектов, направленных на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры.

<https://tass.ru/ekonomika/6116687>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/proekty-s-chastnymi-investitsiyami-budut-prioritetnymi-dlya-magistralnogo-plana/>

ПРАЙМ; 2019.02.14; МИНТРАНС НЕ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ ВОЗВРАЩЕНИЯ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ – ДИТРИХ

Минтранс РФ не поддерживает идею возвращения курилок в аэропорты, заявил РИА Новости глава ведомства **Евгений Дитрих**.

«Это вредно для здоровья, так что нет», – сказал он в кулуарах российского инвестиционного форума.

В конце 2017 года депутат от «Единой России» Сергей Боярский внес в Госдуму законопроект, допускавший курение в специально выделенных изолированных помещениях аэропортов. В феврале 2018 года профильный думский комитет по охране здоровья рекомендовал уточнить его редакцию до первого чтения, что и было сделано автором. После этого комитет по транспорту и строительству, являющийся соисполнителем по законопроекту, рекомендовал Госдуме принять его в первом чтении.

Профильный думский комитет по охране здоровья собирался еще дважды, чтобы вынести свое решение. Члены комитета на своем заседании в середине декабря не смогли прийти к

какому-либо решению – при голосовании мнения депутатов «за» и «против» разделились поровну. Поэтому было принято решение провести еще одно заседание, где в конечном итоге комитет все же поддержал данную инициативу.

<https://1prime.ru/transport/20190215/829720753.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190215/1550894557.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3883646>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/ministr-transporta-ne-podderzhal-ideju-vernut-kurilki-v-aeroporty/>

<https://echo.msk.ru/news/2371537-echo.html>

ГТРК ЯРОСЛАВЛЬ: 2019.02.14; ДМИТРИЙ МИРОНОВ ОБСУДИЛ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЕМ ДИТРИХОМ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ НА ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОРУМЕ В СОЧИ

На Российском инвестиционном форуме, который открылся сегодня в Сочи, работает и ярославская делегация. Уже состоялась рабочая встреча губернатора Дмитрия Миронова с министром транспорта Евгением Дитрихом. В числе прочих тем обсудили план реализации на территории региона национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В его рамках в этом году в области планируется привести в нормативное состояние около 110 километров дорог. Причем как областного, так и местного значения. В том числе 40 километров – в границах ярославской агломерации, в которую входят Ярославль, а также частично Ярославский и Тутаевский районы. На ремонт планируют потратить более 2,7 миллиарда рублей, из которых 1,7 миллиарда – федеральные деньги, а 1 миллиард – финансирование из регионального и местных бюджетов.»На этот год у нас огромные совместные планы по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Регион идет в ногу со всеми: программы выполнения дорожного плана составлены, согласованы, утверждены. Мы готовы приступить. В ближайшее время после рассмотрения на заседании Правительства порядка распределения трансфертов будут доведены средства. Вы должны быть готовы оперативно провести торги, определить подрядчиков на дорожные работы и приступить как можно скорее к выполнению ремонтных работ», – сказал Евгений Дитрих – министр транспорта Российской Федерации. Кроме того, в Сочи губернатор Дмитрий Миронов и губернатор города Севастополя Дмитрий Овсянников подписали план мероприятий по развитию двустороннего сотрудничества. Документ оформлен в рамках соглашения, которое стороны заключили в августе прошлого года. Он направлен на укрепление взаимодействия в торгово-экономической, научно-технической, культурной, социальной и других сферах. Один из самых успешных примеров этого сотрудничества, отметил Дмитрий Миронов, работа морского пассажирского судна «Комета», которое произведено Рыбинским судостроительным заводом и с прошлого года курсирует по Черному морю.

«Современная продукция, комфортная. И насколько востребована жителями региона и туристами крымского полуострова. В этом году мы планируем построить еще два таких скоростных пассажирских судна «Комета», которые будут производить скоростные перевозки в регионе», – отметил Дмитрий Миронов – губернатор Ярославской области.»Проект, связанный с развитием компании «Вымпел» на территории Севастополя, получит продолжение. Мы готовимся к предоставлению дополнительной площади. Я напомним, в прошлом году на 49 лет была предоставлена база на территории «Южного Севастополя» в Камышовой бухте. И мы, конечно, делаем ставку на развитие компании «Вымпел» именно в Севастополе – достройку судов, строительство новых объектов. Это для нас является одним из серьезных элементов взаимодействия с Ярославской областью», – сказал Дмитрий Овсянников – губернатор города Севастополя.

<https://vesti-yaroslavl.ru/novosti/item/30362-dmitrij-mironov-obsudil-s-ministrom-transporta-evgeniem-ditrikhom-realizatsiyu-natsproektov-na-investitsionnom-forume-v-sochi>

ТВ-КУБАНЬ; 2019.02.14; МАРШРУТ ТЕПЛОХОДА «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» В 2020 ГОДУ СОЕДИНИТ ПОРТЫ РОССИИ И АБХАЗИИ

Соглашение подпишут представители компании «Абхазское морское пароходство» и ООО «Черноморские круизы» на инвестфоруме в Сочи.

Цель соглашения – организовать к 2020 году круизное сообщение между портами Абхазии и России. Документ 15 февраля подпишут генеральный директор «Абхазское морское пароходство» Даур Ардзинба и генеральный директор ООО «Черноморские круизы» Виктор Глуховщенко.

Участие в мероприятии примут **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков**, генеральный директор «Росморпорта» Андрей Лаврищев, сообщили интернет-порталу «Кубань 24» в пресс-службе компании «Черноморские круизы».

Как писал интернет-портал «Кубань 24», теплоход «Князь Владимир» начнет круизы по Черному морю с 28 апреля.

Президент РФ Владимир Путин в сентябре 2016 года поручил проработать вопрос авиационного и морского сообщения между Сочи и Ялтой. Генеральный директор Сочинского морского порта Владимир Деркунов заявил, что регулярную круизную линию между курортами планируют открыть в апреле 2017 года. Власти Крыма предложили запустить из республики в Сочи круизные теплоходы.

Губернатор Кубани Вениамин Кондратьев сообщил, что для создания морского сообщения между курортами края и Крыма нужна господдержка. Круизный лайнер прибыл в Сочи 5 мая 2017 года.

Девятипалубный теплоход оборудован четырьмя бассейнами, двумя ресторанами, кинотеатром, барами, дискотечной и концертной площадкой, спа-зоной и рассчитан на 940 пассажиров.

<http://kuban24.tv/item/marshrut-teplohoda-knyaz-vladimir-v-2020-godu-soedinit-porty-rossii-i-abhazii-222161>

ТАСС; 2019.02.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ИДЕИ КОМПЕНСАЦИЙ ЗАТРАТ АВИАКОМПАНИЯМ НА КЕРОСИН

Правительство РФ не отказалось от идеи компенсации затрат авиакомпаниям на керосин и выработает решение, чтобы соблюсти интересы налогоплательщиков и бизнеса. Об этом заявил в четверг вице-премьер РФ Дмитрий Козак в интервью телеканалу РБК на Российском инвестиционном форуме в Сочи. «Нет, мы не отказались от идеи компенсации, мы ее посмотрим», – сказал он. «В ближайшее время проработает эта комиссия: Минфин, Федеральная антимонопольная служба, Министерство экономического развития, представители авиакомпаний проанализируют итоги 2018 года и внесут соответствующее предложение. Мы еще раз соберемся примем необходимое решение», – добавил вице-премьер. По его словам, при выработке решения будут учтены интересы налогоплательщиков и бизнеса. «Чтобы не разорять бюджет, не грузить российского налогоплательщика дополнительными расходами и чтобы не уронить отрасль», – пояснил Козак. Так, правительство постарается сохранить уровень конкуренции на рынке и поспособствовать росту объемов авиаперевозок. При этом, подчеркнул Козак, цены на авиабилеты «имеют право расти в пределах инфляции».

В кулуарах форума Козак также отметил, что межведомственная рабочая группа до конца марта проанализирует причины убытков авиакомпаний и к апрелю примет решение о необходимости их поддержки и ее объеме.

«Задача такая: не допустить обвал авиаперевозок, не допустить сокращение количества маршрутов, не допустить снижение уровня конкуренции на рынке авиаперевозок, чтобы не было банкротств авиакомпаний. Все это в короткий срок быстро проанализируем, просчитаем, и до начала сезона авиаперевозок, до конца марта, мы все необходимые решения примем», – сказал Козак.

Он отметил, что поддержка будет оказана в необходимом объеме. «Вопрос в объеме необходимой поддержки. Вопрос, кому, как, на каких условиях. Это непростая задача», – сказал он.

Козак отметил, что необходимо разобраться в причинах убытков, которые декларируют компании.

«Всегда есть возможность и желание сослаться на соседнюю отрасль, что она является причиной [убытков]. Там есть разные взгляды, разные расчеты. Давление на стоимость билетов для перевозок в большей степени оказывают расходы, связанные с лизинговыми платежами, поэтому мы договорились создать межведомственную рабочую группу, еще раз внимательно проанализировать ситуацию, потому что это может быть следствием активной инвестиционной деятельности авиакомпаний в предыдущий период, когда они закупали по лизингу воздушные суда, с тех пор курс рубля сильно изменился», – заявил Козак.

Участники рынка авиаперевозок жалуются на рост цен на топливо, в связи с чем **Минтранс** неоднократно предлагал увеличить компенсации авиакомпаниям. Так, в 2018 году возросшие затраты авиаперевозчиков предлагалось возместить через единоразовую компенсацию в 22,5 млрд рублей, а с 2019 года – через увеличение объема возмещения по акцизам. Глава министерства Евгений **Дитрих** рассчитывал, что вопрос о способе предоставления компенсаций авиакомпаниям из-за роста стоимости керосина будет найден в течение первого квартала 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6116923>

ТАСС; 2019.02.14; АКИМОВ: ИТОГИ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОДВЕДУТ В 2021 ГОДУ

Итоги эксперимента по опытной эксплуатации беспилотных автомобилей планируется подвести в 2021 году, заявил вице-премьер **Максим Акимов** в интервью телеканалу Россия-24 на Инвестиционном форуме в Сочи. «Мы запустили сейчас большой эксперимент, подведем его итоги в марте следующего года и окончательные итоги – в 2021 году, после чего будем решать, готовы ли мы выпустить вообще массово беспилотные автомобили на улицы городов», – сказал он. В ноябре премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление о проведении эксперимента по использованию на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей. Эксперимент стартовал с 1 декабря 2018 года в Москве и Татарстане, он продлится до 1 марта 2022 года, а его результатом должно стать подтверждение возможности эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, а также выработка технических требований к ним для разработки регламентов и документов. Первые автомобили смогут появиться на дорогах уже весной 2019 года. Подготовка постановления шла в рамках рабочей группы НТИ «Автонет», в которую входят автопроизводители, Минпромторг, **Минтранс**, МВД, ФГУП «НАМИ», а также компания «Яндекс».

<https://tass.ru/ekonomika/6114733>

ТАСС; 2019.02.14; АКИМОВ СООБЩИЛ, ЧТО ДОКЛАД ПО ПРОЕКТУ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ ПРЕДСТАВЯТ РУКОВОДСТВУ СТРАНЫ

Проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань готов к реализации, доклад по нему будет представлен руководству страны, заявил вице-премьер **Максим Акимов** в

интервью телеканалу НТВ в рамках Российского инвестиционного форума.»У нас завершены проектные работы, мы готовы приступить к стройке, ведем дискуссии относительно финансовых параметров. Все данные говорят о том, что операционная безубыточность проекта и его долгосрочная окупаемость – это достижимые цели. Надо приступать к реализации этого проекта, и мы будем соответствующий доклад председателю правительства и президенту представлять», – сказал **Акимов**. Также он отметил, что проект потребует привлечения большого количества партнеров, а также производства нового подвижного состава в России. Ранее первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов усомнился в экономической целесообразности проекта ВСМ Москва – Казань. По его мнению, на данном маршруте не ожидается необходимый для окупаемости вложений пассажиропоток, а возможные перевозки контейнеров будут проигрывать в цене морским и железнодорожным. Строительство ВСМ предусмотрено проектом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 790 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Согласно плану развития магистральной инфраструктуры, первый участок ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода стоимостью более 620 млрд рублей может быть введен в эксплуатацию до 2024 года. Общий объем инвестиций в ВСМ Москва – Казань **Минтранс** РФ оценивает в 1,7 трлн рублей.

Ранее первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин говорил, что пассажирские поезда для ВСМ будут производиться в России: на заводе «Уральские локомотивы» (СП Siemens и группы «Синара») или на новом заводе, который будет построен в центральной части России совместно с китайской корпорацией CRRC.

<https://tass.ru/ekonomika/6115493>

КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.02.15; БЕЗ СКИДКИ НА ШТРАФЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНОВЬ ГОТОВИТ УЖЕСТОЧЕНИЕ САНКЦИЙ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД

Автомобилистам стоит приготовиться к увеличению санкций за нарушение Правил дорожного движения (ПДД). **Минтранс**, как выяснил “Ъ”, предложил правительству РФ ввести пятисотрублевый штраф за превышение скоростного лимита на 10-20 км/ч. В МВД считают, что новая санкция должна применяться только в населенных пунктах. В полицейском ведомстве ведут речь и об отмене скидки при оперативной оплате штрафа за нарушение правил стоянки и езду с нечитаемыми номерами. Власти Москвы, в свою очередь, убеждены в необходимости усилить ответственность за отказ уступить дорогу пешеходу и нарушение правил проезда перекрестков.

В ноябре 2018 года вице-премьер **Максим Акимов** в рамках заседания комиссии по безопасности движения поручил представить до 1 февраля 2019 года предложения по доработке КоАП в части санкций за нарушение ПДД. В частности, речь шла о превышении скорости, использовании подложных или нечитаемых номеров, нарушении правил остановки и стоянки, отказе уступить дорогу маршрутным транспортным средствам, спецтранспорту и пешеходам. Предложения от ведомств поступили в МВД и правительство и «будут изучены», рассказал “Ъ” официальный представитель господина **Акимова**, но подробностей не раскрыл.

“Ъ” удалось ознакомиться с позицией ведомств. Увеличивать штрафы за отказ уступить дорогу пешеходам (ст. 12.18 КоАП) не нужно, говорит в письме замминистра МВД Игорь Зубов. В 2017 году санкция уже была увеличена, максимальный штраф вырос с 1,5 тыс. до 2,5 тыс. руб., число нарушений снизилось с 1,7 млн в 2016 году до 1,5 млн в 2018 году. Количество случаев, когда водители не уступают дорогу спецтранспорту, сократилось с 22,3 тыс. в 2016 году до 5,2 тыс. в 2018 году, отмечают в МВД. В полиции отмечают, что

Госдума уже приняла в первом чтении законопроект, вводящий санкцию для водителей, которые повторно в течение года не уступили дорогу спецтранспорту: штраф в 30 тыс. руб. (сейчас – 500 руб.) с лишением прав на срок 1,5-2 года. Что касается езды с подложными и нечитаемыми номерами, для нарушителей можно отменить 50-процентную скидку на штраф, считают в МВД. Сейчас этот вопрос урегулирован ст. 12.2 КоАП: санкция варьируется от 500 руб. за грязные номера до 5 тыс. руб. за умышленное закрытие номеров пленками-рамками и 2,5 тыс. руб. за использование подложных знаков. Скидку можно отменить и для нарушителей стоянки-остановки (ст. 12.16 и 12.19 КоАП, действующие штрафы от 500 до 3 тыс. руб.).

Предложения в МВД направили и столичные власти. В Центре организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы “Ъ” рассказали, что предложили усилить ответственность за «нарушение правил проезда перекрестка, непропуск пешеходов, велосипедистов и других участников дорожного движения», но размер предлагаемых санкций не уточнили.

Отдельным поручением комиссии был вопрос о введении штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч (сегодня, напомним, за превышение менее чем на 20 км/ч не штрафуют). Срок исполнения поручения истекает 1 марта, но ряд ведомств уже свою позицию официально сформировали. В МВД доложили, что поправки к КоАП о введении единого штрафа за превышение в диапазоне 10-40 км/ч уже разработаны и направлены в правительство еще в 2015 году. При этом в полицейском ведомстве считают, что такой штраф должен действовать только в пределах населенных пунктов. **Минтранс** предложил иную конструкцию: за превышение на 10-20 км/ч штрафовать на 500 руб., за остальные превышения – повысить санкции (не уточнив на сколько). В московском ЦОДД считают необходимым «снизить или вовсе отменить нештрафуемый порог в 20 км/ч», но предложений о штрафе не обнародовали.

Кроме того, **Максим Акимов** поручил МВД до конца февраля «наладить взаимодействие» с Госдумой для ускорения принятия законов в области безопасности движения. Речь идет, в частности, о поправках к КоАП, вводящих штраф в 5 тыс. руб. за «опасное вождение»: документ принят в первом чтении 27 января 2018 года, но до второго так и не дошел. МВД обратилось с письмом в Госдуму с просьбой ускорить работу над поправками. Ответ подготовлен думским комитетом по госстроительству и первым вице-спикером Александром Жуковым (есть у “Ъ”). Термин «опасное вождение», введенный в ПДД в 2016 году, содержит «признаки правовой неопределенности» и возможности «расширенного толкования нарушения», считают в парламенте (этой позиции придерживается и государственное правовое управление (ГПУ) президента РФ): сначала нужно изменить правила, а потом править КоАП. Другой законопроект, упомянутый в поручениях господина **Акимова**, предполагает передачу полномочий по администрированию нескольких десятков видов нарушений из Госавтоинспекции в Московскую административную дорожную инспекцию: он принят в первом чтении в конце 2017 года, с тех пор дорабатывается. Проект будет «концептуально» доработан с учетом позиции ГПУ президента и Федеральной службы судебных приставов, следует из ответа Госдумы, что требует согласования с МВД. Законопроект о введении залога в 30 тыс. руб. за автомобиль в случае пьяного вождения, принятый в первом чтении в 2016 году (“Ъ” также сообщал об этом), в июле 2018 года снят с рассмотрения во втором чтении и отправлен на доработку в Минюст и МВД.

<https://www.kommersant.ru/doc/3883541>

КОММЕРСАНТ ФМ; О СРОКАХ КОНЦЕССИОННЫХ КОНКУРСОВ

Как финансируются значимые российские инвестиционные проекты? Какие из них наиболее перспективны? И насколько доступны деньги для их реализации? На эти вопросы на Российском инвестиционном форуме в Сочи ответил первый вице-президент

Газпромбанка Алексей Чичканов. С ним беседовал корреспондент «Коммерсантъ FM» Владимир Расулов.

- Одно из первых мероприятий на этом форуме в текущем году – деловой завтрак Газпромбанка. И основной его темой стало финансирование значимых инвестиционных проектов или мегапроектов, как сейчас принято говорить. Почему Газпромбанк решил открыть инвестфорум именно этой темой? – Мы задумались над тем, как подсветить тот опыт, который у нас есть, по значимым и в то же время окупаемым эффективным инвестиционным проектам. В итоге решили, что в формате завтрака будет удобно поговорить как государственным структурам, которые занимаются этими проектами, так и с бизнесом, поделиться той информацией и опытом, которые мы за 10 лет участия в ГЧП-проектах смогли наработать. Мне кажется, в итоге у нас получился очень удачный формат, когда без особого официоза стороны могли услышать друг друга и понять, какие инвестиционные проекты в ближайшие годы будут банкуемы, а какие нет

.- На деловом завтраке часто поднималась тема концессии. Мнение некоторых из участников было таким, что развитие этого направления тормозится, потому что слишком долго готовятся концессионные конкурсы. Пока проходит время, все меняется, и инвесторы из-за этого нервничают. Вы согласны с такой точкой зрения? – Безусловно, это основной вопрос, который надо принимать во внимание каждый раз, когда затеваешь большой и тем более мегапроект. Я совершенно соглашусь с первым зам**министра транспорта** Иннокентием **Алафиновым**, который сказал, что 3-3,5 года – это средний срок подготовки таких проектов. За это время ситуация может меняться, как в экономике в целом, так и скажем в регионе. Строительная стоимость, стоимость финансирования, инвесторы могут поменять свое отношение к проекту. Действительно, чтобы решить эту проблему, надо стандартизировать проекты, надо определять, какие из них будут пользоваться поддержкой государства, и не менять этой позиции в течение срока действия проекта. Тогда эта проблема – одна из основных – будет снята.

- На ваш взгляд, насколько сейчас доступны средства для того, чтобы финансировать эти мегапроекты? Какие из них наиболее перспективны сейчас, по каким направлениям? – На самом деле, с доступностью средств сейчас нет больших проблем. Действительно, стоимость финансирования немного выросла. Но те цифры, которые озвучивает государство, – 6 трлн – в ближайшие шесть лет надо еще освоить. В целом это больше, чем наши строительные компании могут реально сделать. Поэтому вопрос не в источниках финансирования, не в ликвидности, а в подготовленных качественных проектах, которые с точки зрения банка можно финансировать с тем профилем риска, с которым мы обычно финансируем ГЧП-проекты. А это, как правило, проекты, в которых есть какая-то государственная поддержка либо на стадии строительства, либо на стадии эксплуатации. Государство это понимает, и главная задача для государственных органов – упаковывать эти проекты быстрее и качественнее для того, чтобы их можно было рассматривать для финансирования.

- Можно сейчас назвать наиболее перспективные направления в этом смысле? Например, это транспорт, энергетика? – Транспорт, как обычно, да. Сейчас в большей степени с дорог это переместилось на общественный транспорт и на железные дороги, хотя дороги традиционно собирают 80-90% всех инвестиций на себя. Например, в 2018 году было подписано две большие концессии по железной дороге, которые переплюнули по объему инвестиции в дорожные проекты, а в этом году заявляется еще пара-тройка таких проектов, которые будут очень капиталоемкими и разрешат очень большие инфраструктурные сложности. В энергетике, наверное, в меньшей степени, потому что там есть монополии, которые используют свои источники финансирования и по-своему финансируют инвестиционные программы. В медицине, безусловно, будут появляться новые проекты, которые, может быть, не такие капиталоемкие, но очень важны для

регионов с точки зрения дофинансирования того недофинансированного спроса, который есть в регионах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3883191>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.02.14; БЕЗ ПРАВА НА ПОЛЕТ; ГОСДУМА ВВОДИТ ШТРАФЫ ЗА НЕПРАВОМЕРНЫЙ ЗАПУСК ДРОНОВ

Госдума решила остановить противоправное поведение в воздухе и на воде – финансовые санкции за некоторые категории правонарушений возрастут в разы. Вводится также новый штраф до 2 тысяч рублей для граждан, неправомерно запустивших в небо беспилотники. Правительственный законопроект на эту тему прошел первое чтение.

«Мы располагаем информацией, что с территории Украины планируется активно использовать беспилотные аппараты. Есть случаи, когда беспилотники находились в зоне прохождения регулярных рейсов самолетов», – сообщил депутатам замминистра транспорта Николай Захряпин. Использование дронов ввиду общественной опасности может привести к непоправимым последствиям, указал он. По информации минтранса, с 2015 по 2017 год физлица стали нарушать правила использования неба в два раза активнее, а хозяева беспилотников – в 12,5 раза.

Будет введен штраф за запуск беспилотника без документов на право управления данным типом воздушного судна

Согласно законопроекту, будет введен штраф за запуск беспилотника без документов на право управления данным типом воздушного судна – от 1 тысячи до 2 тысяч рублей. «Нужно иметь необходимые разрешительные документы, позволяющие эксплуатировать это воздушное судно, и в некоторых случаях иметь летное свидетельство», – пояснил замглавы минтранса.

Владельцу дрона следует обратиться в Росавиацию, чтобы «получить необходимую маркировку на беспилотный летательный аппарат и установить его на видимую конструкцию судна», добавил он. Обычно никаких особых проблем, связанных с регистрацией аппарата, не возникает. При этом каждый «внешний» пилот должен иметь разрешение на полет беспилотника в конкретной воздушной зоне. «Для этого он должен подать заявку в единый центр организации воздушного движения», – пояснил Захряпин, добавив, что это можно сделать по интернету.

Что касается обычных – не беспилотных – полетов, то для нарушителей в этой сфере штрафы вырастут. Имеется в виду нарушение федеральных правил использования воздушного пространства для граждан, а также полеты без права на это. Граждане в результате нововведения заплатят в 10 раз больше – штрафы растут до порога в 50 тысяч рублей. Для должностных лиц штрафы вырастут в 4-5 раз – до 150 тысяч рублей. Кроме того, в 10 раз увеличиваются штрафы за нарушения правил судоходства.

<https://rg.ru/2019/02/14/gosduma-vvodit-shtrafy-za-zapusk-bespilotnikov-bez-prav.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/za-nezakonnoe-ispolzovanie-dronov-mogut-nalozhit-shtraf.html>

<https://otr-online.ru/news/v-rossii-budut-shtrafovati-za-ispolzovanie-dronov-bez-dokumentov-120482.html>

<https://dumatv.ru/news/shtrafy-za-narushenie-pravil-sudohodstva-mogut-uvlichit>

<https://regnum.ru/news/2572757.html>

КОММЕРСАНТ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2019.02.14; ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА ПОЗВАЛИ НА ПЛАТНУЮ ПАРКОВКУ; ТАТАРСТАН ПРОСИТ ГЛАВУ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ЗАПРЕТИТЬ СТОЯНКУ АВТОМОБИЛЕЙ БЕЗ НОМЕРОВ

Госсовет Татарстана обратился к премьер-министру России Дмитрию Медведеву с просьбой внести изменения в ПДД, чтобы запретить стоянку автомобилей на платных муниципальных парковках со снятыми или нечитаемыми номерами. Ранее с такой инициативой вышел мэр Казани Ильсур Метшин, обеспокоенный тем, что каждый десятый автомобилист избегает оплаты стоянки. Против инициативы выступила фракция КПрФ, которая поддерживает «партизанское противостояние» водителей платным парковкам. Спикер Госсовета Фарид Мухаметшин заверил, что ужесточение ПДД предлагается в интересах «законопослушных граждан», а не «только, чтобы как можно больше налогов содрать».

Вчера Госсовет Татарстана принял обращение в адрес Дмитрия Медведева с просьбой ввести в ПДД запрет на стоянку и остановку автомобилей «без государственных регистрационных знаков» либо «с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований» номерами. Депутаты считают, что отсутствие такого запрета «провоцирует водителей» оставлять свои машины на муниципальных парковках «со снятыми или закрытыми посторонними предметами» госномерами, чтобы не оплачивать стоянку. Депутаты назвали эту проблему «крайне острой».

Зампред парламентского комитета по правопорядку из законности Рафил Нугуманов сообщил, что ежедневно в Казани на платных парковках оставляют около 4 тыс. автомобилей, водители 350 из них «уходят от оплаты». Из-за таких действий «увеличивается время на поиск места для парковки, создаются неудобства для законопослушных водителей». «У нас ограничивается пропускная способность. Но взять в деньгах – тоже очень серьезно: 10% денег мы не получаем», – сказал господин Нугуманов. В принятом обращении подчеркивается, что «проблема носит массовый характер» и актуальна для других регионов РФ. Запрет позволил бы «увеличить скорость передвижения транспорта».

Обращение к Дмитрию Медведеву поддержали 74 депутата Госсовета из 100. Против голосовали пять парламентариев, в том числе члены фракции КПрФ. Заместитель главы фракции Артем Прокофьев заявил, что снятие номеров – «фактически партизанское противостояние» горожан действиями казанских чиновников. Коммунист напомнил, что ранее «граждане просили ввести хотя бы постоплату» парковок, но мэрия отказалась: «Надо ли нам ожидать, что граждане будут вести себя по-другому?»

В защиту инициативы выступил спикер Госсовета Фарид Мухаметшин: «Снимают номера, с собой уносят. Бесхозная машина стоит сутки, вторые, третьи, а ты со своей супругой и детьми приезжаешь в театр или в магазин – нет места для платной парковки». При этом он призвал депутатов «не дезинформировать население, что это делается только для того, чтобы как можно больше налогов содрать»: «Надо привести в порядок и дать возможность законопослушным гражданам парковаться там, где они имеют на это полное право».

Напомним, ранее ввести новое наказание для водителей, паркующих автомобили со снятыми или нечитаемыми номерами, предложил мэр Казани Ильсур Метшин. Сейчас такая санкция действует только в случае, если автомобиль передвигается по дороге (ст. 12.2 КоАП РФ, предусмотрено наказание от штрафа до лишения прав). Глава **Минтранса** России Евгений **Дитрих** заявил, что идея требует «проработки», поскольку ужесточение может «ударить каким-то способом по законопослушным пользователям». Первый зампред думского комитета по госстроительству Вячеслав Лысаков заявил «Ъ», что не видит необходимости в новом наказании.

«Я не понимаю, какая связь между безопасностью движения и платными парковками. Тут явно прослеживается экономический интерес»,?– говорит татарстанский представитель Федерации автовладельцев России (ФАР) Рамиль Хайруллин. Он считает, что «ПДД захламлять такими вещами не стоит». По словам эксперта, водители закрывают номера «в знак протеста»: «Кто-то считает, что это слишком дорого. Кто-то принципиально не хочет платить не за что – за воздух».

Отметим, в Казани платные парковки работают с 2015 года и включают более 2 тыс. парковочных мест, стоимость парковки варьируется от 30 руб. до 100 руб. за час. Штраф за неоплату парковки составляет 2,5 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/3883586>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.02.14; ОТВЕЧАЯ НА ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ, СТРОИТ СВОЮ РАБОТУ РОСТРАНСНАДЗОР

Заместитель **министра транспорта РФ Николай Захряпин** и руководитель **Ространснадзора Виктор Басаргин** вместе с руководством центрального аппарата, территориального управления службы по Сибирскому федеральному округу посетили Красноярск с рабочим визитом.

Целью поездки была проверка готовности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, задействованных в мероприятиях Всемирной зимней универсиады, а также деловые переговоры с руководством Красноярского края и других ведомств, задействованных в организации подготовки проведения Универсиады.

В ходе проверки были проинспектированы основные объекты транспортной инфраструктуры, которые будут принимать участников и гостей Универсиады, – международный аэропорт Емельяново, железнодорожный вокзал, автовокзал Красноярска и специализированная стоянка для транспортных средств.

Кроме того, Виктор Басаргин провел совещание с руководством территориального управления службы, в ходе которого обсудил проблемные вопросы отрасли, развития службы в целом и перспективы ее работы.

Во вступительном слове глава **Ространснадзора** поблагодарил всех сотрудников и инспекторов управления за работу.

Обращаясь к коллегам, Виктор Басаргин напомнил, что работа службы направлена на реализацию мероприятий ведомственного проекта по совершенствованию контрольно-надзорной деятельности.

«Мы определили риск-ориентированный подход, осуществили мероприятия по категорированию, подготовили и утвердили проверочные чек-листы. Сегодня наша основная задача – сокращение проверок на 50% и переход на профилактическую работу», – отметил руководитель **Ространснадзора**.

Также Виктор Басаргин особое внимание обратил на новое поручение Правительства РФ о пересмотре обязательных требований контрольных органов, которое было озвучено Председателем Правительства РФ Дмитрием Медведевым на Гайдаровском форуме в начале января.

Глава **Ространснадзора** подчеркнул, что в центральном аппарате службы уже начата работа по пересмотру обязательных требований – созданы рабочие группы по каждому виду транспорта и по транспортной безопасности отдельно, в состав которых вошли эксперты отрасли, представители учебных и научных организаций и представители бизнес-сообществ.

«В ближайшее время будет сформирована дорожная карта по актуализации обязательных требований по всем видам транспорта и отдельно по транспортной безопасности, которую рассмотрят на заседании коллегии **Минтранса** России в конце февраля», – сказал Виктор Басаргин.

Он призвал коллег включиться в этот процесс и дал соответствующие поручения: проводить совещания с представителями бизнеса, анализировать их предложения и направлять в центральный аппарат для дальнейшего учета и работы.

«Пересмотр обязательных требований сегодня необходим. Вся наша работа по оптимизации обязательных требований направлена на перспективу – постепенно сокращать плановые проверки, вырабатывать индикаторы риска, проводить рейдовые и рамповые проверки, полностью перейти на дистанционный контроль, проверять не субъекты, а объекты», – сказал Виктор Басаргин.

<http://transportrussia.ru/item/4790-otvechaya-na-vyzovy-vremeni.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.02.14; ДЕМОНСТРАЦИЯ ЛУЧШЕГО; В МОСКВЕ ПРОШЛИ НАЦИОНАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА И ФОРУМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Форум все больше позиционирует себя как одно из ключевых событий года. Поэтому интерес к нему со стороны как руководителей авиаотрасли, регионов, участников выставочных и других программ, так и рядовых посетителей не случаен. Отметим, что, несмотря на внешние факторы, число иностранцев здесь не уменьшается. По данным организаторов форума, в этом году передовые разработки и продукты для гражданской авиации представили 120 участников из 14 стран. Напомним, что в 2017 году свои экспонаты продемонстрировали порядка 100 компаний из 13 стран.

В адрес организаторов и участников мероприятия поступило немало приветствий. В одном из них Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко указала на значение выставки как эффективной дискуссионной площадки для представителей федеральных органов власти, российских и иностранных авиакомпаний, аэропортов, финансовых институтов, туристических предприятий и предприятий сферы безопасности. Она выразила уверенность, что профессиональное взаимодействие на столь высоком уровне позволит выработать конкретные меры по улучшению ситуации с транспортной доступностью регионов и развитию инфраструктуры гражданской авиации, аэропортовой и маршрутной сети в Российской Федерации.

Открытию выставки предшествовал традиционный осмотр ее экспонатов главными действующими лицами. И помощник Президента РФ Игорь **Левитин**, и глава **Росавиации** Александр **Нерадько**, и губернатор Ростовской области Василий Голубев останавливались практически у каждого стенда, внимательно расспрашивали экспонентов о возможностях применения той или иной конструкции.

На выставке в большом количестве присутствовали отечественные разработки и технологии для инфраструктуры аэропортов и авиакомпаний.

Превалирование интересных разработок российских компаний указывало на главный тренд развития отечественной гражданской авиации – импортозамещение.

- Обход выставки показал, что в нашей авиации появились новые технологии не «оттуда», как это раньше было, а разработанные российскими компаниями, – отметил Игорь **Левитин**. Он поздравил всех с Днем гражданской авиации и пожелал отечественным разработчикам сил и удачи в конкурентной борьбе.

Александр **Нерадько** в свою очередь подчеркнул, что выставка позволяет увидеть новые достижения в инфраструктуре и технологиях. В нашей стране становится все больше современных, модернизированных воздушных гаваней. Растут объемы перевозок пассажиров и грузов. Работа становится все более напряженной, поэтому нам и нужны новые технологии. И эта площадка – хорошая возможность ознакомиться с ними. Руководитель **Росавиации** присоединился к поздравлениям помощника Президента РФ по случаю профес-

сионального праздника авиаторов России и объявил выставку открытой.

Торжественная часть форума была продолжена награждением лауреатов отраслевых премий «Воздушные ворота России» и Skyway Service Award.

Также были вручены награды и памятные подарки победителям конкурса среди курсантов учебных заведений ГА «Лучший в небе». Конкурс был организован авиакомпанией «Аэрофлот» совместно с Федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиацией**) и Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК). В состязаниях принимали участие курсанты Ульяновского института гражданской авиации (УИ ГА) и его филиалов: Сасовского и Краснокутского летных училищ, а также Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации (СПбГУ ГА) и Бугурусланского летного училища. Конкурс проводился на базе

Ульяновского института гражданской авиации имени главного маршала авиации Б.П. Бугаева в течение двух дней и включал в себя два этапа – теоретический и практический. Теоретическая часть конкурса состояла из вопросов по основным авиационным дисциплинам: аэродинамика, навигация, пилотирование, метеорология. Также участники прошли проверку на знание английского языка. В рамках практической части конкурсанты продемонстрировали свой уровень летной подготовки на полнопилотажном тренажере самолета SuperJet 100.

Лучшим по итогам двух этапов стал Егор Ознобихин, курсант УИ ГА. Вторым стал Михаил Орловский, также курсант УИ ГА. Третье место занял Андрей Кондаков, курсант СПбГУ ГА. «Ребята показали очень достойные результаты и подтвердили высокий уровень знаний и навыков, которые они получают в государственных летных учебных заведениях. Уверен, что участники конкурса будут в прицеле интересов всех авиакомпаний страны. Желаю победителям достичь новых высот и достойно представлять отечественную авиационную школу пилотирования в мире!», – сказал Александр **Нерадько**.

Деловая часть программы форума была не менее насыщенной. В ее работе принял участие **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

В рамках форума состоялась встреча министра с представителями общероссийских профсоюзов гражданской авиации. Глава **Минтранса** отметил положительную динамику развития отрасли, которая обеспечила в прошлом году перевозку свыше 116 млн пассажиров. Из них почти 69 млн – на внутренних линиях. Объемы грузоперевозок также выросли – в 2018 году пятью крупнейшими авиакомпаниями перевезено 1 млн 170 тыс. тонн.

Министр также указал на значительные меры, которые принимаются Правительством РФ для поддержки внутренних авиаперевозок. В Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусмотрено стимулирование региональных перевозок. Стоит задача увеличения доли внутренних авиаперевозок, минуя Московской авиаузел, до уровня выше 50%. Помимо этого запланированы реконструкция и строительство 66 аэродромов, из которых 40 расположены на Дальнем Востоке. Также запланирована работа по созданию крупных авиахабов на базе аэропортов Новосибирска, Красноярска, Екатеринбурга, Владивостока, Калининграда и Ростова-на-Дону.

В рамках встречи Евгений **Дитрих** и председатель Общероссийского профсоюза авиационных работников Валерий Селитринников подписали соглашение о сотрудничестве. Оно направлено на взаимодействие **Минтранса** и профсоюза в рамках подготовки законодательных и нормативных правовых актов по обеспечению достойных условий труда и социальной защиты, регулированию социально-трудовых отношений, развитию кадрового потенциала.

<http://transportrussia.ru/item/4786-demonstratsiya-luchshego.html>

ТАСС; 2019.02.14; КОНКРЕТНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, А НЕ «ТЫСЯЧИ ОТЧЕТОВ»; В СОЧИ ОБСУДИЛИ НАЦПРОЕКТЫ

Второй день Российского инвестиционного форума в Сочи сфокусировался на вопросе эффективности реализации национальных проектов, а основной тон дискуссиям на форуме задавало выступление премьер-министра РФ Дмитрия Медведева. Пленарная сессия началась с выступления премьера, в ходе которого он не только подробно описал поставленные перед правительством и руководством российских регионов задачи по реализации нацпроектов, но и особое внимание уделил вопросам эффективности госуправления.

На эту тему

Национальные проекты в рамках майского указа 2018 года. Главное, по словам Медведева, ключевым критерием оценки эффективности нацпроектов будут конкретные результаты по улучшению жизни россиян, а не «тысячи отчетов». Премьер призвал чиновников на заниматься «игрой в цифры» с бюджетами, а рационально расходовать средства, и предупредил о персональной ответственности чиновников за реализацию нацпроектов. «За каждую недостроенную школу, за каждый непостроенный, неотремонтированный километр дороги, не приведенный в порядок парк или неубранную свалку будет отвечать не «абстрактная» власть, а конкретный чиновник. Отвечать перед правительством», – предупредил Медведев. 7 мая 2018 года, в день своей инаугурации, президент РФ Владимир Путин подписал указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Для реализации майского указа правительству РФ было поручено разработать 12 нацпроектов по направлениям: демография, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, безопасные и качественные автомобильные дороги, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, культура, малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы, международная кооперация и экспорт.

Рациональное расходование средств без «игры в цифры»

Значительное внимание в ходе выступления на пленарной сессии форума премьер-министр уделил эффективности госуправления при реализации нацпроектов, а также рациональному расходованию средств, ответственности чиновников и их вовлеченности в работу. По его словам, несмотря на сложные задачи и вызовы, которые стоят перед представителями органов власти всех уровней, им необходимо быть уверенными в успехе и передать этот настрой людям. Медведев напомнил историю из жизни академика Сергея Королева. Во время проектирования аппарата, спускаемого на Луну, инженеры выразили ему сомнение, отметив, что для успеха проекта нужно знать свойства поверхности Луны и иметь гарантии того, что она твердая. «Королев взял лист бумаги и написал «Луна – твердая» и поставил свою подпись. Что это значит? Это значит, что все в наших силах!» – заявил премьер. Кроме того, Медведев призвал подходить к решению вопросов нешаблонно, искать гибкие, эффективные и индивидуальные решения для каждого случая, для каждого региона. Однако ответственность за реализацию нацпроектов должна быть серьезной, а чиновники будут нести личную ответственность за результат, отметил Медведев. Он обратил особое внимание на недопущение неэффективного расходования средств, выделенных на нацпроекты, и излишнюю бюрократизацию процессов, связанных с реализацией нацпроектов. «Деньги большие, но нужно их будет очень рационально тратить, направлять их именно туда, где они нужны. Иначе и эти триллионы мы можем выбросить в непонятном направлении», – предупредил Медведев. Он добавил, что будет лично контролировать реализацию нацпроектов на местах и постоянно выезжать в регионы.

Говоря о результатах реализации нацпроектов, Медведев особенно подчеркнул, что для россиян важнее конкретные результаты, а не «тысячи отчетов». Премьер добавил, что

необходимо не «играть в цифры» с бюджетами нацпроектов, а заниматься реальным улучшением жизни людей. «Мы не должны увлекаться игрой в цифры. – Я сегодня эту цифру (объем финансирования нацпроектов – прим. ТАСС) назвал – 26 трлн рублей. Это гигантские деньги! Но когда мы говорим об этом, мы не должны забывать, что у людей, которые слышат эти цифры, все это сразу же конвертируется в размышление о том, а что у них изменилось. Вот это – важнее всего», – заявил Медведев в ходе дискуссии на круглом столе «Экономика городского комфорта» на Российском инвестиционном форуме. Премьер-министр обратил особое внимание на то, что нацпроекты являются одним из инструментов повышения качества жизни населения, решения насущных проблем граждан, которые, по его словам, должны чувствовать результат работы по реализации нацпроектов каждый день, а не терпеть до светлого будущего. Медведев подчеркнул, что люди доверяют не красивым презентациям и словам, а тому, что видят своими глазами из собственного окна. Премьер-министр уточнил, что предстоит ежегодно строить более 1,5 млн новых квартир и 300 тыс. новых индивидуальных домов. Кроме того, предполагается построить и реконструировать 40 детских отделений и больниц, 420 центров амбулаторной онкологической помощи. Среди других показателей – 230 тыс. новых мест в школах, 245 детских технопарков и 345 мобильных технопарков для детей на селе, 40 тыс. километров отремонтированных дорог в регионах. И еще столько же в крупных городах и их пригородах. Медведев также уделил внимание качеству управленческих кадров в России, от которого во много зависит реализация нацпроектов. По его словам, от госслужащих потребуются нацеленность на постоянное совершенствование своих навыков и компетенций. Позже в Минтруде РФ сообщили, что в рамках федеральной программы «Подготовка и переподготовка резерва управленческих кадров (2010-2021 годы)» будет продолжена работа по подготовке профессиональных и мотивированных управленцев, владеющих самыми современными технологиями управления.» Приоритетной задачей подготовки резерва управленческих кадров в рамках программы является получение слушателями знаний в области проектной деятельности и цифровых технологий, совершенствование навыков принятия стратегических решений и управленческого мастерства, включая развитие компетенций в области формирования кадровых составов на основе оценки ресурса сотрудников и управления ими с максимальной эффективностью», – отметили в Минтруде.

Регионы в нацпроектах

Задачи по реализации нацпроектов уже определены как для федеральных органов, так для регионов, и сейчас важно правильно сконцентрировать ресурсы, рассказал первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов, выступая на Российском инвестиционном форуме. При этом, по его словам, важен сам старт реализации нацпроектов: «Важен старт – как мы стартуем в реализации всей этой работы, так дальше это и пойдет. Старт базируется у нас на неплохих показателях: за прошлый год все регионы имели рост по доходам – в целом регионы выросли на 15%. За прошлый год большая часть регионов исполнила бюджет с профицитом, и общий профицит составил более 500 млрд рублей, чего не было за период с 2007 года».

Вместе с тем, указал Силуанов, материальные и социальные условия в российских регионах отличаются, поэтому при реализации национальных проектов будут учтены особенности каждого субъекта. А ключевой задачей руководства страны является минимизация таких различий, чтобы россияне вне зависимости от места проживания имели «нормальные условия для жизни, достойную зарплату, возможность выбирать работу, нормальное жилье и дороги, доступную медицину и качественное образование». Медведев также подчеркнул, что нацпроекты должны быть всегда заточены под конкретные нужды регионов, а средства соответствующе распределяться: «Все попытки подойти к этому вопросу формально, уравнивая для регионов целевые показатели нацпроектов, а также финансирование, – это все неверно. Поручаю руководителям

проектов действовать строго в соответствии с таким конкретным подходом». Премьер-министр также сообщил об утверждении Стратегии пространственного развития РФ, по которой будут сформированы 12 макрорегионов. Такое решение позволит сделать меры господдержки более адресными и эффективными, при этом исключив их дублирование, пояснил Медведев. «Для каждого региона на основе конкурентных преимуществ в документе определены перспективные экономические специализации. Их приоритетное развитие повысит конкурентоспособность и эффективность местных экономик. Другими словами, мы будем помогать целым регионам находить свою нишу и раскрывать свой потенциал. Безусловно, взаимоувязывая развитие соседних территорий», – заверил премьер-министр. При этом федеральный центр продолжит оказывать помощь регионам. В первую очередь, речь идет о межбюджетных трансфертах – в 2019-2020 годах они предусмотрены в размере около 1,7 трлн рублей. По словам Медведева, эти средства пойдут в основном «на выравнивание бюджетной обеспеченности и компенсацию доприходов, которые связаны с повышением зарплат бюджетников». Однако сами регионы также должны быть полноценно вовлечены в реализацию нацпроектов, а наиболее успешные из них могут рассчитывать на стимулирующие выплаты. Силуанов в свою очередь предложил усилить материальное стимулирование таких регионов. «Мы готовы говорить об изменении порядка стимулирования субъектов РФ в виде грантов для того, чтобы перевести их на показатели национальных проектов. Нужно обсудить, будем ли мы увеличивать этот объем. У нас есть две стимулирующие выплаты – это налог на прибыль (распределение 1% от общего объема налога на прибыль организаций между регионами – прим. ТАСС) и гранты, в общей сложности 50 млрд рублей. Давайте обсудим. Может быть, этот объем нам направить на стимулирование тех регионов, которые полностью выполняют задачи по реализации нацпроектов», – предложил Силуанов

. Ключ к решению структурных дисбалансов в экономике

Реализация нацпроектов ускорит рост российской экономики уже во втором полугодии, когда средства на их реализацию поступят в регионы, заявил в кулуарах Российского инвестиционного форума министр экономического развития РФ Максим Орешкин. По его словам, МЭР ожидает ускорения ВВП России до 2% во втором полугодии. При этом уже сейчас Национальный проект по повышению производительности труда, за который отвечает МЭР, может продемонстрировать наглядный результат, подчеркнул Орешкин. Он добавил, что этот проект будет самокупаемым за счет роста налоговых поступлений от предприятий – участников. «По тем предприятиям, которые вошли в проект в конце 2017 – начале 2018 года, видим, что 69% этих предприятий продемонстрировали рост производительности труда больше, чем на 10%. По выборке предприятий: предприятия первой волны – рост выручки 13%, рост налоговых поступлений – 19%. Это означает, что этот проект самокупаемый», – добавил министр. Однако помимо ускорения роста ВВП нацпроекты станут ключом для исправления структурных дисбалансов в экономике страны, заявил Дмитрий Медведев в ходе своего выступления на форуме. Премьер подчеркнул, что Россия продолжит формировать экономическую среду, которая стимулирует деловую активность и рост инвестиций. При этом бюджетная, налоговая, тарифная политика, отраслевое регулирование должны быть настроены так, чтобы помогать бизнесу, добавил Медведев. По его словам, бизнес уже предложил для реализации портфель из почти 1 тысячи приоритетных проектов почти на 76 трлн рублей, практическая работа по которым начнется до конца года. Из этого перечня, по словам премьер-министра, 250 проектов уже стали инвестиционными предложениями с общим объемом вложений более 12 трлн рублей, а почти 100 уже рассмотрено. По его словам, речь идет о проектах в самых разных сферах – от строительства газохимических комплексов и мусоросжигательных заводов до создания российских программных продуктов с элементами искусственного интеллекта. Российские власти

рассчитывают на участие в реализации национальных проектов бизнеса, государственных компаний и компаний с госучастием, а также институтов развития. На их выполнение в ближайшие шесть лет планируется выделить более 25,7 трлн рублей. Из них 13,2 трлн рублей будут выделены из федерального бюджета, 4,9 трлн рублей – из бюджетов субъектов Федерации, 7,5 трлн рублей – из внебюджетных источников и еще 0,1 трлн рублей – из государственных внебюджетных фондов. Кроме того, Минэкономразвития РФ заключило 214 соглашений с российскими регионами по национальному проекту «Малое и среднее предпринимательство (МСП) и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы». Этот нацпроект разработан Минэкономразвития для достижения целей, которые поставил президент России в майском указе. Бюджет национального проекта составляет 481,5 млрд рублей, из которых 416, 2 млрд рублей – это средства из федерального бюджета. Структура национального проекта включает пять федеральных проектов: улучшение условий ведения предпринимательской деятельности, расширение доступа субъектов МСП к финансовым ресурсам, в том числе к льготному финансированию, акселерация субъектов МСП, создание системы поддержки фермеров и развитие сельской кооперации, популяризация предпринимательства.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6118826>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6114671>

<https://tass.ru/ekonomika/6114860>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6116321>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6116371>

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6117365>

<https://tass.ru/ekonomika/6114918>

<https://tass.ru/ekonomika/6114957>

<https://tass.ru/ekonomika/6114998>

<https://tass.ru/ekonomika/6115324>

<https://tass.ru/ekonomika/6115493>

<https://tass.ru/ekonomika/6116454>

<https://tass.ru/ekonomika/6116793>

<https://ria.ru/20190214/1550853513.html>

<https://rg.ru/2019/02/14/reg-ufo/medvedev-nacproekty-stanut-instrumentom-dlia-resheniia-socialnyh-problem.html>

<https://iz.ru/845838/izvestiia/dorogoi-trillionov-biznes-gotov-investirovat-v-nacproekty>

ТАСС; 2019.02.14; МЕДВЕДЕВ НАЗВАЛ ВАЖНЫЕ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ УПРАВЛЕНЦЕВ НАВЫКИ

Реализация национальных проектов потребует переобучения госслужащих, а от самих управленцев – готовности постоянно совершенствовать свои навыки и учиться новому. Об этом заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, выступая на пленарном заседании Российского инвестиционного форума в Сочи. На эту тему Национальные проекты в рамках майского указа 2018 года. Главное»Управленческие технологии тоже требуют инноваций, новых подходов, нового мышления и разностороннего кругозора», – отметил премьер. Глава правительства отметил, что для осуществления национальных проектов предстоит в короткие сроки обучить государственных служащих. Он напомнил, что через такие программы должны пройти около миллиона специалистов. Медведев отметил имеющийся положительный опыт такой работы. В частности, с 2010 года в России реализуется федеральная программа по обучению резерва управленческих кадров, с 2018 года проводится конкурс «Лидеры России». Премьер выделил основные качества, которые необходимы госслужащим. «Первое, какими навыками должен обладать современный управленец, – это проектный метод, второе – нужно уметь создавать эффективную

команду на всех уровнях, причем подходы к обучению региональных команд должны быть едины по всей стране, третье – ускоренное освоение цифровых технологий», – перечислил он. «Одновременно с внедрением цифровых платформ в работе госорганов необходимо повышать уровень цифровой грамотности сотрудников, в том числе и в вопросах кибербезопасности», – добавил он.

Качество управления реализацией нацпроектов

Медведев разделил опасения аудитории пленарного заседания по поводу качества управления реализацией нацпроектов. Комментируя результаты блиц-опроса участников форума, Медведев сказал: «Качество государственного управления и менеджмент, здесь я был уверен, что эта позиция наберет одно из преимущественных голосов в поддержку, поскольку это качество никого из нас удовлетворить не может, это очевидно». Премьер обратил внимание на то, что говорит не о «банальном госуправлении», а об управлении всеми процессами в рамках реализации задуманных нацпроектов. «Мы пока не уверены в том, что это качество будет адекватным», – добавил Медведев. Комментируя опасения относительно возможного недостатка квалифицированных кадров, премьер заметил, что все участники реализации нацпроектов должны быть к этому готовы. «Нужно запустить программу подготовки, переподготовки, учиться по сути всю жизнь», – сказал Медведев. Участникам пленарной сессии было предложено выбрать, что представляет главный риск для реализации нацпроектов. Запланированная скорость реализации особого беспокойства у аудитории не вызвала, всего 4% участников дискуссии посчитало этот риск главным. «Насчет скорости реализации, это всегда такая очень оценочная история: быстрее, медленнее. Быстро – поспешишь, людей насмешишь. Медленно – увязнешь как в болоте», – прокомментировал Медведев. Недостаток финансирования или его нерациональное использование набрал 16% голосов. «Интересно понять, кто эти люди. Столько денег на национальные проекты, а им все мало! 26 трлн запланировано!» – с иронией заметил премьер. Сам же он присоединился к большинству, которое главную угрозу видит в недостатке квалифицированных кадров и компетенций (27%) и в качестве государственного управления и менеджмента (53%).

Передать уверенность людям

Медведев призвал правительство поверить в свои силы при реализации национальных проектов и передать эту уверенность жителям страны. В своей речи премьер подробно описал сложные задачи, которые стоят перед представителями органов власти всех уровней, для успешной реализации нацпроектов. Завершая ее, он напомнил историю из жизни академика Сергея Королева. Во время проектирования аппарата, спускаемого на Луну, инженеры выразили ему сомнение, отметив, что для успеха проекта нужно знать свойства поверхности Луны и иметь гарантии того, что она твердая. «Королев взял лист бумаги и написал «Луна – твердая» и поставил свою подпись», – рассказал Медведев. «Что это значит? Это значит, что всё в наших силах!», – заявил премьер. «Предлагаю сделать уверенность в наших силах частью наших должностных обязанностей и передать этот настрой людям», – резюмировал глава правительства. Медведев заявил, что не считает проектный метод реализации стратегических целей идеальным, но он остается лучшим в арсенале. «Я не могу сказать, что это [проектный метод] – гарантия успеха, но то, что это лучший путь, у меня никаких сомнений не вызывает». «Это все равно лучшее из того арсенала, который существует», – добавил глава кабмина. Он напомнил, что несколько лет назад занимался реализацией нацпроектов в их предыдущем формате. «Все, даже наши самые оголтелые критики, признают, что тогда успехов по многим направлениям мы добились, – сказал он. – С тех пор мы ничего такого не придумали, что позволило бы решать подобные задачи иным методом»

Профессиональные кадры

Медведев также заявил о необходимости постоянного совершенствования профессионального мастерства во всех сферах, обратив внимание на то, что

соответствующие программы обучения и повышения квалификации предусмотрены в национальных проектах.»Для успеха национальных проектов кадровый потенциал, безусловно, важен вдвойне, нам нужны профессионалы, специалисты с хорошим образованием, с хорошей квалификацией, опытные, ответственные, современно мыслящие», – указал глава кабинета министров. Он подчеркнул, что «это касается всех без исключения категорий: от рабочих до академиков».По мнению премьера, «профессионалов нужно обучать, поддерживать, мотивировать». «Инвестиции в образование каждого человека – это самые эффективные вложения в развитие страны», – убежден Медведев. Он отметил, что «в современном мире, который стремительно меняется, переходит на цифру, учебники просто не в силах угнаться за техническим прогрессом, поэтому люди должны иметь совершенно другую гибкость мышления, способность постоянно усваивать что-то новое, быстро переучиваться, если жизнь того требует».Глава кабинета указал, что на профессиональную подготовку направлен не только проект «Образование», но и все остальные нацпроекты, в которые «включены программы обучения». «Я считаю, что это критически важно, их (таких программ) около 100, они охватывают все сферы экономики и жизни страны», – констатировал председатель правительства. По его словам, экономика не может ждать несколько лет, пока на производство и в другие сферы придет новое поколение выпускников. «Человек должен иметь возможность получать образование не один раз, а столько, сколько ему нужно для достойного применения своих талантов», – убежден Медведев.На его взгляд, «непрерывное образование должны получать и те, кто учат». «Мы усиливаем подготовку и переподготовку работников высшей и средней школы, для школьных учителей во всех регионах будут созданы центры непрерывного повышения квалификации и аккредитационные центры, ежегодно не менее 30 преподавателей университетов, которые входят в топ-200 мировых рейтингов, будут получать грант на разработку передовых программ высшего образования», – сообщил Медведев.Он добавил, что «нужно сделать все, чтобы молодой специалист не слышал известную всем и очень обидную фразу «можешь забыть все, чему тебя учили в университете, мы тебя сейчас жизни научим». «Связь между учебными заведениями и производством должна быть действительно эффективной, к развитию образования нужно активнее подключать реальный сектор экономики, бизнес», – указал глава кабинета. По его мнению, молодые специалисты должны получать «конкретное применение, а не пылиться на кафедрах, для этого нужно, чтобы студенческая практика не была формальностью».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6114949>

ТАСС; 2019.02.14; МЕДВЕДЕВ: ПРОЕКТАМ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДАДУТ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ

Проекты строительства и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта получат налоговые льготы, сообщил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в четверг на пленарном заседании Российского инвестиционного форума в Сочи.»Чтобы поддержать инвестиционную активность в важнейших секторах экономики, подготовлен отраслевой раздел Плана по ускорению темпов роста инвестиций в основной капитал. Геология и недропользование, электроэнергетика, транспорт, сельское хозяйство, строительство – все эти сферы имеют свою специфику и, соответственно, требуют особого регулирования. Для развития отдельных участков транспортной инфраструктуры будут установлены специальные долгосрочные тарифы. Участники проектов по строительству и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта получат льготы по уплате части налогов и возмещению затрат», – рассказал глава кабинета.Кроме того, по его словам, предусматривается уточнить механизм предоставления субсидий в промышленности и сельском хозяйстве с точки зрения их влияния на инвестиционный процесс, включая смежные отрасли. Для этого планируется использовать методику

«инвестиционного мультипликатора». «Мы также планируем внести изменения в Градостроительный кодекс, которые упростят механизм комплексного развития территорий и помогут привлечь новых инвесторов», – добавил он. Медведев подчеркнул, что сам по себе объем вложенных средств не является гарантией успеха, «особенно если речь идет о бюджетных деньгах, поэтому нужно дальше работать над повышением отдачи от государственных инвестиций». Говоря о других механизмах привлечения инвестиций, глава правительства, в частности, не исключил распространения механизма «российских офшоров» на другие регионы. «Еще один механизм, который действует с прошлого года – специальные административные районы. Это фактически «территории привилегий», где для инвесторов создан особый режим налогообложения, валютного регулирования и предусмотрены другие льготы. Таких районов пока два – в Калининградской области и в Приморском крае. Но нужно посмотреть на их результаты: если мы признаем их удовлетворительными, интересными, то тогда можно подумать и о распространении этого опыта», – заключил глава кабинета.

<https://tass.ru/ekonomika/6115085>

ТАСС; 2019.02.14; ТУРМАРШРУТ «ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО БОСПОРСКОГО ЦАРСТВА» ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ ЧЕТЫРЕ РЕГИОНА ЮГА РОССИИ

Туроператоры Ростовской области, Краснодарского края, Крыма и Севастополя создадут в рамках межрегионального проекта единый туристический маршрут по местам, где в античное время располагались города древнего государства – Боспорского царства. Соглашение об этом в присутствии премьер-министра России Дмитрия Медведева на площадке Российского инвестиционного форума в Сочи подписали губернаторы этих регионов, руководитель Федерального агентства по туризму Зарина Догузова и первый вице-президент Русского географического общества Артур Чилингаров. Туроператоры Ростовской области, Краснодарского края, Республики Крым и города Севастополя сформируют турпродукты, включающие маршруты по местам, где в античное время располагались города древнего государства – всего 10 городов и поселков. Проект «Золотое кольцо Боспорского царства» уже сейчас вызывает большой интерес и потому включен Федеральным агентством по туризму в перечень десяти приоритетных турмаршрутов, ориентированных на въездной туризм», – сказали в пресс-службе губернатора Ростовской области. В Ростовской области маршрут пройдет по местам, где представлены артефакты древнейших времен античности. Это Ростовский областной музей краеведения, Азовский историко-археологический и палеонтологический музей-заповедник, этнографический музей Мясниковского района и музей-заповедник «Танаис». Есть планы включить в маршрут и Таганрог, где в Таганрогском историко-краеведческом музее также представлены материалы археологических раскопок Нижне-Гниловского городища и Танаиса, уточнили в пресс-службе губернатора. «Маршрут будет доступен не только для автотуристов, но и тех, кто путешествует по железной дороге и прибывает в Ростовскую область на самолете. Реализация проекта несомненно повысит интерес к отдыху в Ростовской области, связав наш регион с культурно-историческими и археологическими объектами всего Юга России», – цитирует губернатора Ростовской области Василия Голубева пресс-служба.

<https://tass.ru/obschestvo/6115535>

КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2019.02.15; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ОТВЕТАТ ЗА ПАССАЖИРОВ; ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ МОГУТ ОБЯЗАТЬ КОМПЕНСИРОВАТЬ УЩЕРБ ЗДОРОВЬЮ КЛИЕНТОВ

Депутаты Курганской облдумы предложили разделить ответственность между агрегаторами такси и таксопарками за вред жизни и здоровью пассажира во время перевозки. Инициатива направлена в Госдуму в виде поправок к закону о такси,

принятому в первом чтении. Участники страхового рынка посчитали эту инициативу избыточной.

Курганская облдума на заседании 14 февраля единогласно утвердила поправки к закону о такси, которые, в частности, предлагают ввести для агрегаторов субсидиарную ответственность за вред жизни и здоровью во время перевозки. Эти предложения были направлены в Госдуму, сообщила “Ъ” представитель сервиса такси «Максим», участвовавшего в разработке поправок. Субсидиарную ответственность агрегатора такси перед пассажиром предлагается ввести в случае получения им ущерба, следует из текста поправок. Ответственность будет предусматриваться в том случае, если агрегатор не пользуется услугами страховых компаний или не имеет собственного благотворительного фонда, объясняют в «Максиме». В этом случае агрегатор возмещает сумму, которую не покрыл перевозчик. «Расходы агрегаторов возрастут, естественно, но это справедливый баланс прибыли и ответственности», - уверены в компании.

Сервис «Максим» страхует пассажиров и водителей через собственный благотворительный фонд «Гарант». За 2018 год компания выплатила в общей сложности 8,5 млн руб. Выплаты производятся из средств сервиса и добровольных взносов водителей, которые с ним сотрудничают, уточнили в компании. Программы страхования также реализуют «Яндекс.Такси» и Uber (входит в СП с «Яндекс.Такси» в России). В компании не смогли оперативно назвать сумму выплат, поскольку сотрудничают с несколькими страховыми компаниями.

Вопрос того, кто несет ответственность при несчастном случае – агрегатор такси или перевозчик, так до конца не урегулирован, хотя в феврале прошлого года Верховный суд постановил, что агрегаторы должны нести ответственность в случае причинения ущерба пассажирам в ДТП, рассказывают участники рынка такси. В октябре 2018 года Госдумой был принят в первом чтении законопроект об обязательном страховании пассажиров такси на 2 млн руб., однако в нем указывалось, что договор страхования заключается с перевозчиком. Глава комитета по транспорту Госдумы Евгений Москвичев говорил, что позднее этот документ будет рассматриваться вместе с законом о легковом такси (принят в декабре в первом чтении). Разобраться с вопросом ответственности на этом рынке предлагал и экспертный совет при правительстве, о чем писал “Ъ” 11 февраля.

Инициатива региональных законодателей удивила страховщиков. Как говорит замглавы «Ингосстраха» Алексей Галахов, основные игроки на рынке агрегаторов такси уже страхуют свою ответственность перед пассажирами. «Делается это в рамках добровольного страхования,- говорит он,- продукт приближен к аналогичному в рамках обязательного страхования ответственности перевозчиков с лимитом выплат в 2 млн руб. на каждого пассажира. Мы поддерживаем все инициативы по защите потребителей, но зачем дополнительно регулировать то, что уже и так работает?» Кроме того, по словам господина Галахова, сомнительна и конструкция с субсидиарной ответственностью: потребителю проще и понятнее обращаться с претензиями по возмещению вреда к агрегатору. В сервисе «Максим» возражают, что зачастую страховые компании отказываются страховать такси. «Механизм, описанный в поправках, позволит решить эту проблему и обеспечить гарантии в случае, когда у перевозчика нет ОСАГО или в ДТП виноват сам перевозчик», - уверены в компании.

Предложенные Курганской облдумой поправки «заслуживают обсуждения точно так же, как и другие предложения», полагают в сервисе «Яндекс.Такси». Источник “Ъ” в одной из компаний на рынке агрегаторов такси сомневается, что предложения в такой форме будут приняты в Госдуме. «Есть ощущение, что этой инициативой «Максим» хочет закрепить в законе вопрос страхования через благотворительный фонд. Но во всем мире вопросы ответственности давно урегулируются страховкой», - отмечает собеседник “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/3883533>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.02.15; КОМУ ПОЛИС ДЕШЕВЛЕ; АВТОБУСЫ УПАЛИ В ЦЕНЕ, ТРАМВАИ ПОДОРОЖАЛИ

Стоимость обязательной автогражданки снизилась для легковых автопарков, а также для автобусов, использующихся для заказных перевозок. А цена страховки для автобусов, которые совершают регулярные перевозки, наоборот, выросла. Рекордсменом по стоимости полиса стала страховка для трамваев.

Такие данные приводит Российский союз автостраховщиков. Согласно этим данным в целом по России стоимость страховки с начала года снизилась на 1,7 процента – до 5569 рублей. В 61 регионе она упала почти на 7 процентов.

На 5-7 процентов снизилась средняя стоимость полиса ОСАГО для легковых автомобилей физлиц в республиках Коми, Татарстан, Мордовия, в Мурманской, Пензенской и Брянской областях, а также в Ненецком автономном округе. Более чем на 3 процента подешевели полисы в Чеченской Республике, Ульяновской, Тульской, Саратовской, Ивановской, Псковской, Вологодской областях, а также в Ямало-Ненецком автономном округе.

На 2 процента снизилась стоимость страховки в Тюменской, Новгородской, Самарской, Воронежской, Курской, Кировской, Свердловской, Оренбургской, Томской, Костромской, Владимирской областях, республиках Марий Эл и Алтай, Еврейском, Чукотском, Ханты-Мансийском автономном округах, а также в Забайкальском и Пермском краях.

Более чем на 1 процент сократилась цена ОСАГО в Москве, Республике Башкортостан, Кемеровской, Рязанской, Калининградской, Орловской, Архангельской, Челябинской, Тамбовской областях, Алтайском, Краснодарском, Ставропольском, Камчатском и Красноярском краях.

До одного процента подешевела страховка в Санкт-Петербурге, Московской, Омской, Ростовской, Калужской, Ярославской, Нижегородской, Белгородской, Волгоградской и Тверской областях, Чувашской и Удмуртской республиках, а также в Хабаровском и Приморском краях.

Снижение стоимости страховки коснулось владельцев транспорта – юридических лиц. В целом по России полисы для них подешевели на 12,8 процента – с 7869 рублей до 6860 рублей. Однако такое счастье распространилось не на всех.

Повышение средней стоимости полиса обязательной автогражданки РСА отмечает для четырех категорий транспорта. На троллейбусы стоимость страховки выросла на 5,5 процента, с 9278 до 9791 рублей. На трамваи она увеличилась на 13,7 процента – с 4420 до 5026 рублей. А на автобусы, используемые для регулярных перевозок, увеличилась на 13,1 процента. С 12 707 до 14 377 рублей.

Также ОСАГО подорожало для такси на 2,3 процента.

<https://rg.ru/2019/02/14/rekordsmenom-po-stoimosti-polisa-osago-stala-strahovka-dlia-tramvaev.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2019.02.14; ПОКАЖИ ДРУГОМУ ЯМУ

Самодельные дорожные знаки начали устанавливать жители дагестанских сел и водители вдоль участка трассы Хасавюрт – Кизляр. На кривеньких плакатах предупреждение: «Осторожно, яма!». Эта дорога находится в ужасном состоянии, она буквально испещрена ямами и колдобинами. Некоторые из них занимают уже чуть ли не всю проезжую часть, а глубина их такова, что может легко оставить легковой автомобиль без подвески.

Видео и фотографии с трассы появились в социальных сетях и буквально взорвали интернет. Под каждым видео – десятки, если не сотни гневных комментариев.

«Вчера ехал со стороны Гребенского в Хасавюрт и влетел в одну такую яму. В итоге диск и резина всмятку! И это не в первый раз, я ударил за месяц уже три колеса», – сетует один из местных автовладельцев.

«Деньги из бюджета регулярно выделяются, где же они оседают?» – задается вопросом большинство пользователей.

В дагестанском **минтрансе** заявили, что в курсе проблемы и сообщения возмущенных жителей тоже видели. Но когда залатают дыры, они точно не знают.

«Дело в том, что мы еще не заключали контракт на ремонт. На сегодняшний день только дорабатываем планы», – сообщили в пресс-службе ведомства. При этом один пятикилометровый участок дорожки намерены отремонтировать в текущем году, еще четыре километра – в 2020-м.

«Просадки, о которых идет речь в социальных сетях, будут ликвидированы весной. Причина появления ям – проезд большегрузных автомобилей с ненормативной нагрузкой», – резюмировали сотрудники ведомства.

Тем временем

В этом году федеральное финансирование по целевой программе «Устойчивое развитие сельских территорий» в Дагестане будет удвоено, заявил глава регионального **минтранса** Ширухан Гаджимурадов. В 2018 году было реконструировано 15,3 километра автодорог, что обошлось в 207 миллионов рублей. При этом выяснилось, что стоимость проектно-сметной документации на ремонт дагестанских дорог была завышена на 25 – 30 процентов. На сегодняшний день эксперты завершили перерасчет по 84 контрактам, уже сэкономив на этом без малого полтора миллиарда рублей.

<https://rg.ru/2019/02/14/reg-skfo/v-dagestane-poiavilis-samodelnye-znaki-preduprezhdaiushchie-o-plohoj-doroge.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; РОСАВТОДОР, РФПИ И ИК «САДОВОЕ КОЛЬЦО» БУДУТ РАЗВИВАТЬ ГЧП В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ

Росавтодор, ООО «Инвестиционная компания «Садовое кольцо» и АО «УК РФПИ» будут сотрудничать в области разработки новых ГЧП-проектов в строительстве и реконструкции мостов и путепроводов на условиях ГЧП и привлечении в них частных инвестиций. Как говорится в сообщениях РФПИ и **Росавтодора**, соответствующее соглашение по вопросам взаимодействия и дальнейшего развития механизмов государственно-частного партнерства в области дорожного строительства в РФ было подписано в четверг в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи. В **Росавтодоре** уточняют, что документ подписан заместителем руководителя **Росавтодора** Дмитрием Прончатовым, генеральным директором «Садового кольца» Романом Одеговым и заместителем генерального директора АО «УК РФПИ» Александром Малахом. Соглашение предусматривает совместный отбор региональных проектов строительства и реконструкции автомобильных путепроводов через железнодорожные пути для их последующей реализации. Это позволит повысить пропускную способность автодорожной инфраструктуры и безопасность дорожного движения. «На первом этапе РФПИ и ИК «Садовое Кольцо» рассматривают проекты строительства до 10 путепроводов в регионах России с возможностью последующего кратного расширения сети», – отмечают в РФПИ. «Совместными усилиями мы создаем всероссийскую сеть железнодорожных путепроводов, которая повысит комфортность и безопасность на дорогах, а также улучшит экологическую ситуацию в регионах», – отметил гендиректор РФПИ Кирилл Дмитриев, слова которого приводятся в сообщении фонда. В **Росавтодоре**, в свою очередь, указывают, что документом предусматривается «сотрудничество в области обмена опытом при проектировании, строительстве и обеспечении безопасности дорожного движения на объектах, реализация которых запланирована с привлечением частного капитала». По словам Д.Прончатова, одна из главных задач для дорожно-строительной отрасли – это увеличение пропускной способности трасс и улучшение экономической связанности территорий. Это целый комплекс мер, направленный, в том числе, на ликвидацию узких мест на подъездах к крупным логистическим и промышленным

центрам, густонаселенным городам, – и механизм государственно-частного партнерства является эффективным инструментом в реализации данных целей.»Частный бизнес готов инвестировать средства в реализацию новых ГЧП-проектов, мы в свою очередь готовы к конструктивному диалогу с инвесторами», – отметил Д.Прончатов.В свою очередь Р.Одегов заявил, что ИК «Садовое кольцо» уже имеет опыт строительства и эксплуатации путепровода, построенного за счет привлечения частного капитала. Первый такой объект уже более пяти лет успешно функционирует в Рязани. Кроме того, компания рассчитывает реализовать до 2020 г. пилотный проект по строительству еще 10 подобных путепроводов, а в дальнейшем реализовать строительство еще 30 объектов.»В настоящее время есть положительные кредитные решения от нескольких крупных российских банков, есть согласие от РЖД, подписаны соглашения с местными властями. Получены земельные участки под строительство. Объекты, входящие в пилотный проект, будут расположены в Курской, Саратовской, Смоленской, Тамбовской и Ульяновской областях», – заключил он.В сообщении **Росавтодора** указывается, что ООО «Инвестиционная Компания «Садовое Кольцо» – «эксперт в сфере инвестиционного бизнеса.»Долгосрочные интересы ООО Инвестиционная Компания «Садовое Кольцо» направлены на выявление опережающих трендов экономики, создание и развитие стратегических бизнес-структур в наиболее динамично развивающихся сегментах экономики России и стран ближнего зарубежья, готовых предложить потребителю востребованные временем продукты и услуги самого высокого качества», – говорится в сообщении ведомства.Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», единственным владельцем ООО «ИК «Садовое Кольцо» является Александр Рассадин. При этом основным видом деятельности компании указана «деятельность в области права». Дата регистрации компании – 4 марта 2016 г., среднесписочная численность – 8 человек. А.Рассадин также владеет 5% в ООО «Путепроводы регионов» (остальные 95% – у «ИК «Садовое Кольцо»). Основным видом деятельности данной компании является строительство мостов и тоннелей, а также строительство автомобильных дорог и автомагистралей.

РИА НОВОСТИ; 2019.02.14; МИНТРАНС И «АВТОДОР» ПРИСТУПАЮТ К ПРОЕКТИРОВАНИЮ СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ

Минтранс РФ и ГК «Автодор» приступают к проектированию северного обхода Твери, сообщил губернатор Тверской области Игорь Руденя, который встретился в четверг в рамках проходящего в Сочи российского инвестиционного форума с председателем правления ГК «Автодор» Вячеславом Петушенко.

«Строительство северного обхода даст возможность завершить строительство транспортного кольца вокруг Твери. Таким образом, мы сформируем очертания современной тверской агломерации. Это будет новый этап развития города, повысится транспортная доступность в регионе, появятся переходы через Волгу со стороны Москвы, появится возможность объезда города грузовым транспортом. И, конечно, это новое развитие территорий сельскохозяйственного назначения, жилищного строительства в сторону Кимр, Рамешек, Бежецкого района», – сказал журналистам глава региона.

В пресс-службе областного правительства напомнили, что первый участок М-11 – объезд Вышнего Волочка – был открыт в Тверской области в ноябре 2014 года раньше запланированных сроков, что позволило ликвидировать многокилометровые пробки на одном из самых сложных отрезков магистрали М-10. В декабре 2017 года открыто движение по участку от Твери до Вышнего Волочка. В июне 2018 года введен участок, проходящий по территориям Тверской и Новгородской областей – продолжение обхода Торжка и Вышнего Волочка. В июне 2018 года завершены работы по реконструкции автомобильной дороги М-10 «Россия» в обход Твери. По этому участку будет организован сквозной проезд по М-11 до ввода в эксплуатацию третьего этапа скоростной магистрали – северного обхода Твери.

<https://ria.ru/20190214/1550879098.html>

ТАСС; 2019.02.14; МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР ИЗ ЕАО В КИТАЙ НАЧНЕТ РАБОТАТЬ В СЕНТЯБРЕ 2019 ГОДА

Строящийся мост через реку Амур из села Нижнеленинское Еврейской автономной области (ЕАО) в китайский Тунцзян (провинция Хэйлуцзян) начнет функционировать в сентябре этого года, сообщил ТАСС губернатор ЕАО Александр Левинталь на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

Мост, связывающих Нижнеленинское и Тунцзян, – первый железнодорожный мост между Россией и Китаем. Его длина – 2209 м, 309 м из них приходится на российскую сторону. Сдача российской части моста запланирована на лето 2019 года. Китай уже завершил строительство своей части.

«Мост начнет работать в сентябре», – сказал глава региона, уточнив, что мост будет готов в июле 2019 года, однако по завершении строительства потребуется еще некоторое время на окончание работ по созданию пункта пропуска.

Соглашение о строительстве моста было подписано в 2013 году, его стоимость должна была составить 9 млрд рублей, генподрядчик – строительная компания «Мост». Позже строительство моста потребовало увеличения его стоимости на 15-20%. На 25% объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% – Российский фонд прямых инвестиций через российско-китайский фонд (СІС). Через мост в Китай планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары.

<https://tass.ru/ekonomika/6115590>

ТАСС; 2019.02.14; ГЛАВА ЕАО ЗАЯВИЛ, ЧТО СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ НУЖНО УВЕЛИЧИТЬ

Строительство моста через реку Амур из Еврейской автономной области (ЕАО) в китайский Тунцзян требует увеличения финансирования на 15-20% от первоначальной стоимости в 9 млрд рублей, сообщил ТАСС в четверг губернатор ЕАО Александр Левинталь на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

Мост Нижнеленинское (Еврейская АО, ЕАО) – Тунцзян (провинция Хэйлуцзян, Китай) – первый железнодорожный мост между странами. Его длина – 2209 м, 309 из них приходится на российскую сторону. Сдача российской части моста запланирована на лето 2019 года. Китай уже завершил строительство своей части.

«Возникли форсмажорные обстоятельства объективного плана в ходе строительства, поэтому проведены переговоры между СК «Мост» (генеральный подрядчик, занимающийся строительством российской стороны моста) и фондами, которые являются заказчиками проекта. Часть суммы, которую предъявила СК «Мост» на удорожание, признана объективной. Сейчас заканчивается процесс согласования той суммы, на которую фонды согласны увеличить финансирование объекта <...> Удорожание может идти на процентов 15-20», – сказал Левинталь.

Он отметил, что предусмотреть увеличение стоимости невозможно было до начала строительства. «Где-то сваи забивали не так, как планировалось, применялись другие технологические решения, так бывает в любом строительстве», – заявил губернатор.

Соглашение о строительстве моста было подписано в 2013 году. На 25% объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% – Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через российско-китайский фонд (СІС). По мосту в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары.

<https://tass.ru/ekonomika/6115295>

ТАСС; 2019.02.14; НАЧАЛО ЭКСПЛУАТАЦИИ МОСТА БЛАГОВЕЩЕНСК – ХЭЙХЭ МОЖЕТ БЫТЬ ОТЛОЖЕНО ДО ОСЕНИ 2020 ГОДА

Начало эксплуатации трансграничного автомобильного моста через реку Амур Благовещенск – Хэйхэ может быть отложено до осени 2020 года. Об этом сообщил в интервью ТАСС на Российском инвестиционном форуме в Сочи губернатор Амурской области Василий Орлов.

Старт строительству трансграничного автомобильного моста через реку Амур, который свяжет российский берег в районе Благовещенска и китайский в районе города Хэйхэ, был дан в конце 2016 года. Общая длина моста составит более километра. Согласно техническому заданию, после ввода в эксплуатацию по трансграничному мостовому переходу Благовещенск – Хэйхэ будут передвигаться грузовые и легковые автомобили. Поток пассажиров составит порядка 3 млн человек в год, а поток грузов порядка 6 млн тонн или почти 300 тыс. автомобилей.

«Мы говорим о том, если мост у нас будет готов к эксплуатации ко второму кварталу 2020 года, (механически готов к концу 2019 года плюс три-четыре месяца на пусковые работы и оформление), то по основному пункту пропуска сегодня звучит дата – конец лета-начало осени 2020 года. Сдвигка на полгода пока. <...> Мы точно понимаем, что это уже мертвая зона. <...> Возможно, еще будут сдвигки», – сказал губернатор.

Он также отметил, что выходом из этой ситуации может стать создание для работы в промежутке в полгода временного пункта пропуска. Подобным образом уже реализовывался пункт пропуска в Крыму. «Мы изучали и знаем, что он применим для нас. До того момента, как будет введен основной пункт пропуска, будет функционировать временный. Он не сможет обслуживать пассажиров, но сможет обслуживать грузовой транспорт. <...> Конечно, будет ненормально, если мы построим мост и по нему нельзя будет ездить, потому что нет соответствующей инфраструктуры», – отметил губернатор. По его словам, власти в регионе предлагали построить пункт пропуска в рамках концессионного соглашения и передать безвозмездно в собственность государству. Однако законодательство и нормативная база не позволяют это сделать. Поэтому пришлось пойти по более сложному пути, заложить средства в госпрограмму.

<https://tass.ru/ekonomika/6116134>

ТАСС; 2019.02.14; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ ВОЛГОГРАДА НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Строительство объездной дороги вокруг Волгограда, призванной разгрузить город-миллионник от транзитного транспортного потока, начнется в 2019 году. Об этом сообщил губернатор области Андрей Бочаров, выступая на панельной сессии «Транспорт России: Обеспечение развития магистральной инфраструктуры как основа роста экономики» в рамках Российского инвестиционного форума.

Ранее сообщалось, что начало строительство дороги запланировано на 2020 год. При этом отмечалось, что при условии дополнительного финансирования работы могут начать раньше.

«Я уверен, что мы выйдем на более ранние сроки реализации по сравнению с запланированными. Уже в этом году выйдем на часть реализации этого проекта на земле (на площадке – прим. ТАСС)», – рассказал он.

Бочаров подчеркнул, что необходимость строительства этой дороги обусловлена тем, что через центр Волгограда проходит транзитный автотранспорт практически со всех федеральных округов страны. Длина обходной трассы составит 71,5 км. Реализация этого проекта даст развитие Волгоградской области на несколько десятилетий вперед, уверен глава региона.

Премьер-министр Дмитрий Медведев 30 декабря 2017 года подписал распоряжение о внесении проекта по строительству автодорожного обхода Волгограда в схему

территориального планирования в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения. Строительство объездного пути планируется в рамках работ по реконструкции трассы Р-22 «Каспий».

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/6117233>

ТАСС; 2019.02.14; ПОСТРОЕННЫЙ НА ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ ЗАПАДНЫХ ОБХОД ОРЛА ОТКРОЮТ В 2021 ГОДУ

Западный объезд Орла протяженностью 15 км будет открыт в 2021 году. Дорогу планируется сделать платной, тариф установит правительство Орловской области, сообщил ТАСС глава региона Андрей Клычков в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи в четверг.

Ранее сообщалось, что «Русская холдинговая компания» вложит в строительство дороги около 3 млрд рублей.

«Дорога будет, безусловно, платная. Это инвестиционный проект. Тарифы будем составлять мы в рамках инвестиционного соглашения, поэтому я думаю, что это будет доступно, тем более что дорога в большей степени для транзита, не затрагивающая жителей области. В 2021 году пройдет запуск», – сказал Клычков.

Губернатор подчеркнул, что проектирование дороги завершено, в 2019 году начнется строительство. Параллельно в Орловской области будет возводиться бесплатная трасса.

Западный обход Орла позволит разгрузить от большегрузов центр города. По данным правительства Орловской области, сейчас около 20 тыс. грузовых автомобилей вынуждены ехать по улицам города.

<https://tass.ru/ekonomika/6113653>

ТАСС; 2019.02.14; СТРОИТЕЛЬСТВО «ЛЕТЯЩЕГО МОСТА» В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ НАЧНЕТСЯ В 2019 ГОДУ

Строительство пешеходного «летающего моста» в Ростове-на-Дону начнут в этом году, сообщил ТАСС в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи глава администрации города Виталий Кушнарев.

По его словам, на конкурс по созданию концепции «летающего моста» архитекторы представили около 30 проектов, из которых власти выбрали наиболее реализуемый.

«Уже в феврале на заседании гордумы будут выделены средства на разработку проектно-сметной документации. Планируем начать строительство в этом году, а в 2020 году его сдать», – сказал Кушнарев.

По словам Кушнарева, левый берег реки Дон, где расположен построенный к чемпионату мира по футболу стадион «Ростов-арена», – это территория перспективного освоения. На площади в 200 га планируют строить спортивные объекты и торгово-развлекательные центры. Позади стадиона построят новый жилой квартал площадью 26 га.

Ранее сообщалось, что власти Ростова-на-Дону планируют построить пешеходный «летающий мост», соединяющий стадион «Ростов-Арена» и парк на левом берегу реки Дон, построенный к чемпионату и расположенный через дорогу от стадиона. Предполагается, что новый мост будет проходить со стороны парка на автомобильную парковку, которая находится напротив стадиона. Стоимость проекта пока неизвестна.

<https://tass.ru/v-strane/6115369>

ТАСС; 2019.02.14; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ В ЯКУТИИ МОЖЕТ БЫТЬ ПЛАТНЫМ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Глава Якутии Айсен Николаев не исключает вариант платного проезда по мосту через Лену для грузовиков грузоподъемностью свыше 3 тонн при варианте его строительства по частной концессионной инициативе. Об этом он сообщил ТАСС в интервью на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

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

«Мы ставим вопрос о том, что до конца 2024 года теоретически мост может быть построен. Мы хотим [построить] мост по частной концессионной инициативе с достаточно крупным федеральным грантом в размере до 75-80% его стоимости. Считаем, что при этом платность моста может быть для автомобилей грузоподъемностью свыше 3 тонн, а для остального транспорта бесплатным», – сказал он, отметив, что плата за проезд грузовиков позволит вернуть затраченные средства инвестора.

Он добавил, что власти региона готовят новое технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта строительства моста в автодорожном варианте. В начале февраля вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев сообщил журналистам, что пока не видит сбалансированного технико-экономического обоснования проекта строительства Ленского моста. В декабре 2018 года президент РФ Владимир Путин призвал сопоставить расходы и результат, который будет достигнут в случае строительства моста.

«На самом деле, если говорить откровенно, [технико]-экономического обоснования строительства автодорожного моста через Лену именно в таком виде, в котором требуется для включения в те или иные инфраструктурные проекты, не было. У нас была проектно-сметная документация [проекта] железнодорожного моста 2013 года, которая сегодня не отвечает требованиям, предъявляемым федеральными министерствами. Все делается заново», – сказал Николаев.

По его словам, существует два технических варианта строительства моста в автодорожном варианте. «Сейчас республика должна провести работу по аудиту и прохождению госэкспертизы по этим вариантам», – уточнил глава региона.

<https://tass.ru/ekonomika/6115546>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; «ГАЗПРОМ ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО» ДО 2024Г ВВЕДЕТ СЕТЬ МЕТАНОВЫХ ЗАПРАВОК В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ

ООО «Газпром газомоторное топливо» построит до 2024 года на территории Липецкой области 18 метановых заправок, сообщила пресс-служба администрации области.

Врио главы администрации Липецкой области Игорь Артамонов и гендиректор компании Михаил Лихачев подписали в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи план-график развития сети газомоторной инфраструктуры и использования природного газа в качестве моторного топлива в регионе.

Согласно документу, «Газпром газомоторное топливо» введет 7 заправок в Липецке, две в Ельце и 9 в районах области.

Отмечается, что Липецкая область вошла в число регионов, которым будет представлена федеральная субсидия на указанные цели от Минэнерго России, поэтому при подписании плана-графика присутствовал замминистра энергетики РФ Антон Инюцын.

Согласно интерактивной карте на сайте ООО «Газпром газомоторное топливо», в настоящее время на территории Липецкой области у компании имеется одна метановая заправка (АГНКС).

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ENEL И ТАТЭНЕРГО ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В ТАТАРСТАНЕ

ООО «Энел Икс Рус» («дочка» группы Enel в России) и АО «Татэнерго» планируют создать инфраструктуру для электромобилей в Татарстане, говорится в пресс-релизе «Энел Россия» (МОЕХ: ENRU).

Компании подписали соответствующий меморандум о намерениях в четверг в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи.

Документ предполагает также оценку возможностей применения технологий Vehicle-To-Grid (V2G), которая позволяет установить двусторонний обмен между электротранспортным средством и сетью.

Enel – международная энергетическая группа, один из крупнейших мировых операторов на электроэнергетическом и газовом рынках. Enel X – подразделение, которое специализируется на вопросах, связанных с цифровизацией и внедрением инноваций в энергетическом секторе.

АО «Татэнерго» – генерирующая компания, 100%-ная «дочка» принадлежащего правительству Татарстана АО «Связьинвестнефтехим». Установленная электрическая мощность составляет 5,4 ГВт, тепловая – 7,3 млн Гкал.ч.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; «ЕВРОЦЕМЕНТ ГРУП» ПРИОБРЕТЕТ 1 ТЫС. «КАМАЗОВ» НА ГАЗУ ДО 2022Г

«Евроцемент груп» приобретет 1 тыс. грузовых автомобилей «КАМАЗ» (МОЕХ: КМАЗ), работающих на газомоторном топливе, говорится в сообщении пресс-службы автопроизводителя.

Соответствующее соглашение о сотрудничестве «КАМАЗ» и «Евроцемент груп» заключили на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

«Сегодня «КАМАЗ» серийно производит в газомоторном исполнении аналоги практически всех дизельных автомобилей. И мы заинтересованы в сотрудничестве с «Евроцемент груп»: для нас это возможность развивать направление газомоторной техники и загружать наши производственные мощности с долгосрочной перспективой», – цитирует генерального директора автокомпании Сергея Когогина пресс-служба.

По его словам, парк автотехники «КАМАЗ», работающей на природном газе, в России превышает 7,5 тыс. Компания детально отработала технологию сервиса и обширная дилерская сеть «КАМАЗа» готова обслуживать газовые автомобили на территории всей страны.

«Сегодня мы подписали рамочное соглашение, по которому до 2022 года приобретем тысячу автомобилей «КАМАЗ» на газомоторном топливе. Таким образом, мы удешевляем доставку стройматериалов для наших клиентов. Кроме того, важным аспектом применения газомоторного топлива является его меньшее воздействие на окружающую среду», – приводятся слова президента «Евроцемент груп» Михаила Скорохода в пресс-релизе.

В сообщении также говорится, что созданием инфраструктуры для закупаемых автомобилей «Евроцемент груп» будет заниматься совместно с компанией «Газпром газомоторное топливо».

«Также мы планируем совместно с компанией «Газпром газомоторное топливо» построить заправочные станции на всех площадках наших цементных заводов. (. . .) Тем самым, мы создадим инфраструктуру не только для нашего транспорта, но и для любых компаний, желающих заправляться», – сообщил М.Скороход «Интерфаксу».

«Контрактом предусмотрена поставка более 1 тыс. машин до 2022 года, но если программа выпуска машин на газомоторном топливе покажет результат, то мы будем увеличивать объемы закупки в больших объемах, чем предусмотрено в контракте. (. . .) В данный момент нам сложно анонсировать точную сумму проекта, но по нашим оценкам это может составить порядка 6 млрд рублей», – сообщил М.Скорород.

«КАМАЗ» является крупнейшим российским производителем грузовых автомобилей. Бизнес-план компании на 2019 год предполагает реализацию 39 тыс. автомобилей, в том числе 33 тыс. машин на российском рынке, 6 тыс. – за рубежом.

«Евроцемент групп» – крупнейший в России производитель цемента. По данным компании, занимает около трети российского рынка цемента. Объединяет 19 цементных заводов в России, на Украине и в Узбекистане, а также заводы по производству бетона, ЖБИ, карьеры по добыче нерудных материалов. Производственная мощность предприятий холдинга составляет более 60 млн тонн цемента и более 11 млн кубометров бетона. Группой владеет ее основатель Филарет Гальчев.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ЧЕЛЯБИНСКОЕ УФАС ПОДОЗРЕВАЕТ В СГОВОРЕ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО АУКЦИОНА НА 15 МЛРД РУБ

Управление ФАС (УФАС) по Челябинской области проверяет возможность сговора участников состоявшегося в январе аукциона на право содержания дорог в регионе, сообщила руководитель УФАС Анна Козлова на пресс-конференции в пресс-центре агентства «Интерфакс-Урал» в Челябинске в четверг.

Она отметила, что данная тема находится в центре внимания УФАС, поскольку федеральные власти ставят перед антимонопольным ведомством задачу по декартелизации сферы дорожного строительства.

«Этот рынок остается под нашим пристальным вниманием. Мы ранее рассматривали период, когда участниками торгов в регионе были «Южуралмост» (АО «Южуралмост», зарегистрированное в Челябинской области – ИФ) и министерство дорожного хозяйства. Теперь пришел якобы новый участник рынка, в торгах приняли участие два субъекта (московское ЗАО «Ойкумена» и «Южуралмост» – ИФ). «Ойкумена» выиграла, но контракт они все равно заключили по договору субподряда с АО «Южуралмост». Здесь даже на первый взгляд можно заподозрить сговор», – сказала А.Козлова.

В связи с этим, по ее словам, антимонопольный орган собирает соответствующие доказательства, чтобы проверить, есть ли сговор между этими компаниями. В частности, ведомство намерено выяснить, связаны ли компании между собой.

«Нельзя признать сговором, если компании находятся под общим управлением. Пока нам это неизвестно. Мы запросили документы (от компаний), чтобы установить, находятся ли они под так называемым общим управлением. Тогда мы поймем. Либо, условно говоря, это группа лиц, когда и сговора никакого нет, и изображают процедуру конкуренции», – пояснила руководитель УФАС.

По ее информации, законодательство не запрещает участвовать в торгах группе лиц, но УФАС стоит на позиции, что в этом случае торги по сути не проходят.

«Мы говорим, что есть два участника, но один основной, а второй номинальный, который создает видимость конкуренции. С этим тоже нужно бороться», – подчеркнула А.Козлова.

Ранее сообщалось, что в январе 2019 года областной Миндор заключил с ЗАО «Ойкумена» контракт на содержание региональных дорог на сумму 15,1 млрд рублей при начальной цене торгов 15,36 млрд рублей. Госконтракт вступил в силу с 10 января и действует до конца 2021 года.

Ранее эти работы в регионе выполняло АО «Южуралмост».

ЗАО «Ойкумена» реализует проекты в сфере жилого строительства, коммерческой и социальной недвижимости. Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», компания принадлежит двум физическим лицам.

Владельцами «Ойкумены» на паритетных началах значатся Андрей Бурцев и Михаил Семенов. Через «Ойкумену» им принадлежит 61,69% в капитале Электростальского завода тяжелого машиностроения (Московская область). Другим совладельцем завода является московское ООО «ЗГ Строймонтаж» – производитель и поставщик материалов для строительства дорог.

В 2011 году структура «Ойкумены» претендовала на продававшиеся вагоноремонтные заводы РЖД в Рославле и Барнауле, однако по итогам аукционов активы достались другим компаниям.

По данным челябинского УФАС, в настоящее время на рассмотрении ФАС России находится дело о дорожном картеле в Челябинской области, касающееся госконтрактов на общую сумму свыше 8 млрд рублей (заключены по итогам 29 аукционов). Дело возбуждено в отношении губернатора региона, областного министерства дорожного хозяйства и транспорта и АО «Южуралмост».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.02.14; СЕЙФ И ДУШ В ОДНОМ ВАГОНЕ; РОССИЯНАМ ПОКАЗАЛИ НОВЫЕ КУПЕ

В двухэтажных вагонах российский производитель подвижного состава предложил интерьер в серых, бежевых и коричневых тонах. На нижней полке для удобства пассажиров есть подлокотник, который раскладывается как в машине из спинки сиденья. Его можно использовать как столик. Между нижними полками есть столик у окна. Он складывается и можно освободить пространство. В каждом купе есть розетки и USB-порты для зарядки телефонов, предусмотрены крючки для верхней одежды. В вагонах предусмотрены душевые в туалетных комнатах.

Интерьер купе одноэтажных вагонов выполнен в серо-синих тонах. Верхние полки, как и в купе двухэтажных вагонов, в сложенном состоянии практически не заметны. Это создает ощущение большего пространства. Нижние полки представляют собой аккуратный диван с подголовниками. В купе на двоих в закрытых полках над диванами есть сейф, душ в туалетной комнате.

Такие вагоны должны появиться на железной дороге в ближайшие годы.

Вчера в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи Федеральная пассажирская компания (ФПК) и Тверской вагоностроительный завод подписали долгосрочный договор на разработку, проектирование, изготовление, испытание и сертификацию нового подвижного состава в 2019-2025 годах. Федеральная пассажирская компания в течение семи лет намерена обновить почти четверть существующего вагонного парка.

В рамках контракта предполагается организовать выпуск одноэтажных и двухэтажных вагонов существующего модельного ряда, а также новых моделей вагонов. Планируется поставка одноэтажных и двухэтажных вагонов различных типов: купейных, штабных, открытого типа (плацкартных), вагонов-ресторанов, вагонов с местами для сиденья.

По договору объем закупки составляет 3730 пассажирских вагонов.

<https://rg.ru/2019/02/14/stalo-izvestno-kakim-budet-interer-vagonov-kupe.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; РЖД И ДАГЕСТАН ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПЕРЕВОЗОК В МАХАЧКАЛИНСКИЙ ПОРТ

ОАО «Российские железные дороги» и власти Дагестана договорились об увеличении перевозок в направлении Махачкалинского морского торгового порта.

Соответствующее соглашение о сотрудничестве в период до 2024 года стороны подписали в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи в четверг, сообщил корреспондент «Интерфакса». В рамках реализации намерений будет подготовлена дорожная карта.

Кроме того, документ предполагает модернизацию железнодорожной инфраструктуры для развития транзита по международному транспортному коридору «Север-Юг».

В 2018 г. грузооборот в махачкалинском регионе вырос с 5,7 млрд до 6,5 млрд тонно-километров. Наибольший объем перевозок пришелся на строительные грузы (более 1,4 млн тонн), промышленные товары (около 138 тыс. тонн), нефть и нефтепродукты (около 75 тыс. тонн).

В сфере пассажирских перевозок соглашением предусмотрена проработка вопроса по развитию маршрутной сети пригородных поездов, обновлению пассажирских вагонов. Стороны намерены развивать вокзальную инфраструктуру, внедрять новые услуги для пользователей. Предполагается обеспечение безопасности на ж/д объектах.

Все это должно способствовать созданию благоприятного инвестиционного климата и «максимальному удовлетворению потребностей» Дагестана в перевозках пассажиров и грузов железнодорожным транспортом.

В дальнем и пригородном сообщении в 2018 году было перевезено более 1,2 млн человек, что на 19,5% больше, чем в 2017 г. Сейчас в республике курсируют 7 пар пассажирских поездов дальнего следования и 5 пар пригородных поездов.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; RM RAIL ДОГОВОРИЛСЯ С РЖД О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ ПРИ СОЗДАНИИ Ж/Д ТЕХНИКИ

ОАО «Российские железные дороги» и RM Rail (RMR) будут заниматься совершенствованием технических и технологических решений в процессе разработки, изготовления, внедрения и эксплуатации железнодорожной техники.

Соответствующее соглашение подписали главный инженер РЖД Сергей Кобзев и генеральный директор RMR Павел Овчинников в рамках Российского инвестиционного форума в четверг, сообщил корреспондент «Интерфакса».

Договор предполагает «долгосрочное взаимовыгодное взаимодействие» при разработке, изготовлении и внедрении инновационной продукции железнодорожного машиностроения, а также комплектующих узлов и деталей.

ТАСС; 2019.02.14; РЖД И РОСТЕХ СОЗДАДУТ ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОДУКТЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

РЖД, госкорпорация «Ростех» и ВЭБ.РФ на полях Российского инвестиционного форума подписали меморандум о сотрудничестве в сфере создания отечественной высокотехнологичной продукции для железнодорожной отрасли. Об этом сообщается в пресс-релизе РЖД.

В подписании документа принимали участие председатель правления РЖД Олег Белозеров, глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов и председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов.

«В ходе сотрудничества будет сформирован портфель продуктов и решений радиоэлектронного кластера госкорпорации «Ростех», которые могут быть использованы ОАО «РЖД», и разработаны дорожные карты для создания и локализации высокотехнологичных продуктов для железнодорожной отрасли. Соглашение подразумевает финансово-экономическую экспертизу инвестиционных проектов и проработку привлечения финансирования со стороны ВЭБ.РФ», – отмечается в пресс-релизе.

В РЖД подчеркнули, что наиболее перспективными направлениями сотрудничества могут стать российские разработки в области автоматизированных систем управления, IT и телекоммуникационного оборудования. Созданные решения будут обладать экспортным потенциалом и продвигаться на внешние рынки.

<https://tass.ru/ekonomika/6115818>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ДОМ.РФ И РЖД ЗАЙМУТСЯ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ ПРИВОКЗАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В РОССИИ

ДОМ.РФ и РЖД подписали соглашение о сотрудничестве в рамках модернизации железнодорожной инфраструктуры и прилегающих к вокзалам территорий.

Документ подписали гендиректор ДОМ.РФ Александр Плутник и председатель правления РЖД Олег Белозеров на Российском инвестиционном форуме в Сочи в четверг.

«Реконструкция существующих вокзальных комплексов с одновременной модернизацией прилегающих территорий призвано сформировать безопасную и благоприятную среду жизнедеятельности населения и подготовить условия для жилищного строительства на территориях развития, а также увеличить коммерческие площади и создать современные социальные, медицинские и гостиничные объекты. Это позволит трансформировать вокзалы и станции, в том числе, в места притяжения и досуга», – сказал А.Плутник.

Он отметил, что соглашение позволит повысить эффективность использования земель железнодорожного транспорта, а также создать необходимые условия для повышения инвестиционной привлекательности территорий.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; РЖД ПОСТРОЯТ НА УСЛОВИЯХ КОНЦЕССИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ВЕТКУ К ОЭЗ «КАЛУГА»

ОАО «Российские железные дороги» выступит концессионером в проекте по созданию ветки между станцией Людиново-1 (Калужская обл.) и территорией особой экономической зоны (ОЭЗ) «Калуга».

Соответствующие намерения РЖД и правительство Калужской области обозначили в соглашении, подписанном в рамках Российского инвестиционного форума в четверг, сообщил корреспондент «Интерфакса». Компания за собственные средства построит подъездные пути, которые перейдут в собственность концедента – Калужской области. Объем инвестиций составляет 655 млн руб. Соглашение предусматривает сотрудничество сторон в части проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры.

Срок действия концессии – 10 лет, уточнила пресс-служба правительства региона. Калужская область берет на себя обязательство обеспечить загрузку новой ветки. «Регион берет на себя обязательство обеспечить минимальный гарантированный доход, который позволит РЖД окупить инвестиционные вложения менее чем за 5 лет», – говорится в сообщении. Перевозить в первую очередь планируется продукцию ООО «Кроношпан Калуга» – деревообрабатывающего предприятия.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6114478>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; «ДОЧКА» РЖД К 2021Г ПОСТРОИТ ВАГОНРЕМОНТНОЕ ДЕПО В ЛЕНОБЛАСТИ ЗА 6,8 МЛРД РУБ

АО «Вагонная ремонтная компания-1» (ВРК-1, 100%-ная «дочка» ОАО «РЖД») построит в Гатчинском районе Ленинградской области вагонное ремонтное депо за 6,8 млрд рублей, сообщает пресс-служба администрации региона по итогам подписания соглашения в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи.

Соглашение о социально-экономическом сотрудничестве подписали губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и генеральный директор ВРК-1 Василий Гладких.

Проектом предусмотрено строительство ремонтного депо с объемом инвестиций 6,8 млрд рублей. Реализация запланирована на 2019-2021 годы.

«В Ленинградской области активно развивается железнодорожная инфраструктура, растет объем перевозки грузов, поэтому проект, безусловно, будет востребован. Создание депо –

это ещё и социальные инвестиции: в посёлке Новый Свет откроется 750 новых рабочих мест», – приводятся в пресс-релизе слова А.Дрозденко.

В.Гладких отметил, что, учитывая предыдущий опыт сотрудничества с Ленинградской областью, сроки строительства завода не превысят одного года. Поэтому он рассчитывает направить приглашение на открытие предприятия 1 декабря 2020 года.

АО «ВРК-1» учреждено в июле 2011 года на базе предприятий, входивших в Центральную дирекцию по ремонту грузовых вагонов – филиала ОАО «РЖД». Компания оказывает комплекс услуг в области ремонта различных видов грузовых вагонов и запасных частей, включают в себя 40 предприятий по всей сети железных дорог Российской Федерации.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ФПК И ТВЕРСКОЙ ЗАВОД ТМХ ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ДО 2025Г 3,7 ТЫС. ВАГОНОВ НА 284 МЛРД РУБ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) в 2019-2025 гг. закупит у ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (МОЕХ: TVAG) (ТВЗ, входит в ТМХ) более 3,7 тыс. пассажирских вагонов на 284 млрд руб.

Соответствующий контракт стороны подписали в присутствии премьер-министра РФ Дмитрия Медведева в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в четверг, сообщил корреспондент «Интерфакса».

Как сообщалось, заключение договора между сторонами было ранее одобрено на собрании акционеров ФПК.

Так, «Тверской вагоностроительный завод» поставит ФПК «одно- и двухэтажные пассажирские вагоны существующего модельного ряда, а также новый тип подвижного состава, разработанный как в виде вагонов локомотивной тяги, так и с тяговыми головными вагонами или распределенной тягой, позволяющими оперировать поездом как единым целым, без привлечения локомотивов».

В частности, предусматривается поставка 512 вагонов существующего модельного ряда, 2297 вагонов модели «2019», 402 вагона «2020», а также 519 вагонов модели «2023». В целом предусматривается твердый заказ в количестве 2644 вагонов, а также опцион на 1086 единиц. Стороны допускают ежегодную корректировку и возможность увеличения объема заказа.

Плановый график поставок 2019-2025 гг.

Вагоны	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	ИТОГО, шт.
1-этажные	315							315
2-этажные	161	36						197
1-этажные «2019»	48	442	471	448	339	337	212	2297
2-этажные «2020»		132	130	140				402
1-этажные «2023»					43	67	57	167
2-этажные «2023»					157	91	104	352
ВСЕГО, шт.	524	610	601	588	539	495	373	3730

РЖД планируют заменить плацкарт и купе новыми инновационными вагонами с улучшенными характеристиками. «Говоря о долгосрочной программе закупки пассажирских вагонов дальнего следования, прежде всего мы подразумеваем закупку инновационного подвижного состава. Это вагоны проекта «2019» и вагоны проекта «2020». Эти вагоны будут пополнять парк «Федеральной пассажирской компании» уже в близлежащей перспективе на три года», – заявлял директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов.

По его словам, вагон «2019» заменит существующие одноэтажные купейные вагоны. Двухэтажные вагоны проекта «2020» планируется использовать на маршрутах с наибольшим пассажиропотоком.

В сентябре генеральный директор ФПК Петр Иванов сообщал, что компания планирует к концу 2018 года заключить контракт на покупку 5 тыс. вагонов на сумму 237 млрд рублей. Окончательная комплектация вагонов этой закупки может меняться, итоговые параметры и существенные условия предполагаемого контракта пока не выработаны, уточнял он.

ОАО «Тверской вагоностроительный завод» – крупнейший в РФ производитель пассажирских вагонов.

«Трансмашхолдинг» – крупнейший в РФ производитель подвижного состава для рельсового транспорта. Предприятия группы расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также на Украине и в Казахстане. Сервисный блок представлен группой «Локомотивные технологии». В компании 79,4% – у структур бизнесменов Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, а также члена совета директоров группы Дмитрия Комиссарова и генерального директора холдинга Кирилла Липы. Двое последних являются контролирующими акционерами. 20% ТМХ принадлежит Alstom.

«Федеральная пассажирская компания» занимается перевозками в поездах дальнего следования, кроме перевозок на Сахалине, в Якутии, а также осуществляемых самим ОАО «РЖД» (в высокоскоростных поездах «Сапсан» и скоростных электричках «Ласточка») и частными операторами. РЖД принадлежит 100% акций ФПК.

ТАСС; 2019.02.14; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» НАЧНУТ ХОДИТЬ МЕЖДУ ПСКОВОМ, НОВГОРОДОМ И ПЕТРОЗАВОДСКОМ С 22 ФЕВРАЛЯ

Новый скоростной поезд «Ласточка» с 22 февраля соединит Псков, Великий Новгород и Петрозаводск, сообщил в четверг журналистам заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов на Российском инвестиционном форуме в Сочи в ходе презентации маршрута.

«Новый протяженный региональный маршрут будет соединять три региона. Для этого компания РЖД изготовила новый поезд на заводе «Уральские локомотивы», его особенность, что впервые в Российской Федерации произведен электропоезд, который может работать на переменном, постоянном токе и тепловозной тяге. Думаем, что этот маршрут будет востребован», – сказал Пегов, добавив, что первый поезд отправится по маршруту 22 февраля.

По его словам, расписание синхронизировано таким образом, чтобы на станции Чудово пассажиры смогли пересесть на поезд «Сапсан», следующий по маршруту Санкт-Петербург – Москва.

Губернатор Новгородской области Андрей Никитин отметил, что в конце августа «Ласточка» соединила Петрозаводск и Великий Новгород. «Сейчас этот маршрут продлевается до Пскова. Это будет хорошая альтернатива путешествиям на автомобиле, особенно для детских экскурсионных групп, туристов. По сути мы связываем три столицы проекта «Серебряное ожерелье России» между собой», – отметил он.

Глава Карелии Артур Парфенчиков сказал, что регионам необходимо будет сформировать интересные для путешественников турпродукты. «Я уверен, что это будет востребовано как у отечественных туристов, так и у иностранных. Будем работать вместе», – уточнил Парфенчиков.

В ходе церемонии губернатор Псковской области Михаил Ведерников сообщил, что с 1 марта вводится третья, дневная пара поездов «Ласточка» между Псковом и Санкт-Петербургом. Запуск нового железнодорожного сообщения между столицами трех регионов будет способствовать развитию туризма, в том числе детского, а также деловых связей между субъектами.

<https://tass.ru/ekonomika/6115630>

ТАСС; 2019.02.14; ГЛАВА ДАГЕСТАНА РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО ЗАПУСК Поезда ИЗ МАХАЧКАЛЫ В БАКУ ПОСПОСОБСТВУЕТ ТУРИЗМУ

Власти Дагестана рассчитывают на запуск нового поезда между Махачкалой и Баку, что поспособствует развитию туризма в регионе. Об этом сообщила в четверг пресс-служба администрации главы и правительства республики по итогам встречи руководителя региона Владимира Васильева с главой компании «Российские железные дороги» (РЖД) Олегом Белозеровым на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

«Сегодня мы коснулись такой темы, как туризм. В этой связи очень важным будет и полезным для республики пуск нового поезда между Дагестаном и Азербайджаном, который будет иметь сокращенную процедуру прохождения таможни», – цитирует Васильева пресс-служба.

Глава Дагестана отметил, что «качественное, современное, надежное железнодорожное сообщение для республики является экономически значимым».

«По отдельным направлениям – по Дербенту, туризму, транзитным, дальним перевозкам мы составили специальную программу. Руководство РЖД держит это на контроле, все элементы мы обязательно выполним. Мы видим, что от вас идут предложения – очень интересные для железной дороги. <...> В части возможностей развития мы готовы выступить точками притяжения и даже якорными соинвесторами по ряду проектов, которые будут инициированы республикой», – приводит слова Белозерова пресс-служба.

Вопрос нового железнодорожного сообщения по маршруту Махачкала – Баку рассматривался властями Дагестана и РЖД в начале апреля 2018 года. В конце октября 2018 года Васильев сообщил, что Дагестан и Азербайджан свяжет постоянное железнодорожное сообщение.

<https://tass.ru/ekonomika/6116348>

ТАСС; 2019.02.14; ВЛАСТИ ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СОЗДАНИИ ДЕТСКОГО ТЕХНОПАРКА РЖД В РЕГИОНЕ

Губернатор Пензенской области Иван Белозерцев и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров обсудили проект создания технопарка на базе детской железной дороги в Пензе в рамках деловой встречи на Российском инвестиционном форуме в Сочи. Об этом говорится в сообщении, размещенном на сайте регионального правительства.

«Еще с советских времен в Пензе действует детская железная дорога. Есть предложение создать на ее базе детский технопарк. Реализация этого проекта будет способствовать популяризации железных дорог, служить основой подготовки профессиональных кадров для вашей компании на территории Пензенской области», – цитирует пресс-служба главу региона.

В сообщении отмечается, что гендиректор РЖД поддержал эту инициативу.

На деловой встрече обсуждалась также возможность запуска скоростных пригородных поездов «Ласточка» между Пензой и вторым по величине городом региона Кузнецком, развитие железнодорожного сообщения с Самарой, Нижним Новгородом, Саратовом и Саранском.

«Стороны также обсудили возможность возвращения на прежний маршрут скоростного фирменного поезда «Сура» (курсирует по маршруту Пенза – Москва и в обратном направлении), который на сегодняшний момент проходит мимо нескольких ключевых станций, ранее включенных в схему движения, что приносит неудобства жителям этих территорий. Олег Белозеров дал поручение просчитать возможности возвращения маршрута», – указано в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/6113792>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.02.14; РОССИЯ ИЗ-ЗА ДЕФИЦИТА ЗАКУПИТ В КИТАЕ ДО 800 ТЫС. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС; ИЗ-ЗА ДЕФИЦИТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС В РОССИИ ВАГОНОСТРОИТЕЛИ И ОПЕРАТОРЫ ПРОВОДЯТ СЕРТИФИКАЦИЮ ПРОДУКЦИИ ИЗ КИТАЯ. ИМПОРТ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 800 ТЫС. КОЛЕС В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ

Вагоностроители в условиях дефицита железнодорожных колес в России готовятся начать закупать их в Китае, сообщили РБК два участника совещания у замминистра промышленности и торговли Александра Морозова и замглавы **Минтранса** Владимира **Токарева**, состоявшегося в декабре прошлого года. Планируется, что на двух китайских предприятиях проведут сертификационные испытания и в случае успеха каждому разрешат поставку в Россию по 400 тыс. колес в течение трех лет, рассказали источники РБК.

По их словам, импортом в Россию займутся «СГ-Транс» Алексея Тайчера и партнеров, «Гарант Рейл Сервис» Сергея Гущина и «Трансвагонмаш» (входит в группу «Промышленные инвестиции» Андрея Лебедева). По данным источников РБК, «СГ-Транс» ведет переговоры с китайской компанией, которая производит 90 тыс. колес в год. «Опытные образцы уже отобраны и проходят испытания на площадках ОАО «ВНИИТрансмаш» и АО «ВНИИЖТ» (Всероссийский научно-исследовательский институт транспортного машиностроения и Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта. – РБК). Подведение итогов испытаний ожидается в марте этого года, и при положительном результате первые цельнокатаные колеса китайского производства могут поступить на российский рынок уже в апреле 2019 года», – передала пресс-служба «СГ-Транса» слова президента компании Сергея Калетина.

Присутствовавший на совещании исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Алексей Дружинин оценил в разговоре с РБК дефицит в этом году в 200-250 тыс. штук. «Импорт колес – это возможность покрыть этот временный дефицит, образовавшийся в прошлом году. Поскольку мы прогнозируем восстановление баланса на рынке уже к 2023 году российскими производителями колес – Evraz Романа Абрамовича и партнеров и Объединенной металлургической компании (ОМК) Анатолия Седых, – экономически нецелесообразно инвестировать в увеличение мощностей», – сказал он. Дружинин пояснил, что сначала Минпромторг предложил Evraz и ОМК подумать об импорте, но у тех это не вызвало интереса, поэтому и вагоностроители, и железнодорожные операторы инициировали переговоры с китайцами. Представитель ОМК в разговоре с РБК утверждает, что в ноябре 2018-го компания направила СОЖТ письмо с указанием возможных предварительных условий поставок и попросила в ответ выслать безотзывные письменные оферты от конкретных потребителей, входящих в союз. Таких документов из СОЖТ в итоге не поступило, добавил он.

К возникновению дефицита привело, в частности, повышение Евразийским союзом антидемпинговой пошлины против импорта колес производства украинского «Интерпайпа», отмечает Дружинин. С марта 2018 года пошлина возросла в семь раз, до 34,22%.

Кроме того, в ноябре владелец «Интерпайпа» – холдинг EastOne Виктора Пинчука – попал в санкционный список Москвы.

Исполнительный директор СОЖТ уточнил, что в 2018 году поставки «Интерпайпа» в Россию составили 150-160 тыс. колес. Общая потребность российского рынка в колесах в этом году, по оценке Дружинина, составит 1,78 млн штук, из них 1,2 млн колес – для ремонта, 480 тыс. – потребности вагоностроения, еще 100 тыс. нужны метро и РЖД. А мощности двух российских производителей колес – ОМК и Evraz – составляют 850 тыс. и 450 тыс. штук в год, соответственно.

Планы в России

С возникновением дефицита ОМК и Evraz заявили об инвестициях в расширение собственных мощностей: в 2019 году ОМК планирует увеличить выпуск колес на 14%, до 950-970 тыс. штук, а Evraz после модернизации цеха на Нижнетагильском металлургическом комбинате (НТМК) в 2021 году планирует производить дополнительно 78 тыс. колес в год. Запуск запланирован на 2021 год. Компания также рассматривает возможность строительства второго цеха по производству колес мощностью 200 тыс. штук в год.

В ОМК считают, что в России дефицит не подтвержден, «тем более при сохранении возможности импорта значительного объема колес с Украины и с учетом запуска производства мощностью 350 тыс. штук колес в год на ТОО «Проммашкомплект» в Казахстане». Представитель компании отметил, что поставка из третьих стран должна происходить, только если РЖД будет жестко контролировать качество и безопасность.

Дружинин, однако, пояснил, что казахстанский завод еще находится в стадии запуска и, по его оценкам, в этом году выйдет на мощности лишь в 70 тыс. колес: «К тому же непрогнозируемо, какой объем завод будет поставлять в Россию, если в Казахстане эти колеса тоже дефицитны».

Он также обратил внимание, что и ОМК, и Evraz отгружают колеса по экспортным контрактам. В компании Evraz, которая, по данным из ее презентации, занимала в первом полугодии прошлого года 26% рынка, отказались комментировать объемы экспорта. В ОМК заявили, что для компании внутренний рынок является приоритетным и в 2018 году поставки на него составили 95%. «Реагируя на увеличение спроса в РФ, в 2019 году ОМК сократит поставки на экспорт до уровня 1% от уровня производства», – добавил представитель компании.

Вопрос в цене

«Мы сейчас ведем активные переговоры с китайскими заводами и надеемся в этом году закупить около 30 тыс. колес», – сообщил РБК гендиректор «Гарант Рейл Сервис» Николай Кошелев. По его словам, в России колеса стоят в диапазоне 65-80 тыс. руб. за штуку, а в Китае цена немного ниже. Однако затраты на сертификацию китайских колес, логистику и таможенное оформление высоки, добавил он.

Впрочем, производители утверждают, что колеса на российском рынке стоят дешевле. Так, по словам представителя ОМК, по сравнению с декабрем 2018 года цена одного колеса производства ВМЗ в январе существенно не изменилась: для нужд РЖД по долгосрочному договору она составляет около 30,5 тыс. руб. (в соответствии с условиями формульного ценообразования по договору), а для других клиентов, которым нужно значительно меньше колес, – около 50 тыс. руб.

В октябре ценообразование на российском рынке привлекло внимание Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Регулятор заметил, что ОМК и Evraz стали повышать цены на колеса со второго полугодия 2017 года на фоне нехватки новых деталей и комплектующих для ремонта подвижного состава.

<https://www.rbc.ru/business/15/02/2019/5c65fb2a9a79476c97b066e9>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.02.14; СКОРОСТИ И РИСКИ; СПЕЦИАЛИСТЫ – О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ В РОССИИ

Недавно на совещании у заместителя Председателя Правительства РФ **Максима Акимова** было одобрено строительство первого участка высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань – от Железнодорожного Московской области до Гороховца Владимирской области. В частности, было отмечено, что даже при самой консервативной оценке пассажиропотока реализация проекта обеспечивает выход на плановую операционную безубыточность как владельца инфраструктуры (концессионера), так и перевозчика (ОАО «РЖД») уже с третьего года эксплуатации. Также было предложено

предусмотреть выделение бюджетных средств, заложенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, и актуализировать законопроект, устанавливающий нулевую ставку налога на имущество в отношении объектов ВСМ.

В конце 2018 года первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Александр Мишарин сообщил о том, что компания «РЖД» продолжает работу над проектом высокоскоростной магистрали между Москвой и Казанью, в том числе с целью повышения ее эффективности. Проект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. На первом этапе проекта строительства ВСМ, который стартует в 2019 году, предполагается создание новой выделенной железнодорожной линии длиной 301 км на участке Железнодорожный (Московская область) – Гороховец (Владимирская область). Александр Мишарин напомнил, что в настоящий момент проектирование магистрали на этом участке завершено, получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Проработаны все технологические вопросы, связанные с организацией строительства и эксплуатацией высокоскоростной магистрали.

Ключевой вопрос – создание специализированного подвижного состава, который, по заверению Александра Мишарина, будет производиться исключительно на российских предприятиях. Одно из них будет образовано на базе ООО «Уральские локомотивы», созданного «Группой Синара» и концерном Siemens AG. Другой завод построят в Центральной России в партнерстве с китайским машиностроительным холдингом China Railway Construction Corporation (CRRC).

Александр Мишарин сообщил, что энергоэффективность новых поездов должна быть на 30% больше, чем у «Сапсанов». Появятся четыре класса обслуживания: от туристического со стоимостью городской электрички до первого класса. Прогнозируемый пассажиропоток на первой линии ВСМ Москва – Казань должен превысить 20 млн человек в год. Будет организовано движение пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода, включая участки уже существующей инфраструктуры. Предполагается, что наполняемость поездов ВСМ на отрезке Москва – Нижний Новгород будет достигать 80%.

По мнению руководителя департамента стратегии компании Cushman&Wakefield Евгения Попова, проект ВСМ Москва – Казань, конечно, не ограничится только запуском экспрессов между отдельными городами. ВСМ – это прежде всего проект регионального развития. Реализация крупных железнодорожных проектов в отечественной и мировой практике всегда приводит к активному освоению и качественному развитию территорий. Запуск высокоскоростной магистрали создаст новый вектор развития агломераций. Агломерационные эффекты будут оказывать положительное влияние как на экономику регионов прохождения ВСМ, так и на социально-экономическое развитие страны в целом. В рамках развития территорий, прилегающих к транспортно-пересадочным узлам ВСМ Москва – Казань, запланировано строительство различных социальных и промышленных объектов. Так, в Петушках и Гороховце предполагается организация туристических, санаторно-рекреационных комплексов, во Владимире и Орехово-Зуево – создание индустриального парка и строительство современных жилых районов.

Руководитель направления «Пространственное развитие» Центра стратегических разработок Наталья Трунова предлагает рассмотреть международный опыт реализации проектов строительства ВСМ. К примеру, открытие линии ВСМ по маршруту Париж – Лион – Марсель во Франции привело к редевелопменту (перепрофилированию) территорий, прилегающих к Лиону. Городская агломерация из монофункционального района рабочих мест трансформировалась в многофункциональный центр городской жизни, включающий помимо офисов жилой, торговый и культурный компоненты. Этот

эффект был достигнут прежде всего за счет вовлечения в проект городских и региональных властей, управляющих процессом развития территорий.

Практика развития ВСМ в Китае демонстрирует следующее влияние на пространственную организацию территорий: сначала улучшаются характеристики местоположения территории, а затем это улучшение оказывает аналогичный эффект на окружающие территории. Проще говоря, далеко не всегда наличие станции ВСМ в небольшом городе сразу же начинает оказывать положительное влияние на его экономику, темпы роста которой могут поначалу даже снизиться относительно близлежащих крупных городов за счет некоторого оттока туда ресурсов.

По данным Центра экономики инфраструктуры, прогнозный пассажиропоток на линии ВСМ в первые годы после запуска движения превысит 7,7 млн пассажиров. Реализация проекта даст значительные эффекты для государства и регионов: прирост валового регионального продукта составит 9,7 трлн руб., а прирост бюджетных доходов – 1,9 трлн, что существенно превышает необходимый для реализации проекта объем инвестиций. Предполагается, что еще на стадии строительства ВСМ в различных отраслях экономики будут созданы более 370 тыс. рабочих мест, в том числе около 120 тыс. человек получат работу в регионах прохождения трассы.

Специалисты не скрывают, однако, что основные риски связаны с высокой стоимостью проекта. Согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры участок ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода стоимостью более 620 млрд руб. может быть введен в эксплуатацию до 2024 года. Общий объем инвестиций в ВСМ Москва – Казань **Минтранс** России оценивает в 1,7 трлн руб.

<http://transportrussia.ru/item/4788-skorosti-i-riski.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.02.14; СКВОЗЬ МОСКВУ – БЫСТРЕЕ; КАК ПРЕВРАТИТЬ ТУПИКОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ РАДИУСЫ В СКВОЗНЫЕ ДИАМЕТРЫ

О проекте «Московские центральные диаметры» (МЦД) наша газета писала не раз. Напомним, что его реализация позволит запустить комфортабельные пассажирские поезда через центр столицы по соединенным между собой радиальным направлениям Московского железнодорожного узла (МЖУ). Благодаря развитию железнодорожной инфраструктуры в прошлом году в МЖУ уже был реализован ряд проектов. Так, 21 декабря ОАО «РЖД», правительства Москвы и Московской области дали старт ускоренному движению пригородных поездов между Москвой и Одинцовым. Запуск экспрессов – это шаг навстречу реализации проекта МЦД-1 Одинцово – Лобня.

В целом по итогам 2018 года объем инвестиций ОАО «РЖД» в развитие инфраструктуры Московской железной дороги стал одним из самых значительных за последние годы и составил 115 млрд руб. Инвестиции были направлены не только на развитие железнодорожной инфраструктуры, но и на повышение безопасности и надежности перевозок, обновление локомотивного парка.

Первые шаги

Первым этапом масштабного проекта МЦД станет открытие новых маршрутов: МЦД-1 Одинцово – Лобня и МЦД-2 Подольск – Нахабино. По словам главного инженера департамента управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» ОАО «РЖД» Владислава Аристова, движение по новым железнодорожным направлениям планируется открыть в конце 2019 – начале 2020 года. Работы уже ведутся: идет проектирование железнодорожной и пассажирской инфраструктуры, строительство дополнительных главных путей на радиальных направлениях, что позволит значительно увеличить пропускные и провозные способности инфраструктуры за счет специализации путей. Один из проблемных вопросов – ограничение пропускной способности железной дороги в связи с необходимостью пропуска поездов других категорий. Предполагается, что

движение поездов МЦД в тактовом режиме будет организовано по первым и вторым путям, а по третьим и четвертым путям будут курсировать скорые пригородные, высокоскоростные и дальние пассажирские поезда. Естественно, запуск МЦД потребует корректировок и в грузовом движении.

Частью МЦД-1 можно считать декабрьское решение столичных властей по запуску движения ускоренных пригородных электропоездов-экспрессов ЭД4М 500-й серии, безостановочно следующих по маршруту Москва – Одинцово. Всего запущены 18 пар поездов, которые ходят по маршруту с тактовой частотой каждый час. Благодаря им время в пути из Одинцова до Белорусского вокзала сократилось до 21 минуты. Ведь ускоренные составы следуют на 15 минут быстрее обычного электропоезда. Правда, и за поездку на них пока приходится платить столько же, сколько за поездку на РЭКСе – 138 руб. (для сравнения: цена билета на обычную электричку вдвое меньше). Однако со временем покупать отдельные билеты для проезда по МЦД не придется, обещают столичные власти, и ездить можно будет по привычным «Тройкам».

Старт движения экспрессов стал возможен благодаря вводу в эксплуатацию 3-го главного пути на участке Одинцово – Рабочий Поселок Белорусского направления МЖД, построенного в соответствии с реализацией инвестиционной программы ОАО «РЖД». Также на станции Одинцово была открыта новая островная платформа, с каждой стороны которой подведены пути для остановки электропоездов. Вдоль всей платформы возведен навес, где пассажиры могут укрыться от осадков. На платформе установлены скамейки, информационные табло, на которых транслируется время отправления и прибытия электропоездов. Для удобства маломобильных пассажиров построен пандус, на платформе уложена тактильная плитка и установлены заниженные информационные стенды. Благоустроена и прилегающая к станции территория, а вдоль новой платформы возведен шумозащитный экран.

В пресс-службе Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы сообщили о том, что на двух первых МЦД появится более 40 транспортно-пересадочных узлов, сопряженных со станциями метро, Московским центральным кольцом и радиальными направлениями железной дороги.

В РЖД подтвердили информацию о том, что работы по развитию связей радиальных направлений железных дорог с МЦК активно ведутся. В настоящее время продолжаются работы по «сближению» МЦК с Павелецким (строительство нового остановочного пункта Варшавская рядом с Верхними Котлами) и Ярославским (перенос платформы Северянин к Ростокино) направлениями МЖД.

До этого построили и открыли подземный переход между платформой Фрезер Казанского направления и Андроновкой МЦК, ввели в эксплуатацию новую платформу Окружная Савеловского направления для интеграции с одноименной станцией кольца, запустили остановочный пункт Новохоловская на Курском направлении с пересадкой на одноименную станцию МЦК.

На Горьковском направлении была открыта платформа Карачарово, с которой можно совершить переход на станцию Нижегородская МЦК, а для удобной пересадки между остановочным пунктом Стрешнево МЦК и Рижским направлением был открыт новый остановочный пункт Ленинградская.

Современный состав

В конце декабря на площади столичного Киевского вокзала был открыт демонстрационный павильон проекта МЦД, который будет функционировать до конца 2019 года. В нем посетители могут ознакомиться с маршрутами, инфраструктурой и сервисами МЦД. В павильоне представлен полноразмерный макет вагона поезда «Иволга», размещены симулятор поезда и макеты с дополненной реальностью с достопримечательностями Московского региона. Планируется, что именно «Иволга» –

первый созданный в нашей стране электропоезд городского типа – повезет пассажиров по новым маршрутам.

Тверской вагоностроительный завод (входит в состав АО «Трансмашхолдинг») должен завершить поставку 15 электропоездов серии ЭГ2Тв «Иволга» семивагонной составности для нужд МЦД в III квартале 2019 года. В конструкции электропоезда реализованы решения, которые обеспечивают самый высокий уровень комфорта и безопасности пассажирских перевозок. Данная модель изначально разрабатывалась под требования перевозок внутри городской агломерации: быстрый разгон и плавное торможение, широкие двери, просторный салон, нет тамбуров в вагонах (поезд реализован как единый состав), многочисленные эргономичные поручни для тех, кто едет стоя, удобная компоновка сидений.

По словам руководителя Центра независимых комплексных транспортных исследований Российского университета транспорта (РУТ) Алексея Колина, такая планировка салона действительно соответствует характеристикам городского транспорта. «Изменено соотношение мест для сидящих и стоящих пассажиров в пользу последних, что оптимально для поезда, который едет с частыми остановками на небольшие расстояния, – поясняет эксперт. – Ширина дверей в поезде увеличена до 140 см – это позволяет ускорить посадку и высадку, сократить время стоянки на остановках и в целом повысить скорость сообщения».

«Иволга» представляет собой новое поколение электропоездов, которые учитывают потребности горожан разных возрастов, – добавляет доцент кафедры управления транспортно-экспедиционным обслуживанием Государственного университета управления Татьяна Гайноченко. – Комфортные сиденья, климат-контроль, широкое пространство между рядами, возможность сквозного прохода через поезд, современный внешний облик и внутреннее оформление, наличие оборудованных всем необходимым санитарных комнат – все это очень важно для пассажиров, – подчеркивает она. – А еще в «Иволге» большое количество USB-розеток и Wi-Fi, что в первую очередь привлекательно для молодых людей».

Однако, как отмечают специалисты, речь не идет о том, чтобы электропоезда «Иволга» спустились под землю и двигались через центр города также и по путям метрополитена (подобная система Crossrail существует в Лондоне). Во-первых, токоприемники принципиально разные (в метро это боковой контактный рельс, на железной дороге – верхний провод), а во-вторых, и это самое главное, напряжение в контактной сети энергосистемы железной дороги 3000 вольт, а в метро всего 825 вольт. То есть полная интеграция железной дороги и метро в московских условиях невозможна – как нереальны для «Иволги» даже при новейшей автоблокировке межпоездные интервалы в 2 минуты, что давно привычно в метрополитене.

О технологических вызовах

Пассажирам обещают введение тактового расписания движения поездов на МЦД (каждые 5-6 мин. в часы пик), а также перенос технологического перерыва с дневного на ночное время. Специалисты сходятся в том, что на практике организовать движение поездов с таким коротким интервалом будет непросто.

По мнению генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖТ) Павла Иванкина, эффект от запуска МЦД будет накопительный, как и при запуске МЦК. Пассажирам потребуется время, чтобы привыкнуть к новым маршрутам, но уже через год проект можно будет оценить полностью. При этом существует ряд технологических и технических вызовов, отмечает эксперт. Например, в настоящий момент затруднено тиражирование на МЦД автоматизированной системы интервального регулирования поездов, аналогичной той, что используется на МЦК.

Особенно это касается возможности сокращения межпоездного интервала в горловинах тупиковых станций, отмечает руководитель Центра независимых комплексных

транспортных исследований РУТа Алексей Колин. Дело в том, утверждает он, что существующая технология оборота пригородных поездов на тупиковых станциях ограничивает пропускную способность всей линии. И лишь переустройство горловин тупиковых пассажирских станций позволит реализовать минимальные межпоездные интервалы.

А по мнению заместителя директора Института управления и информационных технологий РУТа Олега Покусаева, если запустить поезда по маршрутам МЦД-1 и МЦД-2 будет относительно просто, так как на линиях имеется вся первичная инфраструктура, то реализация, скажем, МЦД-4 (Апрелевка – Железнодорожный) уже предусматривает соединение Киевского направления и Горьковского. Оба направления тупиковые – железнодорожные линии упираются в вокзалы, один из которых, между прочим, является памятником архитектуры и инженерного искусства. А ведь прорабатывается вопрос создания и пятого МЦД, который предусматривает соединение Ярославского направления с Домодедово, и другие варианты. По словам Олега Покусаева, реализовать проекты на Ярославском направлении будет наиболее затруднительно: движение здесь, с одной стороны, крайне интенсивное, а с другой стороны, непросто соединить его с каким-либо другим направлением – в любом случае получаются сложные проектные схемы и развязки.

Очевидно, что в дальнейшем для реализации проекта необходимо будет модернизировать существующие пригородные линии, превратив тупиковые железнодорожные радиусы в сквозные диаметры. Собственно, потому они и имеют такое название. Более того, в перспективе, чтобы разгрузить подземку, вокзалы и московские дороги, диаметры должны быть интегрированы с метро и МЦК. Вопрос в том, какие именно проектные решения, обсуждаемые специалистами, при этом будут использоваться.

<http://transportrussia.ru/item/4787-skvoz-moskvu-bytree.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДОБЫЧУ УГЛЯ И ЕГО ВЫВОЗ ПО ЖЕЛДОРОГЕ НА 5%

Кемеровская область в 2019 году планирует увеличить добычу угля на 5%, сообщил замгубернатора региона по промышленности, транспорту и экологии Андрей Панов на пресс-конференции в четверг.

Как сообщалось, в 2018 году в Кузбассе было добыто 255,3 млн тонн угля. Таким образом, в 2019 году планируется добыть порядка 268 млн тонн угля.

По словам А.Панова, вывоз угля из региона по железной дороге также планируется увеличить на 5%.

«Добыча угля зависит не от мощностей предприятия, а от провозной способности РЖД. На сегодня мощности позволяют добывать и больше (угля – ИФ), спрос на наш уголь есть как в РФ, так и за рубежом. Возможность добыть есть, нет возможности вывезти», – отметил А.Панов и напомнил о программе, которую реализует РЖД для увеличения провозных способностей сети.

«В ближайшие 3-5 лет вопрос (с вывозом угля – ИФ) будет решен, но это не значит, что мы будем бездумно максимально добывать, в любом случае это (уровень добычи – ИФ) будет зависеть от спроса на рынке и цены», – заявил замгубернатора.

В свою очередь, начальник департамента угольной промышленности администрации Кемеровской области Олег **Токарев** напомнил, что из 255 млн тонн добытого в 2018 году угля вывезти смогли только 228 млн тонн.

«У нас на начало года собралось очень большое количество угля на складах – более 21 млн тонн, это очень много, за всю историю Кузбасса столько не было», – отметил он, уточнив, что этот объем понемногу вывозится, в марте-апреле остатки угля на складах снизятся до нормативных 10-12 млн тонн.

Отвечая на вопросы журналистов, **О.Токарев** подчеркнул, что, при одинаковом росте добычи и погрузки в 2019 году увеличения остатков угля на складах не произойдет благодаря развитию обогатительных и перерабатывающих мощностей. Кроме того, по его данным, за счет строительства новых объектов и роста потребления тепла будет увеличиваться объем угля, сжигаемый на электростанциях Кузбасса.

При этом **О.Токарев** и **А.Панов** не актуализировали данные по развитию угольной отрасли и объемам угледобычи в рамках принятой в регионе стратегии развития до 2035 года.

Как сообщалось, в ходе бюджетного послания в ноябре 2018 года губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев заявил, что к 2021 году планируется «преодолеть порог по добыче в 280 млн тонн угля в год».

Вместе с тем, стратегия развития угольной отрасли региона, рассчитанная до 2035 года, предусматривает добычу 322,8 млн тонн угля в 2020 году, а в 2021 году – 346,1 млн тонн.

В Кемеровской области добывается 59% всего добываемого в РФ угля, в том числе угля коксующихся марок – 75%. На Кемеровскую область приходится 76% всех объемов экспортируемого РФ угля.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ПОЛУВАГОНЫ БАНКРОТНОГО ЗАПСИБ-ТРАНССЕРВИСА ПРОДАНЫ НА ТОРГАХ ЗА 444 МЛН РУБ., В 2,4 РАЗА ДОРОЖЕ СТАРТОВОЙ ЦЕНЫ

Имущество обанкротившегося железнодорожного оператора ООО «ЗапСиб-Транссервис» (ЗСТС) продано на открытом аукционе за 444 млн рублей при начальной цене в 185 млн рублей, следует из материалов единого федерального реестра сведений о банкротстве (ЕФРСБ).

Победителем торгов стала Елена Кислицина, которая, по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», владеет 16,67% в уставном капитале строительной компании ООО «Протэк+» (Новосибирск).

В торгах также участвовало еще 14 юридических и физических лиц.

На открытый аукцион были выставлены единым лотом 202 полувагона, находящиеся в залоге у ООО «Объединенные транспортные системы Сибири» (ОТС, Новосибирск, бывшая «дочерняя» структура ЗСТС). В том числе продавались полувагоны модели 12-132 (из них восемь 2001 года выпуска и 132 полувагона 2006 года выпуска), десять полувагонов 12-296 (2004 года выпуска), 36 полувагонов 12-9085 (2009 года выпуска) и 16 крытых полувагонов модели 11-280 (2007 года выпуска).

Задаток составлял 1% от начальной цены. Шаг аукциона – 5%.

Организатором торгов выступило ООО «Инновационная торговая компания». Торги проходили на электронной торговой площадке uTender.

Как сообщалось, в отношении ООО «ЗапСиб-Транссервис» была введена процедура наблюдения в январе 2016 года по иску Банка Москвы в связи с задолженностью в размере 281,9 млн рублей. В июле 2016 года введена процедура конкурсного производства, впоследствии она продлевалась, последний раз – до 4 марта 2019 года.

Сообщалось также, что в процедурах банкротства находятся и ряд структур ЗСТС. ЗСТС перевозил грузы по РФ и ближнему зарубежью, в том числе в Литву, Латвию, Белоруссию, Казахстан, Таджикистан, Азербайджан и Киргизию. Компания была ориентирована на транспортировку основных промышленных грузов, в частности, угля, железорудного сырья, строительных материалов, продуктов металлургической промышленности.

ПРАЙМ; ГАЛИНА ЦЫГАНОВА; 2019.02.14; УЖЕ СЕЙЧАС МЫ ГОТОВЫ К СОЗДАНИЮ СУДОВ-БЕСПИЛОТНИКОВ

Беспилотники постепенно осваивают не только небо и автомобильные дороги, но в скором будущем начнут бороздить и бескрайние просторы океанов, уверен вице-президент по техническому развитию Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Дмитрий Колодяжный. Смогут ли роботы заменить экипажи, почему будущее судостроения – за трансформерами, и как с помощью композитных материалов повысить непотопляемость судна, Колодяжный рассказал в интервью агентству «Прайм». Беседа состоялась в преддверии Российского инвестиционного форума в Сочи, на котором большое внимание будет уделено технологическому лидерству и развитию новых технологий.

- Дмитрий Юрьевич, смогут ли роботы и роботизированные системы заменить капитана судна?

- Уверен, что со временем смогут. Если мы посмотрим на общие тренды развития авиации, автомобильной техники и многих других отраслей, то увидим, что тенденция на сокращение персонала и даже полное «обеспилочивание» едина для всех. Судостроение здесь не является исключением. Уже сейчас мы в принципе готовы к созданию судов-беспилотников.

При этом все наши проекты делятся на две большие группы – малозэкипажное (МЭС) и безэкипажное судовождение (БЭС). Мы уже сейчас предлагаем при заказе серии судов в качестве пробы взять одно из них с функциями малозэкипажности, чтобы «пощупать», как это работает. Что же касается проектов, которые будут законтрактованы ОСК в 2019-2020 году, то они должны получить подобные решения в качестве стандартной опции.

Но если внедрение МЭС – это краткосрочная перспектива, то по БЭС есть вопросы. Причем, не столько к технике, сколько к нормативной базе. Полная безэкипажность, безусловно, возможна, за ней будущее, но широкое применение подобных систем требует определенных бюрократических процедур: согласования новых регламентов, выработки правил поведения беспилотников на воде и так далее.

- Свообразные правила дорожного движения для судов?

- По сути да, и такие правила уже сейчас обсуждаются на уровне ряда министерств, мы тоже участвуем в этом процессе. Например, что делать системе, если она увидела в радиусе своего движения человека в воде или другое судно? Как обходить, на какой дистанции, следует ли остановиться или предпринять что-то еще? Потом, правила причаливания, отчаливания, все взаимодействия с портовыми службами, правила маневрирования в акваториях портов, взаимодействия с экипажными и другими безэкипажными судами, правила, связанные с погрузкой, перегрузкой, взаимодействия с механизмами и людьми... Сейчас такие вопросы прорабатывают не только в судостроении.

- То есть безэкипажная система должна уметь, скажем, общаться, считывать информацию с ряда объектов...

- А также анализировать происходящее на судне. БЭС позволяет принимать решения в сложных, нестандартных ситуациях, в нее заложены сценарии поведения, которые позволяют избежать как внешних аварийных ситуаций, так и технических поломок или выхода судна в нестационарные режимы. То есть система сама определяет, что нужно сделать, в случае если, например, пошла вибрация, зафиксирован удар, начала меняться температура отдельных агрегатов.

Мы в структуре ОСК создали компанию-интегратор – «ОСК-Технологии», которая занимается сращиванием разрозненных автоматизированных систем, как судовых, так и корабельных в единый работоспособный комплекс. На производство всего и сразу мы не претендуем, стараемся во всем следовать принципу make or buy – думаем, что выгоднее

по номенклатуре делать самим, а что покупать. Большое количество систем действительно покупаем.

- БЭС – предел мечтаний, или есть наработки, ориентированные на еще более далекое будущее?

- Трансформеры. На мой взгляд, следующий после БЭС вектор развития транспортных решений будет лежать в сфере доступности и возможности работы с другими видами транспорта. Когда модули судна в автоматическом или полуавтоматическом режиме могут перегружаться на ж/д, авто или авиаплатформу. Такой межвидовой модульности уже удалось достичь, например, с грузовыми контейнерами. Дальнейшие решения будут идти в этом же направлении, получая дополнительные возможности с учетом последних достижений науки и техники.

- А что будет с кадрами? Морские профессии уйдут в прошлое?

- Если на борту нет людей, это не значит, что люди не управляют судами с берега. У БЭС, конечно, есть «центр управления полетами», включающий три больших блока. Первый – само судно, оборудованное различными «умными» системами. Второй – причальная инфраструктура, снабженная всем необходимым для взаимодействия с судном и дающая возможность производить безэкипажную швартовку и отчаливание. Так что морские профессии не уйдут, а трансформируются.

- А судостроителей технологии потеснят?

- Автоматизировать процессы возможно, но не на 100%. Опять же, думаю, в судостроении на смену старым специальностям придут новые. При этом мы чувствуем дефицит специальностей смешанной направленности. Нам нужны технари с пониманием экономики. Работаем над решением этого вопроса с Минобрнауки, ждем, что в технических вузах будет усилен блок экономики.

- ОСК тестировала 3D-принтеры для печати деталей судна из титана. Реально ли, что в будущем суда будут искусственно «выращивать»?

- Мы заканчиваем создание двух установок с разными размерами рабочей зоны, возможностью работать в среде инертных газов, то есть способных выращивать детали из титанового порошка. Помимо прочего, они позволят и восстанавливать детали, которые раньше просто сдали бы в металлолом.

В прошлом году также была создана установка, способная сваривать между собой листы металла толщиной 16 миллиметров со скоростью 84-85 метров в час. Это в десятки раз выше производительности ручного труда!

Также мы создаем с компанией ТСЗП проект универсального мобильного ремонтного модуля, интегрированного в стандартный морской контейнер, который позволит производить детали, наносить металлизированные покрытия – сейчас идет их сертификация, – либо прямо на борту корабля, либо в месте его базирования. Не придется ждать поставки дефицитной детали, иметь огромные склады, на судне тоже место высвободится. Засыпал необходимый порошок, загрузил математическую модель, нажал «старт» и начал работать. Всё!

- Давайте поговорим о новейших материалах. Насколько с их помощью можно снизить собственный вес судна, чтобы заменить его грузом?

- Интересное решение – композиты в виде сотовых конструкций. Они позволяют в разы повысить непотопляемость судна – огромное количество ячеек с воздухом внутри обеспечивают колоссальную плавучесть. Сейчас отрабатываем возможность их применения.

Из композитов сегодня можно полностью собрать судно, заменить ими металл, дерево. В перспективе в рамках диверсификации рассматриваем полный переход на композитные материалы при строительстве судов небольшого водоизмещения. Если говорить о судах большей размерности, например сухогрузах, здесь пока мы активно проектируем из композитов как отдельные узлы (крышки, люки и т.п.), так и целые блоки, например,

надстройку. За счет этого легко добавляются дополнительные 100-120 тонн груза, которые судно сможет взять на борт.

Не сомневаюсь, что будущее судостроения за конструкциями со спецсвойствами, облегченными, обладающими высокой экологичностью.

- В строящихся на «Красном Сормово» и «Лотосе» круизных лайнерах тоже будете применять композиты?

- В элементах отделки – да. Но что касается круизных судов, мы планируем прибегнуть либо к технологии комплексных модульных помещений, либо к созданию «конструкторов» для сборки помещений там, где по технологическим ограничениям нельзя установить готовую каюту, к «технологии ИКЕА», как я ее называю. Есть мысль изменить философию сборки самих помещений – не из отдельных панелей «лобзиком выпиливать» и подгонять, а в отдельном цеху составить «набор для сборки» помещения, дальше привезти на место и просто собрать.

Если брать новые материалы, о которых мы уже говорили, из них вообще можно делать производство модульных кают, санузлов, санитарных зон – как в домостроении, где панельные дома собирают из готовых элементов – путем стыковки и фиксации. Это позволит лайнеры высотой в 20-этажный дом собирать за вполне адекватный срок.

В нашем создаваемом подразделении «ОСК-Интерьер» мы будем не только собирать мебель, но и делать интерьерные дизайн-проекты, прорабатывать зашивку лестниц, обустройство ресторанов, коридоров. Плюс рассматривается целый ряд решений по модульности. В этой части активно занимаемся стандартизацией, чтобы развивать проект кооперационного строительства.

Если все процессы будут стандарты и однотипны, при выполнении крупных серий, будь то 40 сухогрузов или 10 траулеров, всегда можно будет разделить задания, изготовив суда по модулям, скажем, на двух предприятиях, а собрать воедино на третьем. Это нивелирует «рваные» загрузки верфей.

- Ранее говорилось, что ОСК разрабатывает 17 проектов подводных роботов. Что это за проекты, на какой они стадии?

- На самом деле таких проектов гораздо больше. Причем, это как военные роботы или беспилотные аппараты, так и те, что предназначены для выполнения чисто гражданских целей. Например, робот-осмотрщик подводных металлоконструкций буровой платформы. КБ «Рубин» в рамках программы диверсификации работает над разработкой роботов в сфере добычи полезных ископаемых – для сканирования, геологоразведки, транспортировки образцов, бурения и добычи в промышленных масштабах.

Реализуются серьезные программы в области научно-исследовательских работ. Это необитаемые безэкипажные суда малой размерности в 2-4 метра, которые исполняют роль автономного научно-исследовательского модуля, например, запускаются с большого научно-исследовательского судна и осуществляют сбор информации, затем возвращаются на материнское судно для ее передачи или курсируют в заданной зоне, передавая ее по радиоканалу. Есть проекты гражданских подводных аппаратов, которые могут оснащаться манипуляторами, георадарами, оборудованием для забора проб воды, грунта, аппараты с функциями видео и фотофиксации для обследования корпуса судна. Сейчас беспилотные аппараты в большинстве имеют модульную конструкцию, которая позволяет «настраивать» их на выполнение целого ряда разнотипных задач.

- А глайдеры?

- Глайдеры – это очень интересная тема, но, думаю, в перспективе. Уже есть проект «Корабелки», который мы внимательно изучаем. Есть и собственные наработки.

<https://1prime.ru/business/20190213/829707323.html>

ТАСС; 2019.02.14; МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ ГЛУБОКОВОДНЫЙ ПОРТОВЫЙ КОМПЛЕКС ПОЯВИТСЯ В ЛЕНОБЛАСТИ В 2022 ГОДУ

Многопрофильный глубоководный портовый комплекс «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» появится в Приморске Ленинградской области в 2022 году. Соглашение о реализации проекта стоимостью 90 млрд рублей подписали в четверг на форуме в Сочи глава региона Александр Дрозденко и председатель совета директоров компании Рамис Дебердеев.

«Это самое крупное соглашение, которое мы подписываем в рамках форума, инвестиции составили 90 млрд рублей. С реализацией этого проекта Ленинградская область станет крупнейшим портовым хабом Европы. Он позволит решить ряд задач не только регионального, но и федерального значения, прежде всего переориентации российских грузов из прибалтийских портов и Финляндии в Приморск», – прокомментировал Дрозденко подписанный документ.

Как уточнили в пресс-службе областного правительства, ввести портовые мощности «Приморского УПК» в эксплуатацию планируется в 2022 году. Проектная величина грузооборота на этапе полного развития составит до 70 млн тонн в год. Основные виды грузов, которые будут обрабатываться в порту: уголь, минеральные удобрения, контейнеры, генеральные (штучные) грузы, зерно. Реализация проекта на этапе эксплуатации позволит создать более 3 тыс. новых рабочих мест на терминалах портового комплекса, площадь территории которого составит около 780 га.

Областные власти планируют присвоить этой территории статус портовой особой экономической зоны. Кроме того, прилегающая территория получит дополнительное развитие и инвестиции – здесь появится жилая застройка и социальная инфраструктура.

Морской торговый порт Приморск сейчас является крупнейшим российским нефтеналивным портом на Балтике с грузооборотом 60 млн тонн в год. В Приморск могут заходить океанские суда.

Проект строительства глубоководного универсального портового комплекса реализуется в Выборгском районе Ленинградской области в рамках стратегии переориентации российских внешнеторговых грузов из морских портов Прибалтики в морские порты РФ. Развитие портовой инфраструктуры в Приморске предусмотрено Схемой территориального планирования РФ в области развития федерального транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/6114526>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ГТЛК И ГПБ ДОГОВОРИЛИСЬ О ФИНАНСИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА ЛАВНА В МУРМАНСКЕ

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) и Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) договорились о сотрудничестве по финансированию строительства угольного терминала «Лавна» в Мурманске.

Как сообщает пресс-служба ГТЛК, соответствующее соглашение было подписано на Российском инвестиционном форуме в Сочи в четверг.

В рамках соглашения, Газпромбанк намерен содействовать ГТЛК в разработке финансовой структуры проекта и выступить в качестве кредитора. ГТЛК, в свою очередь, планирует организовать привлечение финансирования на проект.

«Строительство морского порта Лавна в Мурманске является важным этапом комплексного развития транспортной инфраструктуры России. Уверен, что богатый опыт и экспертиза Газпромбанка в области финансирования подобных крупномасштабных проектов будет способствовать его скорейшей реализации», – прокомментировал председатель правления Газпромбанка Алексей Белоус, процитированный в сообщении.

«Мы рады, что наш стратегический партнер, Газпромбанк, примет активное участие в финансировании строительства «Лавны». Реализация проекта внесет существенный вклад

в развитие экспортной транспортной инфраструктуры, повысит эффективность транспортировки угля и усилит транзитный потенциал России в регионе», – отметил гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин.

Совет директоров ГТЛК 12 февраля одобрил привлечение стратегических инвесторов в проект строительства порта Лавна в Мурманске, сообщил в четверг «Коммерсантъ» со ссылкой на источники. По данным газеты, крупнейшими акционерами порта с долями по 30% станут «Бизнесглобус» Андрея Бокарева и «Центр развития портовой инфраструктуры» (совладелец в ООО «Морской порт «Суходол», Приморский край – ИФ). 25% получит холдинг СДС Михаила Федяева и Владимира Гридина. Еще 10% будет у «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) и 5% – у ГТЛК. Новые инвесторы дадут гарантии загрузки портовых мощностей, отмечает издание.

Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 года, вторую – в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей очереди мощностью также 9 млн тонн и терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн тонн в год, сообщила ранее ГТЛК.

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.

Строительство угольного терминала «Лавна» Мурманского транспортного узла стартовало в марте 2018 года. Объем инвестиций в его строительство составляет 24 млрд рублей, около 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**.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ПРИМОРСКИЙ УПК И ЛЕНОБЛАСТЬ ДОГОВОРИЛИСЬ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТЕРМИНАЛА В ПРИМОРСКЕ ЗА 90,6 МЛРД РУБ

Ленинградская область в рамках Сочинского инвестиционного форума заключила стратегическое соглашение с ООО «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» о создании универсального многопрофильного глубоководного портового комплекса грузооборотом 70 млн тонн в год, сообщает пресс-служба администрации региона.

Документ подписан главой региона Александром Дрозденко и председателем совета директоров «Приморского УПК», выступающего инвестором проекта, Рамисом Дебердеевым.

Инвестиции в проект оцениваются в размере 90,6 млрд руб.

Основные виды грузов, которые будут обрабатываться в порту: уголь, минеральные удобрения, контейнеры, генеральные грузы, зерно. Реализация проекта на этапе эксплуатации позволит создать до 3,13 тыс. новых рабочих мест на терминалах портового комплекса, площадь территории которого составит около 780 га.

Ранее сообщалось, что «Приморский УПК» оценивает стоимость проекта в 76,8 млрд рублей. Планировалось, что в 2019 году начнется возведение комплекса. Проект будет реализовываться в три этапа до 2026 года. Первую очередь предполагалось ввести к 2022 году. На первом этапе комплекс сможет принимать и отправлять до 15,6 млн тонн грузов в год.

Как сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе администрации Ленобласти, в проект инвестор планирует вложить собственные и заемные средства, не уточнив в каких пропорциях.

Согласно системе «СПАРК-Интерфакс», ООО «Приморский УПК» принадлежит Рамису Дебердееву, который является совладельцем ОАО «Лесной терминал «Фактор» в Усть-Луге.

Приморск – крупнейший на северо-западе РФ порт по перевалке нефти и нефтепродуктов. На его территории работают ООО «Спецморнефтепорт Приморск», ООО «Приморский торговый порт», а также ООО «Балттранссервис».

ТАСС; 2019.02.14; СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД – 2 УВЕЛИЧИТ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Реализация проекта Северного широтного хода – 2 (СШХ-2), предполагающего строительство железной дороги Бованенково – Сабетта на Ямале, поможет увеличить грузоперевозки по Северному морскому пути. Такое мнение высказал в четверг губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов.

«Северный широтный ход – 2... наш следующий проект. Мы решили, что СШХ несет определенный успех, поэтому надо его продолжать, назвали «СШХ-2» проект», – сказал Артюхов, выступая на панельной сессии «Транспорт России: Обеспечение развития магистральной инфраструктуры как основа роста экономики» в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи.

Он напомнил, что президент РФ Владимир Путин поставил задачу увеличить грузопоток по Северному морскому пути до 80 млн тонн. По словам губернатора, задача сложная, но СШХ-2 «позволит добавить силы на Северный морской путь, дать загрузку».

Проект СШХ-2 предусматривает строительство новой 170-километровой железной дороги Бованенково – Сабетта, которая обеспечит прямой выход Северной и Свердловской железных дорог к арктическому порту Сабетта и Северному Ледовитому океану.

Российский инвестиционный форум проходит 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/6117220>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; РОСТОВСКАЯ КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ В МОРПОРТУ ТАГАНРОГА ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ЗА 680 МЛН РУБ.

ООО «Морской зерновой терминал» («МЗТ», Таганрог, Ростовская область) планирует построить в морском порту Таганрога универсальный комплекс по перевалке зерновых и генеральных грузов, сообщила пресс-служба губернатора Ростовской области.

Соглашение о реализации проекта компания и правительство региона подписали на Российском инвестиционном форуме в Сочи в четверг.

Ожидаемый объем инвестиций – более 680 млн рублей.

Инвестпроект будет реализован в районе северного защитного мола Таганрогского морпорта.

Создаваемые гидротехнические сооружения будут служить защитой акватории порта от воздействия моря, позволят организовать на территории мола и причалов выполнение погрузо-разгрузочных операций с зерновыми и генеральными грузами.

Работа нового комплекса позволит увеличить грузооборот порта на 270-300 тыс. тонн в год.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Морской зерновой терминал» зарегистрировано в ноябре 2001 года. Учредителями общества являются

Владимир Сорокин (владеет 50% уставного капитала ООО), Александр Алимов (25%) и Владимир Масленский (25%). Компания занимается хранением и складированием зерна. В 2017 предприятие получило 9,8 млн рублей чистого убытка против 8,5 млн рублей чистой прибыли в 2016 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ВТБ ПОКУПАЕТ У НМТП ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ

ВТБ подписал обязывающее соглашение о приобретении 100% ООО «Новороссийский зерновой терминал» у ПАО «Новороссийский морской торговый порт», сообщил журналистам глава банка Андрей Костин на полях форума в Сочи.

Сделка реализуется на рыночных условиях, сказал первый зампред ВТБ Юрий Соловьев.

В сообщении НМТП и ВТБ сказано, что сделку разрешили регулирующие органы, ее закрытие запланировано на второй квартал 2019 года.

«Новороссийский зерновой терминал» осуществляет перевалку зерновых и масличных культур в порту Новороссийск.

НМТП контролирует «Транснефть». Глава монополии Николай **Токарев** в декабре говорил, что «Транснефть» допускает партнерство по зерновому сегменту в НМТП. «Если говорить о партнерстве, наверное, придется здесь посмотреть, как оптимизировать и повысить эффективность работы. Может быть, придется привлекать кого-то в партнеры и кооперироваться, например, в плане зерна. Сегодня урожаи в России хорошие, экспорт большой, и, к сожалению, очень много трейдеров на рынке зерновых. Это не способствует единой ценовой политике», - говорил **Н.Токарев**.

ВТБ владеет 33,2% «Новороссийского комбината хлебопродуктов», владельца одного из крупнейших зерновых терминалов РФ. Контроль в НКХП – у «Объединенной зерновой компании», в которой ВТБ также является акционером (50% минус 1 акция, остальное у РФ).

ТАСС; 2019.02.14; ПАССАЖИРОВ ТЕПЛОХОДА «ИГОРЬ ФАРХУТДИНОВ» ДОСТАВИЛИ НА КУРИЛЫ ЧАРТЕРНЫМ РЕЙСОМ

Пассажиры судна «Игорь Фархутдинов» (единственный морской транспорт, связывающий Сахалин с Курилами), не сумевшего причалить в порту острова Шикотан Большой Курильской гряды из-за сложной ледовой обстановки и вернувшегося на Сахалин, в четверг прибыли на Курилы чартерным авиарейсом. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе правительства региона.

Ранее сообщалось, что всего на борту «Игоря Фархутдинова» находились 89 человек, 39 из которых собирались высадиться на Шикотане. Все они прибыли на Сахалин 13 февраля и разместились в организованных властями местах для ночлега и у родственников.

«Все 39 человек отправились на Курилы после обеда. Сейчас они прибыли на Кунашир Большой Курильской гряды. Сегодня же они будут перевезены на вертолете на Шикотан», – сообщил собеседник агентства.

По информации пресс-службы, вертолету придется совершить несколько рейсов с Кунашира на Шикотан. Однако багаж пассажиров забрать в этот же день не удастся. Он будет перевезен на Шикотан 15 февраля. Общий вес багажа составляет 700 кг.

На прошлой неделе судно «Игорь Фархутдинов» не смогло зайти в порт Южно-Курильска из-за метели и штормового ветра, ему пришлось пробыть в море несколько дней. По данным Корсаковского морского торгового порта, после улучшения погоды теплоходу все же удалось причалить в Южно-Курильске, далее он отправился на Шикотан, к которому так и не смог подойти.

«Игорь Фархутдинов» – теплоход усиленного ледового класса, построенный в 1991 году. Его валовая вместимость – 4575 регистровых тонн, пассажироместность – 150 человек. Судно названо в честь Игоря Фархутдинова, который занимал пост губернатора

Сахалинской области в 1995-2003 годах. Оно работает на линии Корсаков (Сахалин) – Кунашир, Шикотан и Итуруп (Курильские острова).

<https://tass.ru/proisshestviya/6113255>

ТАСС; 2019.02.14; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 9 МЛРД РУБЛЕЙ НА ОЗДОРОВЛЕНИЕ ВОЛГИ

Порядка 9 млрд рублей из федерального бюджета будет направлено в течение ближайших трех лет на оздоровление Волги на территории Нижегородской области. Об этом сообщил в четверг глава региона Глеб Никитин на панельной сессии «Экология как индикатор качества» на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

«Из 12 млрд средств, которые выделены нам на ближайшую трехлетку по нацпроекту («Экология»), 9 млрд – средства на оздоровление Волги», – сказал он.

По словам Никитина, в программу реализации проекта вошло 88 станций водоочистки. В результате их строительства и модернизации объем загрязненных сточных вод, поступающих в Волгу на территории региона, планируется снизить в три раза.

«Проектом предполагается, что в целом по стране этот показатель необходимо снизить в три раза. В нашем регионе тоже [стоит такая задача] – с 0,35 кубических километров до 0,1», – отметил Никитин. По его словам, это позволит улучшить качество водопроводной воды. «Вода будет более чистой, затраты на водоподготовку снизятся, количество вредных примесей – фенолов, меди, цинка – тоже уменьшится», – добавил он.

Волга – пятая по величине в России и самая крупная река в Европе длиной более 3 тыс. км. Среди основных проблем Волги и Волжского бассейна эксперты и экологи называют сильное загрязнение и плохое качество воды, в ряде случаев достигающее критического уровня. Другой проблемой реки являются затонувшие суда. По подсчетам экспертов, на дне Волги лежит не менее 3 тыс. затонувших и брошенных нефтеналивных, пассажирских и грузовых судов.

Ранее сообщалось, что на оздоровление Волги на территории Нижегородской области до 2024 года необходимо около 15,8 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6113560>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; КОСТИН СООБЩИЛ, ЧТО ДО 23 ФЕВРАЛЯ ВСТРЕТИТСЯ С ГРЕФОМ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Глава ВТБ (МОЕХ: VTBR) Андрей Костин сообщил, что до 23 февраля встретится с главой Сбербанка (МОЕХ: SBER) Германом Грефом для обсуждения будущего новой региональной авиакомпании.

«Еще нет, он занят (Греф – ИФ). Он сейчас улетает в Мюнхен, из Мюнхена вернется во вторник на следующей неделе. Думаю, что все-таки будет перед 23 февраля, а не перед 8 марта мы с ним встретимся», – сообщил А.Костин журналистам в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

Ранее А.Костин говорил, что ознакомился с докладом консультантов по проекту создания региональной авиакомпании, планирует его обсудить с Г.Грефом. Правительство РФ ранее поручило Сбербанку и ВТБ проработать идею создания авиакомпании для региональных перевозок. В банках заявляли, что параметры проекта будут зависеть от оценки нанятой для этого компании Bain.

Г.Греф в январе сообщил, что Сбербанк готов поддержать региональную авиакомпанию финансовыми инструментами, получение доли в ее капитале не обсуждалось.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ОАК, ВЭБ-ЛИЗИНГ, АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» И НРК ЛЕБЕДЕВА ХОТЯТ СОЗДАТЬ ЧАРТЕРНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА НА БАЗЕ SSJ-100

ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК), «ВЭБ-лизинг», «Центр Бизнес-Авиации» аэропорта «Внуково», авиакомпания «Азимут» и ООО «Национальная резервная корпорация» (НРК) Александра Лебедева в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи подписали соглашение о намерениях по реализации проекта чартерных корпоративных перевозок по России на базе самолетов SSJ-100.

Как говорится в совместном сообщении сторон, предполагается использование воздушных судов в бизнес-компоновке до 56 кресел для чартерных полетов «в интересах крупных корпораций, спортивных команд, в рамках концертных туров и прочих групповых перевозок».

«Мы считаем, что SSJ-100 в бизнес-версии может стать тем уникальным продуктом для рынка, который сможет обеспечить оптимальное соотношение требуемого уровня комфорта и экономической эффективности», – заявил президент ОАК Юрий Слюсарь, слова которого приводятся в сообщении.

По его словам, на старте проекта есть идея сделать самолеты «Азимута» конвертируемыми, «чтобы они могли использоваться на регулярных перевозках, а потом, в сезон, допустим, хоккейный, футбольный – использоваться под чартерные перевозки». А.Лебедев предлагал установить верхнюю планку по количеству самолетов в парке на уровне 50 самолетов, добавил Ю.Слюсарь.

В свою очередь, совладелец аэропорта «Внуково» и авиакомпании «Азимут» Виталий Ванцев заявил, что полтора года работы авиакомпании «Азимут» «показали высокий спрос на региональные перевозки в России». «Внуково-3» является крупнейшим центром бизнес-авиации в России и Восточной Европе с собственной развитой инфраструктурой. Наш ЦБА с легкостью может обеспечить комфортное обслуживание рейсов и пассажиров нового проекта и лучше всего подходит для авиакомпаний, работающих в подобном сегменте перевозок», – передала его слова пресс-служба.

По мнению гендиректора АО «ВЭБ-лизинг» Артема Довлатова, подписание данного соглашения «должно оказать положительный эффект на программу SSJ-100, помочь сформировать конкурентный продукт и освоить новую рыночную нишу».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6114017>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; ИРКУТСКАЯ, УЛЬЯНОВСКАЯ И НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТИ СОЗДАДУТ АВИАКЛАСТЕР

Иркутская, Ульяновская, Нижегородская области планируют создать межрегиональный авиационный кластер, что позволит авиастроительным предприятиям этих регионов получать субсидии из федерального бюджета на производство промышленной продукции, сообщила пресс-служба иркутского губернатора Сергея Левченко.

Первым проектом участников кластера станет производство комплектующих для самолетов MC-21. Семейство лайнеров MC-21 – гражданский проект ПАО «Корпорация «Иркут» (МОЕХ: IRKT) при участии предприятий «Ростеха».

Соглашение о создании межрегионального авиакластера подписали в четверг на Российском инвестиционном форуме в Сочи С.Левченко, губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, а также вице-президент корпорации «Иркут» Василий Прутковский.

«Участие в межрегиональном авиационном кластере дает возможность предприятиям получать субсидии из федерального бюджета в объеме до 50% от инвестиционных затрат по выпуску промышленной продукции», – говорится в сообщении.

От Иркутской области в кластер вошли корпорация «Иркут» (владеет Иркутским авиазаводом, где собирается новый пассажирский лайнер МС-21 – ИФ), ООО «Иркут-станкосервис», ООО «Энергоцентр «Иркут», АО «Промтех-Иркутск».

«Соглашение, подписанное тремя субъектами федерации, позволит шире развивать сотрудничество по созданию будущих самолетов. В регионах, связанных с гражданским авиастроением, должны появляться элементные производства», – цитирует пресс-служба С.Левченко.

«Производство комплектующих МС-21 – это первый проект участников кластера на сумму 25 млрд рублей. Благодаря нашему соглашению предприятия областей смогут привлекать инвесторов, развивать цепочки внутренней кооперации внутри кластера, развивать свой промышленный и научно-технический потенциал», – прокомментировал в Facebook подписание соглашения С.Морозов.

Региональная структура кластера определена, исходя из концентрации предприятий-поставщиков, участвующих в разработке и производстве авиалайнера МС-21 на территории областей, отмечает пресс-служба нижегородского губернатора и правительства.

От Нижегородской области в состав участников кластера войдут ООО «Рост-Авиа» (создание стапельной оснастки), НОАО «Гидромаш» (производство опор шасси из высокопрочных сталей и новейших титановых сплавов), АО ПКО «Теплообменник» (производство комплексных систем кондиционирования воздуха, противообледенительной системы крыла, системы автоматического регулирования давления).

Базовой версией самолета МС-21 («Магистральный самолет XXI века») является МС-21-300 вместимостью до 211 пассажиров, также планируется организовать серийный выпуск МС-21-200, вмещающего до 165 пассажиров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6113541>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; «РУСЛАЙН» СОЗДАСТ В КАЛУГЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ДЛЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Авиакомпания «РусЛайн» совместно с правительством Калужской области будет развивать межрегиональные авиаперевозки, соответствующее соглашение было подписано в рамках Сочинского инвестиционного форума в четверг, сообщило Агентство регионального развития Калужской области.

Авиакомпания планирует создать обособленное подразделение, которое будет базироваться в аэропорту «Калуга» и перевозить пассажиров и грузы.

«В перспективе рассматривается возможность открытия школы переобучения пилотов по управлению новыми типами воздушных судов», – отмечается в сообщении.

В рамках взаимодействия предполагается развитие межрегиональных авиаперевозок, модернизация экономики и социальной сферы Калужской области в части развития аэропортовой и авиационной деятельности, усиление межрегиональных связей.

«РусЛайн» осуществляет авиаперевозки из Калуги в Симферополь, Екатеринбург и Москву.

Международный аэропорт «Калуга» имеет класс «В» и рассчитан на прием воздушных судов типа А319, Boeing-737-500, других судов такого и меньшего классов. Аэропорт создан на базе закрытого в 2001 году аэропорта «Грабцево» в черте Калуги. Реконструкция велась с 2013 года. Проект реализован АО «Международный аэропорт «Калуга», 100% акций которого принадлежат министерству экономического развития Калужской области.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА ГОТОВЯТ К РЕКОНСТРУКЦИИ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

Аэропорт Благовещенска готовят к реконструкции с привлечением частных инвестиций, сообщил глава холдинга «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) Евгений Чудновский на деловом завтраке Газпромбанка (МОЕХ: GZPR) в ходе Сочинского инвестиционного форума.

Говоря о проблемах реализации аэропортовых ГЧП-проектов в РФ, Е.Чудновский заявил: «Мы бегаем уже порядка 9 месяцев с проектом строительства нового аэропорта в Омске – вместе с губернатором, с субъектом, ТЭО сделали... Там всего лишь надо порядка 15 млрд руб. капитального гранта».

«Есть и другая история, например ГЧП в Благовещенске. Сегодня тоже готовится такой проект, там губернатор хочет реконструировать аэропорт», – сообщил Е.Чудновский.

Но реализации проекта также мешает ряд проблем, добавил он: «необходимо сначала ликвидировать ФГУП, подготовить все имущество», а это год-полтора».

«То есть подготовительная история, которая во многом ограничена Бюджетным кодексом и теми правами, которые сегодня есть у субъектов РФ в части распоряжения имуществом, она сильно ограничивает сроки», – заключил глава «Аэропортов регионов».

ТАСС; 2019.02.14; ВЛАСТИ КУБАНИ ПОДПИСАЛИ НА ИНВЕСТФОРУМЕ ПРОТОКОЛ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ АЭРОПОРТА В ГЕЛЕНДЖИКЕ

Власти Кубани и Банк ВТБ подписали на Российском инвестиционном форуме в Сочи протокол о строительстве аэропорта в Геленджике с объемом инвестиций порядка 4 миллиардов рублей, сообщили в четверг журналистам в пресс-службе администрации Краснодарского края.

«Подписи под документом поставили президент-председатель правления банка ВТБ Андрей Костин, губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев и глава администрации города Геленджик Алексей Богодистов. Документ предполагает реализацию инвестпроекта по строительству нового современного аэровокзального комплекса в городе Геленджик, который позволит улучшить транспортную доступность города и повысит качество услуг, предоставляемых пассажирам и авиакомпаниям аэропорта. Суммарные инвестиции со стороны текущих акционеров проекта составят до 4 млрд рублей на паритетной основе», – сообщили в пресс-службе.

Площадь нового терминала составит порядка 9 тыс. кв. м, пропускная способность более 630 тыс. пассажиров в год, кроме здания аэропорта построят несколько вспомогательных инфраструктурных объектов, включая парковки для автомобилей и междугородних автобусов. Ввод в эксплуатацию запланирован до конца 2021 года. «Город [Геленджик] принимает около 4 млн отдыхающих в год, но может больше. Уверен, модернизация аэровокзального комплекса положительно скажется на общем пассажиропотоке и привлечёт к нам дополнительных туристов, в том числе иностранных», цитирует пресс-служба Кондратьева.

Как отметил в разговоре с ТАСС глава города Геленджик Алексей Богодистов, теперь есть уверенность, что в Геленджике появятся дополнительные авиарейсы. «Думаю, теперь в Геленджик появятся дополнительные авиарейсы не только в сезон, но и межсезонье. В будущем планируется присвоить ему статус международного аэропорта после того, как запустят второй курс для взлета судов в сторону гор. Также в наших планах – комплексно развивать инфраструктуру в районе аэропорта: уже предусмотрены подъездные пути на электрокарах и с набережной, появятся парки, зоны развлечения, планетарий, открытые музеи военной техники, велодорожки. Все это будет на территории четырех гектаров, сейчас этот вопрос находится в стадии реализации», – сказал Богодистов.

Ранее сообщалось, что проект нового терминала в результате конкурса выбран в начале декабря 2018 года, его победителем стало итальянское архитектурное бюро Fuksas. Как до

этого заявлял губернатор Кубани Вениамин Кондратьев, проект имеет большое значение для курортного региона и станет стимулом для развития в Геленджике межсезонной курортной инфраструктуры.

Аэропорт Геленджика был закрыт на первую реконструкцию в 2004 году, через год начались работы по строительству нового аэровокзала. За пять лет были возведены терминал и взлетно-посадочная полоса. В межсезонье аэропорт осуществляет до 11 рейсов в неделю в Москву. В летний период 2018 года из Геленджика осуществлялось до 20 рейсов в день по 20 направлениям. Всего за 2018 год аэропорт обслужил 3716 рейсов, перевез более 294 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/6113732>

ТАСС; 2019.02.14; «ИНФРАВЭБ» РАЗРАБОТАЕТ КОНЦЕПЦИЮ НОВОГО АЭРОПОРТА В КОМИ

Правительство Республики Коми и АО «ИнфраВЭБ» заключили соглашение о создании проекта нового аэропорта Соколовка-Сыктывкар. Документ подписали в четверг в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи глава региона Сергей Гапликов и генеральный директор компании, заместитель председателя ВЭБ Юрий Корсун, говорится в сообщении пресс-службы руководителя республики.

Проект предполагает перенос действующего аэропорта в центре Сыктывкара в местечко Соколовка, в 18 км от города. Это необходимо из-за высокого износа действующего аэропорта, для соблюдения экологических требований и безопасности авиаперевозок, из-за потребности в расширении инфраструктуры. Ведется предпроектная подготовка, начало строительства планируется в 2021 году.

«Правительство Коми и «ИнфраВЭБ» заключили соглашение о намерениях об инвестиционном консультировании по подготовке и реализации инвестиционного проекта по развитию аэропортового комплекса в Коми и реализации проекта «Соколовка-Сыктывкар», – говорится в сообщении.

По словам зампреда Внешэкономбанка, перспективный аэропортовый комплекс будет соответствовать международным стандартам и рекомендациям международной организации гражданской авиации, сможет принимать воздушные суда всех классов и типов. «Наше сотрудничество даст новый толчок в развитии аэропортовой сети региона, позволит увеличить количество внутренних и внешних авиаперевозок, а также расширить возможности жителей республики в сфере использования авиационного транспорта», – сказал Гапликов.

АО «ВЭБ Инфраструктура» (АО «ИнфраВЭБ») – дочернее общество госкорпорации развития «ВЭБ.РФ», которое занимается подготовкой проектов развития социальной, транспортной, коммунальной, энергетической инфраструктуры, комплексного развития территорий с привлечением внебюджетных инвестиций. «ИнфраВЭБ» подготовит концепцию развития аэропортового комплекса. По оценке экспертов, пассажиропоток в Соколовке превысит действующий вдвое до 900 тыс. человек в год, объем обработки грузов и почты – вдвое до 3 тыс. тонн в год.

Ранее правительство Коми и ООО «Новпорт Холдинг», входящее в российскую инфраструктурную корпорацию АЕОН, заключили соглашение о намерениях провести реконструкцию и достроить аэропорт Соколовка. На данный момент готовится проектная документация с обоснованием суммы федерального финансирования. Правительство региона подало заявку в **Минтранс** РФ на включение проекта в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года».

<https://tass.ru/ekonomika/6114448>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; СБЕРБАНК ГОТОВ ПОЙТИ НА РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ ДОЛГА «ЮТЭЙР»

Сбербанк готов пойти на реструктуризацию долга авиаперевозчика «ЮТэйр», рассказал журналистам глава Сбербанка Герман Греф в кулуарах Сочинского инвестиционного форума.

«Пока мы находимся в конструктивном диалоге. Мы понимаем, что компания попала в такую ситуацию», – отметил глава кредитной организации.

«Представлены план реструктуризации, план вывода компании из кризиса, если мы увидим, что там все хорошо, то, я думаю, что мы пойдем, конечно, навстречу компании и реструктурируем долг», – подчеркнул Г.Греф.

«ЮТэйр», входящая в пятерку крупнейших авиакомпаний РФ, в настоящее время испытывает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк), перевозчик должен 38,6 млрд руб. По одному из кредитов – на 18,9 млрд руб. – «ЮТэйр» допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; СИБУР ПРОСИТ АКЛЮЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В ТОБОЛЬСКЕ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА

«СИБУР» может поучаствовать в проекте строительства аэропорта в г.Тобольск, где реализует свои крупнейшие проекты, но просит включить их в федеральные программы по развитию туристического потенциала. Как заявил глава «СИБУРА» Дмитрий Конов в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи, в Тобольске недоиспользован туристический потенциал. «СИБУР», если пошутить, что, сэкономив деньги на инвестпроекте, заходит в строительство аэропорта в Тобольске (...), эта инфраструктурная часть даст существенный толчок развитию туризма», – сказал он. «Если можно было бы подумать о федеральных программах, которые были бы с этим связаны...», – обратился он к главе ВЭБа Игорю Шувалову.

ТАСС; 2019.02.14; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА В ПЕТРОЗАВОДСКЕ

Главгосэкспертиза одобрила проект строительства нового аэровокзального комплекса в аэропорту Петрозаводска, сообщил в четверг на совещании в столице Карелии замсекретаря Совета безопасности РФ, член Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия республики Рашид Нургалиев.

Вопрос строительства аэровокзала находится на контроле Госкомиссии, которую возглавляет секретарь Совбеза Николай Патрушев.

«Сегодня мы получили из ФАУ «Главгосэкспертиза» положительное заключение по проектно-сметной документации. Срок, который мы ставили, 15 февраля – выполнен. Остается теперь вопрос организации конкурса», – сказал Рашид Нургалиев на совещании по вопросу строительства аэровокзала в рамках федеральной целевой программы «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года».

Он напомнил, что председатель правительства России Дмитрий Медведев ранее дал поручение построить объект до 1 мая 2020 года. «Никто изменять сроки не будет. Очень важно, чтобы был нормальный подрядчик, здесь нужна специфика и понимание», – отметил Нургалиев.

Он также поручил создать в республике оперативный штаб по строительству аэровокзала. «В течение недели создать оперативный штаб и представить поименный список в Совет безопасности. Мы документ представим (зампредседателя правительства РФ) Константину Анатольевичу Чуйченко – куратору от правительства России», – отметил Рашид Нургалиев и добавил, что вся ответственность за стройку ложится на карельские власти.

Планируется, что в новом здании аэровокзала разместятся кафе, магазины, комфортабельный зал ожидания, комната матери и ребенка, зоны таможенного досмотра и контроля. Общая пропускная способность терминала составит до 300 пассажиров в час и примерно 1 млн человек в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6115053>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; АЭРОПОРТ «ВНУКОВО» УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК В ЯНВАРЕ НА 11,6%, ДО 1,512 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиropoтoк «Внуково» в январе 2019 г. составил 1,512 млн человек, что на 11,6% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил аэропорт.

Международные перевозки выросли на 51,8%, до 624 тыс. пассажиров. В первую очередь рост международного пассажиропотока был обеспечен российскими авиакомпаниями AZUR air, «Победа» и узбекской Uzbekistan Airways. Самыми популярными направлениями в январе стали Стамбул, Ташкент, Пхукет, Дубай, Гоа, Милан, Анталья, Ла-Романа, Баку, Душанбе, Кишинев, Минск, Тбилиси, Берлин и Нячанг.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило в январе 888 тыс. пассажиров. Динамика к аналогичному периоду прошлого года в сообщении не приводится, однако сообщалось, что в январе 2018 г. было обслужено 801 тыс. пассажиров. Таким образом, рост составил 10,9%. Наибольшим спросом пользовались перелеты в Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Ростов-на-Дону, Махачкалу, Минеральные Воды, Калининград, Самару и Сургут.

Самой большой в общем пассажиропотоке «Внуково» в прошлом месяце оказалась доля авиакомпании «Победа», которая перевезла в январе 492,9 тыс. пассажиров (32,7%). Пассажиropoтoк авиакомпании вырос на 31,4%, или на 117,7 тыс. пассажиров (в том числе на внутренних рейсах – на 21,7%, или 62,3 тыс. пассажиров, на международных рейсах – на 62,8%, или 55,5 тыс. пассажиров). В январе 2019 года «Победа» выполняла полеты из «Внуково» на 25 воздушных судах по 48 направлениям (в том числе 26 внутренним и 22 международным). «В настоящий момент маршрутная сеть бюджетной авиакомпании стала самой разветвленной в аэропорту», – отмечает «Внуково».

Пассажиropoтoк авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) составил в январе 483,2 тыс. пассажиров, авиакомпания обеспечила 32,1% всех перевозок аэропорта и оказалась на втором месте по пассажиропотоку во «Внуково». В январе маршрутная сеть авиакомпании была представлена 45 направлениями, в том числе 31 внутренним и 14 международными.

Начавшая перебазироваься в «Шереметьево» авиакомпания «Россия» перевезла 151 тыс. пассажиров и обеспечила 10% пассажиропотока аэропорта «Внуково» и третье место в рейтинге авиакомпаний.

Четвертую позицию в рейтинге объемов занимает авиакомпания AZUR air, которая перевезла 119,4 тыс. пассажиров (7,9%). Российский чартерный перевозчик выполнял полеты по 16 международным направлениям со средним качеством загрузки рейсов 88,9%.

Наибольший пассажиропоток среди иностранных авиакомпаний обеспечила Uzbekistan Airways. В январе авиакомпания перевезла 63,6 тыс. пассажиров, что соответствует доле 4,2% в пассажиропотоке аэропорта и пятому месту в рейтинге авиакомпаний.

Как сообщалось, пассажиропоток «Внуково» в 2018 г. вырос на 18,4% по сравнению с 2017 г., до 21,5 млн человек, что стало рекордным для аэропорта. В декабре 2018 г. было обслужено 1,5 млн человек (+15,2%).

Другие аэропорты Московского авиаузла – «Шереметьево» и «Домодедово» – пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ К АПРЕЛЮ – ВЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ

Авиакомпания «Якутия», сертификат которой ограничила Росавиация, может возобновить полеты по международным направлениям в конце I квартала, сообщил председатель правительства Якутии Владимир Солодов на своей странице в Instagram.

«Точно могу сказать, что «Якутия» будет стабильно функционировать в ближайшие годы – мы будем в будущем сокращать количество задержек и наладим комфортные перелеты,

в конце первого квартала 2019 года будут возобновлены международные маршруты», – написал В.Солодов.

Он отметил, что один из самолетов SSJ-100 вернулся в строй после ремонта, планируется, что в ближайшее время еще два таких самолета возобновят полеты. Кроме того, компания получила Boeing-737 для выполнения рейсов с учетом укороченной на время реконструкции аэропорта «Якутск» взлетно-посадочной полосы.

На прошлой неделе гендиректор «Якутии» Владимир Горбунов сообщил, что **Росавиация** завершит финальную проверку авиакомпании в конце февраля.

В октябре прошлого года **Росавиация** сообщала, что выявила ряд нарушений в работе авиакомпании «Якутия», в том числе превышение полетных смен экипажей, фальсификацию техдокументации. В результате ведомство запретило «Якутии» выполнять международные рейсы: соответствующее ограничение сертификата действует до устранения всех недостатков, говорили в **Росавиации**.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска, контролируется республиканскими властями. Парк состоит из 23 лайнеров: пяти SSJ-100, пяти Boeing-737NG, одного Boeing-757-200F, шести Ан-24 и шести Bombardier Dash-8 Q300/400.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕСТАЛИ ЛЕТАТЬ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В УЗБЕКСКИЙ НУКУС, ПРОДОЛЖАТ ЛЕТАТЬ ИЗ «ДОМОДЕДОВО»

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) с начала февраля прекратила выполнение открытых лишь в ноябре 2018 года рейсов из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Нукус (Узбекистан), следует из расписания на сайте аэропорта.

Полеты осуществлялись дважды в неделю, по вторникам и воскресеньям.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» сообщили, что решение о прекращении полетов по данному направлению связано с переоценкой рыночной ситуации, возобновлять их в ближайшее время не планируется.

Вместе с тем, как отметили в пресс-службе, с апреля авиакомпания возобновит выполнявшиеся в прошлом году рейсы в Нукус из московского аэропорта «Домодедово».

Из «Жуковского» «Уральские авиалинии» летают в другой город Узбекистана – Карши – и еще по 11 направлениям.

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

Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов.

Аэропорт «Жуковский» находится в 40 км от Москвы, открылся в середине 2016 года, обслуживает рейсы российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» и Pegas Fly, киргизских Avia Traffic Company и Air Manas, белорусской «Белавиа», турецких Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются в основном в страны СНГ.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР; 2019.02.15; МАТЬ, КУПИВШАЯ 11 БИЛЕТОВ ДЛЯ ДВУХ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ, ПОЛУЧИЛА КОМПЕНСАЦИЮ

Жительнице Хабаровского края, которой пришлось купить 11 билетов на самолет для двух детей-инвалидов, компенсировали затраты.

Как рассказала «Интерфаксу» председатель Хабаровского отделения «Российского детского фонда» Елена Суркова, материальную помощь семье перевел представитель одной из компаний.

Напомним, мать семилетних близнецов с ДЦП была вынуждена купить 11 билетов на рейс Курган-Москва авиакомпании Utair. В противном случае их не пустили бы в самолет.

Один из сыновей женщины проходил лечение в медицинском центре имени Илизарова в Кургане и после операции не мог сидеть. Перевозить мальчика можно было только на носилках. Под них, заявили в авиакомпании, придется выкупить еще девять мест. У другого ребенка нога не сгибалась из-за гипса, поэтому для него потребовалось забронировать еще одно место.

В авиакомпании пояснили, что женщина не предупредила о малобильных пассажирах заранее, и вины перевозчика в этом нет.

По факту происшествия Уральское следственное управление на транспорте СК РФ проводит проверку.

<https://rg.ru/2019/02/15/reg-dfo/mat-kupivshaia-1-1-biletov-dlia-dvuh-detej-invalidov-poluchila-kompensaciiu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.14; УЩЕРБ НА \$300 ТЫС. НАНЕСЕН «БОИНГУ 747» В РЕЗУЛЬТАТЕ ИНЦИДЕНТА ВО «ВНУКОВО» – АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ»

В авиакомпании «Россия» сообщили о крупном ущербе, причиненном ее самолету Boeing 747, в результате произошедшего в четверг инцидента в аэропорту «Внуково».

«По предварительным данным, ущерб воздушному судну может составить порядка 300 тыс. долларов, которые будут перевыставлены страховой компании», – отмечается в поступившем в «Интерфакс» сообщении авиакомпании «Россия».

Как рассказали в авиакомпании, «во время буксировки воздушного судна Boeing 747 без пассажиров в аэропорту Внуковообслуживающей компанией, не входящей в структуру авиакомпании «Россия», произошло столкновение с воздушным судном сторонней авиакомпании».

В результате инцидента было повреждено воздушное судно авиакомпании «Россия».

«На данный момент создана комиссия по расследованию случившегося», – сообщили в авиакомпании «Россия».

Второй самолет, с которым столкнулся Boeing 747 авиакомпании «Россия», принадлежит авиакомпании AZUR air.

По ее версии, «во время буксировки самолет сторонней авиакомпании произвел касание своим крылом хвостового стабилизатора Boeing 767-300, принадлежащего авиакомпании AZUR air». «Самолёт AZUR air в этот момент находился на стоянке, строго по разметке и с установленными колодками. Пассажиров на борту не было», – сообщили «Интерфаксу» в этой авиакомпании.

В авиакомпании AZUR air создана комиссия для расследования происшествия.

«Данный инцидент, безусловно, повлечёт ущерб в финансовом плане, расходы будут перевыставлены страховой компании», – подчеркнули в AZUR air.

Ранее источник в службах аэропорта сообщил «Интерфаксу», что «Боинг» после посадки в московском аэропорту «Внуково» задел крылом другой самолет. «Во время буксировки после посадки во «Внуково» Boeing-747 с пассажирами задел законцовкой крыла хвостовое оперение стоящего на перроне другого лайнера Boeing-767», – сказал источник. По его информации, оба самолета получили повреждения, но никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.

Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) организовала проведение проверки по факту столкновения двух самолетов в международном аэропорту «Внуково», сообщили «Интерфаксу» в ведомстве.

По данным прокуратуры, столкновение двух воздушных судов произошло в международном аэропорту «Внуково» в четверг примерно в 14:40. «По предварительной информации, в момент буксирования борт авиакомпании «Россия» столкнулся с лайнером ООО «АЗУР эйр». При этом членов экипажа, пассажиров и обслуживающего персонала в момент столкновения в самолетах не было», – отметили в ММТП.

Министерство транспорта РФ

Проведение проверки поручено Московской прокуратуре по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте.

Московским транспортным следственным управлением организована доследственная проверка происшествия.

По данным СК, «лайнеры при столкновении получили следующие повреждения: воздушное судно авиакомпании «AZUR» – повреждения правого винглета (законцовки правого крыла), самолет авиакомпании «Россия» – повреждения стабилизатора».