



Ежедневный мониторинг СМИ

19 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; АНТОН ФЕЙНБЕРГ; 2019.02.18; ОЦЕНКА ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПЛАНА НА 6 ТРЛН ВЫЗВАЛА СПОР В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

Чиновники и правительственные эксперты пока не смогли договориться об окончательной методике оценки инфраструктурных проектов, которые власти планируют возвести в следующие шесть лет и которые обойдутся более чем в 6 трлн руб.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на 6,35 трлн руб., который российское правительство утвердило в октябре прошлого года, по-прежнему вызывает внутренние разногласия: чиновники и эксперты правительства спорят о методике оценки экономического эффекта от масштабного строительства. РБК ознакомился с дискуссией Минэкономразвития и Аналитического центра (АЦ) при правительстве о применении методики. Ее содержание подтвердили три федеральных чиновника, представители МЭР и АЦ.

Что такое комплексный план модернизации инфраструктуры

Инфраструктурный план называют «тринадцатым нацпроектом» – в следующие шесть лет федеральный бюджет потратит на него свыше 3 трлн руб., еще 3,3 трлн руб. придется на внебюджетные источники и регионы (58,7 млрд руб.). За счет плана правительство собирается выполнить цели из майского указа президента: развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», а также повышение уровня экономической связанности в России.

Развитие инфраструктуры – самый дорогой нацпроект, на него приходится четверть общих расходов, составляющих 25,7 трлн руб. до 2024 года. Его курирует вице-премьер **Максим Акимов**, а ответственным министром назначен глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**.

Что критикуют аналитики при правительстве

Аналитический центр при правительстве не смог провести оценку социально-экономических эффектов объектов плана «по существу» по методике, предложенной Минэкономразвития. Для тестовых расчетов, как говорится в письмах АЦ в Минэкономразвития (переписка между министерством и аналитиками длится с декабря, РБК ознакомился с ее содержанием), было выбрано 12 проектов: пять автодорожных, три авиационных, два железнодорожных, по одному – реконструкции мостов и береговых сооружений; названия проектов не приводятся.

«Аналитический центр совместно с **Минтрансом** попытался провести апробацию и выявил ряд недоработок и рисков, о чем и указал в своем письме», – подтвердил РБК руководитель АЦ Владислав Онищенко. По его словам, «в правительстве уже назначены согласительные совещания по обсуждению вопроса применения методики Минэкономразвития».

Чтобы провести тестовую оценку, экспертам нужны были данные от инициаторов проекта: стоимость товаров и услуг по разным видам деятельности, прогноз по налоговым отчислениям и по размеру предоставляемых госгарантий, прогнозы по интенсивности движения (по виду транспорта, который затрагивает проект), численности пассажиров, средней скорости движения до и после реализации проекта и т.д.

Аналитический центр пишет, что для инициаторов проекта – агентств, служб **Минтранса**, компаний с госучастием, которые готовят предложения по инфраструктурным проектам, – это слишком сложная методика. Некоторые проекты включались в план на уровне идей, чтобы предусмотреть на них средства в бюджете, – по ним нет проектной документации, поэтому точный перечень заказываемых товаров и услуг еще не существует.

Даже если бы эти данные и были, выполнить расчеты не удалось бы из-за отсутствия в открытом доступе прогнозных коэффициентов, требуемых для оценки, говорится в одном из писем АЦ в Минэкономразвития. При этом АЦ указывает, что в ответ на запросы центра министерство коэффициенты не представило.

В открытом доступе есть данные для расчета денежного эффекта экономии времени в пути грузов и пассажиров. Однако их качество «вызывает вопросы», пишет АЦ: например, для разных проектов указывается разное количество пассажиров в автобусе (в среднем) – от 26 до 50. А для проекта реконструкции дороги Р-217 («Кавказ») прогнозируется непрерывный рост интенсивности движения с 2022 по 2050 год – без учета пропускной способности трассы.

Для расчета времени, которое при реализации проектов будет сэкономлено при доставке грузов, нужен показатель средней стоимости перевозимого одним транспортным средством груза. Порядок, по которому он оценивается, должен утверждаться **Минтрансом** и МЭР, однако он до сих пор не утвержден.

В методике также нужно учитывать «немонетизируемые социально-экономические эффекты» и влияние проектов на территориальное развитие, считает АЦ.

АЦ при правительстве не отметил «потребность» в предоставлении необходимых коэффициентов, а МЭР готово их предоставить, говорится в письме замминистра экономического развития Михаила Расстригина. Оно имеется в распоряжении РБК, пресс-служба министерства также подтвердила содержание дискуссии о методике оценки инфраструктурных объектов. «Запроса по коэффициентам в Минэкономразвития не поступало. Минэкономразвития получило запрос по данным, и они были предоставлены в срок», – сказал РБК директор департамента развития секторов экономики министерства Александр Киревнин.

Часть замечаний МЭР уже учло в методике, следует из письма Расстригина, в ней скорректированы прогнозы по зарплатам и процентной ставке по кредитам, которые критиковал АЦ.

Порядок анализа средней стоимости грузов не утвержден, но инициаторы пяти проектов (их список МЭР составило самостоятельно) смогли предоставить данные о ней, на основе которых министерство оценило экономию времени при грузоперевозках.

Учет немонетизируемых факторов увеличит риски «усмотренческих решений» при выборе нацпроектов для реализации. При этом методика позволяет оценить влияние проектов на территориальное развитие через анализ эффектов от ускорения перевозок пассажиров и агломерационных эффектов, пишет Расстригин.

Как будут оцениваться инфраструктурные проекты

АЦ разработал свою методику, эта методика ранжирования проектов из инфраструктурного плана в конце января была утверждена на заседании правительственной комиссии по транспорту. Она предусматривает (.pdf) включение в федеральные проекты инфраструктурного плана двух видов объектов: проекты развития, которые напрямую помогают достижению целей из майского указа, и проекты жизнеобеспечения (социально значимые объекты).

Оценка проводится в два этапа. Сначала при экспресс-анализе проектов объектам проставляются баллы по четырем группам критериев: вклад в достижение целей майского указа, влияние на достижение задач пространственного развития (максимальный балл присваивается объектам, которые вносят наибольший вклад в улучшение транспортной связанности), привлекательность для частных инвесторов, а также проработанность

проектной документации и «наличие благоприятных административных условий». Кроме того, на второй этап автоматически проходят проекты дешевле 1,5 млрд руб., соответствующие хотя бы одному критерию, и объекты, для строительства которых не понадобятся средства федерального бюджета.

На втором этапе проекты ранжируются на основе метода анализа затрат и выгод. При этом учитываются семь видов социально-экономических эффектов, которые определяются через специальные индикаторы (эффект для инвестиций, транспортного комплекса, агломераций, связности территорий и т.д.).

Затем Российский фонд прямых инвестиций и ВЭБ должны будут оценить возможность привлечения внебюджетного финансирования, после чего группы объектов ранжируют по соотношению индекса экономических эффектов и величины требуемой государственной поддержки. На основе этого и принимается решение о финансировании проектов. При этом не будут конкурировать между собой объекты разных видов транспорта (например, железнодорожный и авиационный). Мероприятия плана могут корректироваться по ходу их исполнения.

Как это скажется на плане

«Правительство находится в процессе разработки методики оценки эффективности проектов инфраструктурного плана; пока консенсус не достигнут. На финансирование и текущую работу эта работа влиять не будет и не должна», – сказал РБК федеральный чиновник. Методику решили доработать в начале февраля, уточнил он, заниматься этим будут **Минтранс** и Минэкономразвития. Власти хотят создать единый стандарт оценки социально-экономических эффектов – сейчас все оценивают их по-разному, отметил еще один федеральный чиновник.

Пока экономический эффект инфраструктурных проектов оценивается, реализация начатых или уже начинающихся проектов останавливаться не должна, говорится в протоколе совещания о документе, которое в конце января прошло у первого вице-премьера, министра финансов Антона Силуанова. Минфин не ответил на запрос РБК. В будущем на основании методики будут приниматься решения о включении того или иного объекта в комплексный план.

<https://www.rbc.ru/economics/19/02/2019/5c6ac3339a79471423e559c7>

ВЕСТИ-БИРОБИДЖАН; 2019.02.19; ТРАНСГРАНИЧНЫЙ МОСТ ИЗ РОССИИ В КИТАЙ И ПУНКТ ПРОПУСКА В СЕЛЕ НИЖНЕЛЕНИНСКОЕ БУДУТ ВВЕДЕНЫ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ СИНХРОННО

Трансграничный мост из России в Китай и пункт пропуска в селе Нижнеленинское будут введены в эксплуатацию синхронно. Договоренность об этом достигнута в ходе встречи губернатора области Александра Левинталя с министром транспорта России Евгением **Дитрихом** на Российском инвестиционном форуме в Сочи. Министр подтвердил, что принято окончательное решение о синхронизированном запуске моста и пункта пропуска. При этом Евгений **Дитрих** отметил, что если в этом году необходимо ввести в строй пункт пропуска для начала импорта и экспорта товаров, то в дальнейшем будет реализован проект по созданию крупномасштабного логистического центра с учетом увеличения объемов грузоперевозок.

На 16% увеличился пассажиропоток через границу в Дальневосточном регионе после снижения норм беспошлинного ввоза товаров. В январе нынешнего года таможенную границу в регионе деятельности Дальневосточного управления пересекли почти 350 тысяч физических лиц. Вес товаров, доставляемых сейчас в Россию перевозчиками, существенно не изменился (в январе было – 26 тонн, год назад – на 3 тонны больше). При этом в два раза увеличилось число случаев ввоза товаров с превышением установленных норм. Сумма уплаченных таможенных платежей уменьшилась всего на 10%. Напомним, с 1 января действуют новые правила беспошлинного ввоза товаров на территорию стран

Евразийского экономического союза. Беспощадно физические лица могут ввезти товары для личного пользования на сумму до 500 евро и весом до 25 кг (ранее 1500 евро и 50 кг). ГосДума в первом чтении приняла законопроект, ужесточающий наказание водителей, которые скрылись с места ДТП, где пострадали или погибли люди. Как сообщил депутат ГосДумы от ЕАО Анатолий Тихомиров, нарушителю в этом случае грозит лишение свободы на срок от трех до девяти лет. «Ежегодно с места совершения ДТП сбегает около трехсот тысяч человек. Сейчас беглецам грозит лишение права управления автомобилем на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до 15-ти суток. Однако, как показывает практика, с места аварии скрываются в основном люди в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. И после того, как их нашли, нет возможности подтвердить эту информацию, а значит и санкции к ним применяются менее жесткие: как к трезвым водителям. Новый закон устраняет эту несправедливость», – отметил политик.

...

<https://biratv.ru/vesti-birobidzhan-19-fevralya-2019/>

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/sdacha-zheleznodorozhnogo-mosta-nizhneleninskoe-tuntszyan-knr-i-punkta-propuska-proizoydet-sinkhronn/>

ТВК; 2019.02.18; В КРАСНОЯРСКЕ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ПРИМЕТ ПЕРВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ

Новый терминал красноярского аэропорта примет первые международные рейсы 19 февраля.

Как сообщили в пресс-службе аэропорта, первым терминал примет рейс из Таджикистана, а отправит – в Китай.

До этого за границу пассажиров отправляли из старого здания терминала №2. С 19 февраля пункт пропуска появится в современном терминале. Приказ об этом подписал на прошлой неделе **министр транспорта** России Евгений **Дитрих**.

Напомним, новый аэропорт открыли два года назад. И все это время он обслуживал только внутренние рейсы. При этом количество пассажиров, которые улетели из Красноярска за границу, за 2018 г. выросло на 6% и превысило 507 тыс. человек.

<https://tvk6.ru/publications/news/40791/>

ГУДОК; ТИМУР БЕК; 2019.02.18; АО «ФПК» НАМЕТИЛО РАЗВИТИЕ ВСМ МОСКВА – КАЗАНЬ И НАПРАВЛЕНИЯ ЦЕНТР – ЮГ

АО «Федеральная пассажирская компания» запланировала реализацию 14 инициатив для достижения своих стратегических целей. Их она обнародовала в ежеквартальном отчете за четвертый квартал 2018 года, опубликованном на сайте раскрытия информации Скрин.

Среди этих инициатив есть две, связанные с повышением скорости перевозок: «запуск и развитие высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ)» и «ускорение и запуск поездов в пассажироемком направлении «Центр – Юг»». В настоящее время подготовка к строительству ВСМ «Москва – Казань» находится на финальной стадии, сообщил накануне заместитель председателя правительства РФ **Максим Акимов**. «Мы готовы приступить к стройке, ведем дискуссии относительно финансовых параметров», сказал он. Проект станет частью коридора «Евразия».

Также в список инициатив вошли корректировка составности (включение и отцепка пассажирских вагонов), максимизация применения двухэтажного подвижного состава (замена одноэтажных вагонов), повышение эффективности управления доходами, применение постоянных схем курсирования (секционных составов), оптимизация вагонной составляющей, запуск новых поездов (скоростных, традиционных на прибыльных направлениях), развитие региональной хабовой модели, ввод и развитие

нового продуктового предложения (тип и классы обслуживания), развитие сегмента «эконом-бюджет», развитие инновационного подвижного состава, развитие дополнительных бизнесов, развитие агрегации билетов и выход в автобусный бизнес.

Часть инициатив, требующих проведения мероприятий по развитию инфраструктуры, в частности, по запуску новых поездов составом из двухэтажных вагонов и устранению ограничений на их пропуск, ускорения поездов на направлении «Центр – Юг», по запуску ВСМ и приобретению инновационного подвижного состава, требуют участия и поддержки со стороны ОАО «Российские железные дороги», пояснило АО «ФПК».

Целевые показатели АО «ФПК» на период до 2025 года синхронизированы с проектом Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» и предусматривают увеличение объемов пассажирских перевозок на 17% к уровню 2018 года (от 91,6 млрд пасс-км до 106,8 млрд пасс-км), рост EBITDA в 2,5 раза к уровню 2018 года (с 22,8 млрд руб. до 56,7 млрд руб.) и закупку около 4 тысяч новых вагонов.

АО «Федеральная пассажирская компания» – дочернее общество ОАО «Российские железные дороги». АО «ФПК» является национальным пассажирским железнодорожным перевозчиком.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1453948>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.02.19; ПЛАТИ НА ВЫХОДЕ; ЗА ПРОЕЗД НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ МОЖНО БУДЕТ РАССЧИТАТЬСЯ «ТРОЙКОЙ»

Разрешить пассажирам будущих Московских центральных диаметров (МЦД) оплачивать проезд картой «Тройка» планировалось уже давно. Но для этого требовалось адаптировать федеральную законодательную базу. Ведь поезда пойдут по действующим железнодорожным путям, и пассажирам будет неудобно делать пересадки на метро и МЦК, если билеты разные. Теперь в существующие нормативно-правовые акты **министерства транспорта** внесены изменения, которые не только предусматривают использование «Тройки» и других привычных средств оплаты на МЦД, но и накладывают на пассажиров обязанность валидировать проезд дважды. Зачем? – разобрался обозреватель «РГ».

Уже сейчас понятно, что на МЦД единой стоимости поездки, как в столичном метро или МЦК, не будет. Ведь, согласитесь, странно, если одинаково будут платить пассажиры, которые, например, проезжают весь диаметр от Одинцово до Лобни, проскакивая Москву, и те, кому надо проехать всего 2-3 станции. Поэтому больше платить будет, как и сейчас, тот, кто едет дальше. «Подобная практика удобна для транспортных систем с зональной оплатой проезда, когда фактическая стоимость проезда формируется автоматически в зависимости от дальности поездки», – объяснили в департаменте транспорта Москвы. При этом сами тарифы и зоны для МЦД пока не определены.

Предполагается, что пассажир будет прикладывать «Тройку» к валидатору два раза – в самом начале поездки и в конце. Еще заплатить можно будет банковскими картами, электронными билетами, гаджетами, оснащенными технологией NFC, и даже с помощью QR-кода. Система автоматически посчитает, какое расстояние было пройдено и спишет нужную сумму.

Важно заметить, что будущие зоны никак не коснутся обычного метрополитена и МЦК. Ведь в начале февраля ряд СМИ написали, что речь идет о подземке, когда увидели информацию о тендере на разработку новой билетной системы. Москвичей запугали, что платить придется чуть ли не за переход с «Лубянки» на «Кузнецкий Мост». «В Московском метрополитене и на МЦК не планируется вводить зональные тарифы на проезд», – успокоили в дептрансе.

По сути, на МЦД будут реализовать тот же принцип, что уже действует в пригородных электричках, где цена поездки зависит от зоны и пройденного расстояния. Так, например,

по территории Москвы ехать дешевле, а по области стоимость выше. Само собой, пассажирам наверняка предложат и целый набор абонементов наподобие тех, которые есть у Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК). К примеру, это могут быть выгодные предложения для отдельных или одновременно нескольких зон. Стоит также отметить, что на МЦД будет так же действовать программа лояльности карты «Тройка», по которой начисляются бонусы и скидки.

<https://rg.ru/2019/02/18/reg-cfo/passazhiry-smogut-rasschitatsia-trojkoj-za-proezd-na-mcd.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6129043>

<https://ria.ru/20190218/1551011474.html>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-uprostit-oplatu-poezdok-pri-peresadke-s-elektrichki-na-metro.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/2864523>

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1453935>

ТВ:

<https://360tv.ru/news/obschestvo/novye-pravila-proezda-v-elektrichkah-i-metro-razrabotali-v-mintranse/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; ИТОГОМ РИФ В СОЧИ СТАЛИ КОНТРАКТЫ НА 1 ТРЛН РУБ. – МЕДВЕДЕВ

Контракты на общую сумму 1 трлн рублей заключены по итогам Российского инвестиционного форума (РИФ) в Сочи, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев. «При проведении форума обычно предписываются контракты, во всяком случае, сейчас, по данным Росконгресса, таких контрактов было подписано приблизительно на триллион рублей», – сказал Д.Медведев в понедельник на совещании с вице-преьерами, подводя итоги РИФ.

Он отметил, что эта приличная сумма, которая отражает интерес инвесторов.

Премьер напомнил, что в этом году главной темой форума стали национальные проекты. «Мы с вами обсуждали их в самом разном направлении, реализацию проектов, взаимодействие с регионами, бизнесом и экспертами. Все эти предложения нужно тщательно проанализировать. Наиболее значимые должны получить форму поручений, прошу их подготовить», – сказал Д.Медведев.

ГАЗЕТА.РУ; 2019.02.18; ГЛАВА РОССИЙСКОГО СОЮЗА ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ (РСПП) АЛЕКСАНДР ШОХИН В ИНТЕРВЬЮ «ГАЗЕТЕ.RU» РАССКАЗАЛ О «ТРИНАДЦАТОМ НАЦПРОЕКТЕ»

Говоря о том, что условия для того, чтобы бизнес инвестировал в нацпроекты пока не созданы, Шохин отметил, что есть условный тринадцатый национальный проект – развитие магистральной инфраструктуры.

«Бизнес готов вкладываться в это, в том числе в высокоскоростное железнодорожное движение», – отметил глава РСПП.

Он привел в пример проект высокоскоростной магистрали «Москва-Казань», с которым правительство никак не определится – будет он, или нет.

«Правительство уже полгода думает над условиями, и несколько версий Минфин предлагал для обсуждения с бизнесом. Условно это закон о защите и поощрении инвестиций. Самый главный пункт – стабилизационная оговорка», – заявил Шохин.

Глава РСПП отметил, что законопроект нужен, чтобы понимать, будет ли власть гарантировать идущему в нацпроекты бизнесу стабильность базовых регуляторных условий и налогов, в нем должны быть оговорены механизмы компенсации потерь в период реализации нацпроектов.

«Пока нет инструментария поддержки частного инвестора государством, нельзя сказать, сколько нацпроектов бизнес готов поддержать», – заключил Шохин.

https://www.gazeta.ru/business/news/2019/02/18/n_12653587.shtml

РИА НОВОСТИ; 2019.02.18; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛОЖИЛО РАСПРОСТРАНИТЬ РЕЖИМ ТОР НА АРКТИКУ

Минэнерго РФ предлагает распространить режим территорий опережающего социально-экономического развития на Арктику, сообщил министр энергетики РФ Александр Новак. «Мы предлагаем рассмотреть возможность распространения режима территорий опережающего социально-экономического развития и механизмов, применяемых на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе, на Арктическую зону России. В то же время уже проделана большая работа в части налогового законодательства», – говорится в колонке Новака для журнала «Нефтегазовая вертикаль», опубликованной на сайте Минэнерго РФ.

Он отметил, что РФ сможет обеспечить значительную часть растущих мировых потребностей в нефти и газе, в том числе за счет Арктики. Ресурсы Арктической зоны РФ составляют более 35 миллиардов тонн нефти и 210 триллионов кубометров газа.

«В настоящее время идет формирование портфеля перспективных арктических проектов, в который уже включено порядка 150 проектов, в том числе в сфере добычи и переработки полезных ископаемых – более 48%, геологоразведки – 7%, реализации проектов на шельфе – 7%, промышленности и энергетики – по 5%», – написал Новак. Общая стоимость проектов составляет почти 5 триллионов рублей, при этом около 4 триллионов рублей приходится на внебюджетные источники.

Резидент территории опережающего развития получает ряд льгот: 0% налог на прибыль в течение первых пяти лет (20% при общем налоговом режиме), 12% – на следующие пять лет, 0% налог на землю в течение первых трех лет, 0% налог на имущество в течение первых пяти лет. Кроме того, совокупная ставка по страховым сборам снижается на 10 лет до 7,6% (30% при общем режиме). Для резидентов ТОР доступен режим свободной таможенной зоны. Он, в частности, предполагает беспошлинный и безналоговый ввоз, хранение и потребление иностранных товаров.

<https://ria.ru/20190218/1551019164.html>

ГТРК «АЛТАЙ»; 2019.02.18; БЕЗОПАСНОСТЬ БАРНАУЛЬСКОГО АЭРОПОРТА ПРОВЕРИТ ГЛАВА ОБЩЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ

Безопасность барнаульского аэропорта проверит глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Илья Зотов – член Общественного совета при **Федеральной службе по надзору в сфере транспорта**. Его визит в Сибирь состоится с 18 по 20 февраля. Как передает ГТРК «Алтай», ожидается, что Зотов посетит аэропорты в Новосибирске и в Барнауле, где 12 февраля произошло ЧП с трапом. Кроме того, Илья Зотов проверит работу общественного транспорта, и презентует проект по борьбе с нелегальными перевозчиками.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3117434>

ПРАЙМ; 2019.02.19; СЕКРЕТАРЬ СОВБЕЗА РФ ПАТРУШЕВ НА УРАЛЕ ОБСУДИТ БЕЗОПАСНОСТЬ В ШКОЛАХ И НА ТРАНСПОРТЕ

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев во вторник в Тюмени проведет выездное совещание по вопросам обеспечения безопасности в Уральском федеральном округе, в частности, на транспорте и в учебных заведениях.

Предстоящее совещание открывает серию таких мероприятий, которые ежегодно проводятся секретарем Совбеза в каждом из восьми федеральных округов Российской

Федерации. Темой каждого совещания становятся различные актуальные вопросы обеспечения национальной безопасности в российских регионах.

В этот раз с полномочным представителем президента РФ в УрФО, главами регионов Урала, а также представителями федеральных министерств и ведомств намечено обсудить вопросы обеспечения безопасности на транспорте и в образовательных организациях, сообщила пресс-служба аппарата СБ.

КРУПНЫЕ ДТП НА УРАЛЕ

За последние месяцы на дорогах Урала произошел ряд крупных дорожно-транспортных происшествий. В октябре прошлого года ДТП с автобусом и легковым автомобилем произошло в Красногорском районе города Каменск-Уральский Свердловской области на остановке общественного транспорта. В аварии пострадали 17 человек, из них семеро госпитализированы, водитель легковушки скончался. В конце ноября в Каслинском районе при столкновении четырех автомобилей погибли пять человек.

В конце декабря один человек погиб и еще 10 пострадали при столкновении двух грузовиков и еще нескольких автомобилей на федеральной трассе Пермь – Екатеринбург, вблизи населенного пункта Нижние Серги.

В январе этого года три человека погибли, еще пятеро, включая троих детей, пострадали при столкновении двух легковых автомобилей на трассе в Свердловской области. Также в Свердловской области водитель лесовоза спровоцировал ДТП, в котором погибли четыре человека, включая двоих шестимесячных младенцев.

ТЕМЫ ПРЕДЫДУЩЕГО СОВЕЩАНИЯ

По традиции, на совещании будут обсуждаться итоги выполнения решений, принятых по итогам предыдущего аналогичного совещания. Оно прошло 20 марта прошлого года в Екатеринбурге. Тогда обсуждались дополнительные меры по защите населения при возникновении угроз чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также ход реализации планов по импортозамещению в целях обеспечения национальной безопасности.

Тогда Патрушев, в частности, указал на необходимость к 2019 году обеспечить все субъекты УрФО работающей системой экстренного вызова оперативных служб по единому номеру «112». Как отмечал секретарь СБ, особое внимание надо было уделить устойчивой работе автоматизированных средств централизованного оповещения об угрозе возникновения ЧС. По данным на март 2018 года этой системой было охвачено только 88,5% населения округа.

Кроме того, Патрушев заявил о неблагоприятной ситуации с загрязнением воздуха на Урале, так как предельно допустимые концентрации вредных веществ там превышали среднероссийские значения. По его словам, хуже всего ситуация обстоит в Свердловской и Челябинской областях. Патрушев также сообщил, что в 2017 году более 35% проб питьевой воды из источников централизованного водоснабжения на Урале не соответствовали санитарно-химическим требованиям.

На прошлогоднем совещании Патрушев также подчеркивал, что для УрФО особую актуальность имеют природно-очаговые и зоонозные инфекции, которые создают риски возникновения чрезвычайных ситуаций. Лишь треть скотомогильников с возбудителями сибирской язвы на Урале на тот момент отвечали необходимым санитарным нормам, в случае подтопления в половодье это создает риск попадания возбудителей болезней на поверхность, отмечал Патрушев.

Что касается вопросов импортозамещения, то, как сообщил год назад Патрушев, в Уральском федеральном округе в гражданских отраслях промышленности намечено выполнить свыше 200 проектов по этой теме. Речь шла о проектах в нефтегазовой сфере, машиностроении, металлургии, медицине, агропромышленном комплексе и в сфере транспорта. Четверть из них на тот момент уже выполнялась. В частности, в Свердловской области налажено производство отечественного инсулина и пассажирских

электropоездов «Ласточка», а в Курганской области приступили к производству бурового оборудования.

Важно, чтобы выпускаемая в регионах импортозамещающая продукция была конкурентоспособной и могла поставляться на экспорт, подчеркивал Патрушев. Вместе с тем в УрФО сохраняется высокая зависимость предприятий нефтегазового комплекса, энергетики, радиоэлектроники, сельского хозяйства от импорта технологий, оборудования и продуктов, указывал секретарь СБ.

При этом в ряде региональных планов по импортозамещению не были определены его конкретные цели, а также отсутствовала оценка критического уровня импортозависимости и целевые показатели, характеризующие уровень конкурентоспособности выпускаемой продукции, сообщил Патрушев. Он указал на необходимость в кратчайшие сроки доработать эти документы.

<https://1prime.ru/News/20190219/829730724.html>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.02.18; В РОССИИ МОЖЕТ СТАТЬ БОЛЬШЕ БЕТОННЫХ АВТОДОРОГ; СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ТАКИХ ДОРОГ ДОЛЬШЕ

До конца марта власти должны решить, нужно ли увеличивать число автодорог с цементобетонным покрытием, следует из опубликованных поручений премьер-министра Дмитрия Медведева.

Сейчас в России строятся в основном асфальтобетонные дороги. Протяженность же федеральных автодорог с цементобетонным покрытием составляет лишь около 1300 км (меньше 3% федеральных дорог), рассказывает представитель **Росавтодора**. За 2017-2018 гг. было введено несколько участков общей протяженностью 72 км, в том числе на дорогах М4 «Дон» и в Волгоградской области.

Еще в 1980-х гг. протяженность дорог с бетонным покрытием превышала 10 000 км, говорит директор по корпоративным отношениям LafargeHolcim Виталий Богаченко. С тех пор резко сократилось число объектов, в проектах которых рекомендованы цементобетонные покрытия, научные исследования в этой области были заморожены, а нормативные документы не обновлялись более 30 лет, производство машин и механизмов для укладки и уплотнения цементобетонных смесей было фактически остановлено. Сложился ошибочный стереотип, что дороги с цементобетонным покрытием значительно дороже дорог с асфальтобетонным покрытием и обеспечить нужное качество их строительства в России нельзя, объясняет Богаченко.

Еще одна причина сокращения протяженности дорог с цементобетонным покрытием – низкие темпы строительства новых, говорит федеральный чиновник: строится меньше, чем выходит из строя.

Но расчеты и международная практика показывают, что срок службы цементобетонных дорог минимум в 2 раза больше, чем асфальтобетонных, говорит Богаченко. Цементобетонные дороги более дорогие в процессе строительства, но у них гораздо дольше срок эксплуатации, поэтому в долгосрочной перспективе их строительство должно быть выгоднее, согласен аналитик «ВТБ капитала» Владимир Беспалов.

Переход же на цементобетонное покрытие может помочь выполнить поручение правительства. В 2017 г. власти решили, что нормативные межремонтные сроки автодорог должны быть увеличены: обычный ремонт – до 12 лет, а капитальный – до 24. Сейчас трассы ремонтируются фактически каждые шесть лет. «Межремонтные сроки [цементобетонных дорог] составляют порядка 30-40 лет, что в долгосрочной перспективе может сэкономить бюджетные деньги, а также увеличить пропускную способность для большегрузов», – говорил замуководителя **Росавтодора** Дмитрий Прончатов (его слова приводит пресс-служба).

Представители Минстроя, **Минтранса**, Минпромторга, Минэкономразвития не ответили на запросы «Ведомостей» в понедельник вечером.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/02/18/794464-rossii-mozhet-betonnih-avtodorog>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-mogut-uvelichit-obemi-stroitelstva-tsementobetonnih-dorog-2019-02-18/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6ab9c59a794710ad51bb30>

ТАСС; 2019.02.18; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБСУДИТЬ НА СЛУШАНИЯХ ПЛАНЫ КАБМИНА ПО УЖЕСТОЧЕНИЮ ДОРОЖНЫХ ШТРАФОВ

Фракция «Единая Россия» и комитет Госдумы по госстроительству и законодательству предлагает 11 марта провести общественные слушания «Стратегия безопасности дорожного движения: соответствие скоростного режима и состояния улично-дорожной сети мерам по ужесточению ответственности водителей», где будут обсуждаться планы правительства по увеличению размера дорожных штрафов. Об этом на пресс-конференции в понедельник сообщил первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков («Единая Россия»).

«11 марта предлагаем на своей площадке провести общественные слушания с широким представительством профильных ведомств. Мы приглашаем и МВД, и **Минтранс**. Мы предлагаем обсудить тему повышения штрафов, прежде чем двигаться дальше», – сказал Лысаков.

По его словам, среди возможных дискуссионных вопросов будут «ревизия и аудит федеральных дорог» в части обоснованности ограничений скоростного режима и установки систем автоматической фото- и видеофиксации, возврат практики участия ГИБДД в организации дорожного движения, а также корректировка в сторону увеличения ограничения скорости на федеральных трассах. «И только после этого можно говорить об отмене существующего ненаказуемого скоростного лимита в 20 км/ч и его замены на [лимит в] 10 км/ч», – считает депутат.

Лысаков напомнил, что 14 декабря правительство РФ поручило МВД и **Минтрансу** подготовить предложения по изменению Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП) и ужесточения штрафов за нарушения ПДД. «В частности, до 1 марта 2019 года МВД и **Минтрансу** России совместно с заинтересованными ведомствами поручено представить предложения по поправкам, устанавливающим административную ответственность за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10 км/ч, но не более 20 км/ч», – добавил депутат.

Однако, по мнению замглавы комитета, инициативы по ужесточению наказания за нарушение ПДД «могут иметь негативный общественный резонанс». «Социальной реакцией на подобные предложения станет правовой нигилизм: многие просто перестанут платить штрафы», – предупредил он.

В этом контексте Лысаков считает важным проведение всестороннего анализа инициативы, ее общественное обсуждение с участием специалистов и экспертов.

<https://tass.ru/obschestvo/6129840>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190218/1551025380.html>

<https://rg.ru/2019/02/18/v-gd-predlozhili-uvelichit-skorosti-na-trassah-a-potom-obsuzhdat-shtrafy.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; ДЕПУТАТ ЛЫСАКОВ ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ ДО 5 ТЫС. РУБ. ШТРАФ ЗА МАНИПУЛЯЦИИ С ГАДЖЕТАМИ ЗА РУЛЕМ

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков считает необходимым увеличить штрафы за разговоры по телефону и использование гаджетов за рулем до 5 тыс. рублей.

«Я считаю, что стоит увеличить штрафы за разговоры по телефону максимально до 5 тыс. рублей. И не только за разговоры, а за любые действия с гаджетами», – сказал В.Лысаков журналистам на пресс-конференции в понедельник.

Он заявил о необходимости проработки этого предложения.

На ту же тему:

<https://iz.ru/846977/2019-02-18/deputat-prizval-uvelichit-shtrafy-za-ispolzovanie-gadzhetov-za-rulem>

<https://tass.ru/obschestvo/6129330>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.18; ГИБДД ХОТЯТ ВЕРНУТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО УТВЕРЖДЕНИЮ ПЛАНОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Комитет Госдумы по государственному строительству и законодательству предлагает вернуть ГИБДД полномочия утверждать планы и проекты по организации дорожного движения, заявил первый зампреда комитета Вячеслав Лысаков.

Сейчас заказчиками проектов организации дорожного движения (ПОДД) являются: для автомобильных дорог федерального значения – **Федеральное дорожное агентство**, уполномоченные управлять этими дорогами; для автодорог субъектов РФ и муниципальных дорог – органы исполнительной власти, уполномоченные управлять этими дорогами; для ведомственных автодорог – владельцы этих дорог. ГИБДД не занимается этим уже несколько лет.

«Наш комитет запросил точку зрения правительства на идею возврата полномочий для Госавтоинспекции по утверждению планов и проектов по организации дорожного движения», – сказал Лысаков на пресс-конференции в международном пресс-центре МИА «Россия сегодня».

По его словам, комитет предлагает провести широкое обсуждение этой темы «взвешенно и прозрачно».

<https://ria.ru/20190218/1551030827.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.18; В ЕР ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ ВЫСАДКУ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ «БЕЗБИЛЕТНИКОВ» НА МОРОЗ

Эксперты и активисты партийного проекта «Единой России» «Безопасные дороги» предлагают региональным министерствам транспорта принять регламенты, запрещающие высадку несовершеннолетних безбилетных пассажиров из общественного транспорта, сообщает пресс-служба партии.

«В последнее время участились случаи, когда кондукторы в сильный мороз высаживают детей из общественного транспорта, и ребятам приходится идти домой пешком, подвергая опасности свою жизнь и здоровье. Как минимум, это не по-человечески, это издевательство. Мы считаем, что контролер не имеет права оставлять ребенка на морозе, так как возникает реальная угроза жизни и здоровью последнего», – приводит пресс-служба слова координатора партийного проекта, зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимира Афонского

По сообщению пресс-службы, регулирующий этот вопрос документ уже принят в Санкт-Петербурге. Он запрещает контролерам высаживать несовершеннолетних граждан и обязывает их информировать диспетчеров о каждом конкретном эпизоде, а также вносить на конечной станции запись в так называемую «конфликтную книгу». По мнению Афонского, опыт Санкт-Петербурга может быть распространен на всю страну.

«Мы рекомендуем региональным координаторам партпроекта войти в состав общественных советов при региональных министерствах транспорта и посмотреть, существуют ли подобные регламенты в их регионах. В случае отсутствия таких нормативных документов мы будем рекомендовать разработать их и принять на основе опыта Санкт-Петербурга», – заявил Афонский.

<https://ria.ru/20190218/1551024737.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; РЕЕСТР ВСЕХ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В РФ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАН В АВГУСТЕ

МВД РФ планирует создать государственный реестр всех транспортных средств с августа текущего года, сообщила «Интерфаксу» официальный представитель министерства Ирина Волк.

«МВД России разработан проект постановления правительства Российской Федерации «О государственном реестре транспортных средств», которым предусмотрено формирование и ведение реестра, установление порядка доступа к сведениям, которые в нем содержатся, а также выдача выписок с данными из реестра заинтересованным лицам и организациям», – сказала И.Волк.

По ее словам, создание государственного реестра транспортных средств обеспечит их госучет, а также межведомственное информационное взаимодействие при предоставлении государственных услуг и исполнении государственных функций в электронном виде.

Первоначальное формирование реестра будет осуществляться из сведений о транспортных средствах, состоящих на государственном учете по состоянию на дату вступления в силу настоящего постановления, пояснила И.Волк.

«Разработанный нормативный правовой акт направлен на реализацию положений Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Вступление в силу разработанного проекта постановления Правительства Российской Федерации предусмотрено в единую дату – с 4 августа 2019 года», – рассказала представитель МВД РФ.

Она добавила, что в настоящее время проект постановления проходит процедуру общественного обсуждения на портале проектов нормативных правовых актов.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6129457>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; СИСТЕМА БРОНИРОВАНИЯ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА – ЗАМГЛАВЫ МИНСТРОЯ

Министром России намерен внедрить систему раннего бронирования парковочных мест в крупных российских городах, заявил в интервью «Интерфаксу» замглавы ведомства Андрей Чибис.

В больших городах должны появиться парковки с удобным способом оплаты, с возможностью посмотреть в приложении свободные парковочные места. Мы хотим прийти до того, чтобы была возможность бронировать места на парковке. Эта задача реализуема», – сказал А.Чибис.

Он отметил, что в ближайший год система бронирования может появиться в российских городах, и если проект «взлетит», то может быть внедрен в Москве.

«Конечно, бронь очень удобна – для любого водителя, особенно для тех, кто едет с ребенком или пожилым человеком, и заранее понимает, что приедет к определенному времени, заранее бронируя парковку. Более того, понимая, что свободной парковки нет, часть из нас выберет такси или общественный транспорт», – подчеркнул замглавы Минстроя.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/18/nuzhno-li-vnedriat-sistemu-predvaritelnogo-bronirovaniia-parkovok.html>

ТАСС; 2019.02.18; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕВЫГОДНЫМИ ЗОНАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ В МЕТРО МОСКВЫ

Ввод зональных тарифов для проезда в метро снизит привлекательность всего городского транспорта Москвы и заставит горожан чаще пользоваться личными автомобилями. Такое мнение высказали в понедельник опрошенные ТАСС эксперты.

В газете РБК 5 февраля со ссылкой на участников IT-рынка появилась информация о том, что метрополитен заказал разработку новой системы оплаты проезда, при которой цена поездки будет зависеть от зоны проезда, сумма контракта, по данным издания, оценивается в 670 млн рублей. Комментируя это, в пресс-службе подземки ТАСС пояснили, что разработка нужна для оплаты проезда на пригородной железной дороге, где цена поездки зависит от дальности следования поездов.

Метрополитен не готов

«С точки зрения в целом выгоды для города лучше, если максимальное число людей передвигается на общественном транспорте. Введение зональности – это гарантированно шаг, который отпугнет, как минимум, часть пассажиров, особенно тех, кто им сейчас не пользуется или пользуется мало. А это как раз именно та аудитория, которую больше всего хотят привлечь власти – пользователи личного транспорта», – сказал руководитель направления «Общественный транспорт» экспертного центра Probok.Net Александр Чекмарев.

Кроме того, чтобы подтвердить оплату за проезд в той или иной зоне, пассажирам придется прикладывать билет на выходе, технически метрополитен к этому не приспособлен. «С организационной точки зрения здесь тоже, к сожалению, есть недостатки. На станциях с большим пассажиропотоком могут просто возникать давки на выходе, причем эти давки намного страшнее и серьезнее, чем давки на входе, потому что снизу людей подвозят эскалаторы и поезда. Кто-то обязательно потеряет свой билет, будет продираться через толпу, чтобы купить новый – это приведет к росту задержек, связанных с выходом», – пояснил Чекмарев.

Ущемление прав жителей

«Введение зональных тарифов в условиях нынешней транспортной ситуации в Москве представляется мне логичным только в том случае, если цены останутся на прежнем уровне для жителей периферийных районов и присоединенных территорий. Чтобы они не почувствовали, что ущемляются их права, и не стали заложниками своего же места проживания», – сказал председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

По его словам, власти Москвы вкладывают миллиарды рублей для строительства новых линий метро, в том числе за пределами МКАД, повышение транспортной доступности является одной из столичных госпрограмм. Разделение метро на зоны снизит его привлекательность и будет стимулировать жителей периферийных районов и новых присоединенных территорий чаще пользоваться личным транспортом, уверен эксперт. «В Москве функционирует гибкая и мобильная система оплаты проезда, разработаны единые тарифы и удобные способы оплаты. Разделение метро на зоны создаст дискомфорт пользователям всех видов транспорта», – добавил собеседник агентства.

Для метро и наземного транспорта в Москве разработан единый тариф, который не зависит от зон и дальности перемещения пассажира. Для оплаты проезда действует электронная транспортная карта «Тройка», на нее также можно записать билеты на городской транспорт, билеты на электрички, аэроэкспрессы. Пополнить электронный

кошелек карты можно в кассах метрополитена и банкоматах банков- партнеров. Кроме того, для оплаты проезда доступны билеты «Единый» на одну, две, 20, 40 и 60 поездок. По мнению директора Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» Константина Трофименко, зональность в метро может иметь смысл, когда «замкнется» Большая кольцевая линия (БКЛ) метро, это произойдет не ранее 2021 года.

«Стратегически есть задача максимальное количество пассажиров перераспределить с существующих перегонов на Большое кольцо. Оно и так на себя возьмет примерно 25% существующего трафика, который едет через центр, если проезд по БКЛ будет дешевле, то разгрузка будет еще 20%. Но до окончания стройки БКЛ об этом точно никто говорить не будет», – заключил собеседник агентства.

Ранее Московский метрополитен объявил о подготовке к реформе билетной системы, которая предусматривает персонализацию карт «Тройка» и возможность интеграции с билетными системами других регионов. Предполагается, что пассажиры получат возможность проверить баланс карты, заблокировать ее, а остаток на счете перенести на другую карту. Карту «Тройка» можно будет пополнять в режиме реального времени без дальнейшей активации средств через желтый информационный терминал. Пополнить карту и записать на нее все виды билетов без активации у терминала можно будет и через приложение «Метро Москвы».

<https://tass.ru/ekonomika/6128637>

КОММЕРСАНТ; 2019.02.18; ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПЛАТНЫХ ДОРОГ УВЕЛИЧИТСЯ НА 60%

Протяженность платных дорог в России к 2024 году составит 4,67 тыс. км., что на 60% больше показателя 2017 года. Доля магистралей, находящихся под управлением оператора «Автодор» и соответствующая нормативным требованиям, должна вырасти с 75% в 2017 году до 90,8% в 2024 году, передает RNS.

Как увеличение протяженности более чем в два раза отразится на тарифах, в Минтрансе пока не прогнозируют. «Говорить о размере тарифов на 2024 год сегодня преждевременно, это зависит от многих факторов», – заявил представитель ведомства.

По данным собеседника агентства, увеличение протяженности произойдет за счет магистралей М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Москва – Санкт-Петербург», А-113 ЦКАД, А-107, А-105. Кроме того, увеличится протяженность платных участков трассы Москва – Нижний Новгород – Казань.

<https://www.kommersant.ru/doc/3888930>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Protyazhennost-platnih-dorog-virastet-na-60-k-2024-godu-2019-02-18/>

ТАСС; 2019.02.18; УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «КАВКАЗ» В ИНГУШЕТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ К ОСЕНИ 2020 ГОДА

Власти Ингушетии планируют завершить реконструкцию самого крупного дорожного проекта в Северо-Кавказском федеральном округе – 26-километрового участка федеральной трассы «Кавказ» – до осени 2020 года, сообщили журналистам в пресс-службе главы региона.

«Уже проведены подготовительные и земляные работы на участке между селами Яндаре и Троицкое и укладка водопропускных труб. Уложено два слоя асфальтобетона протяженностью 6,9 км, а все работы мы планируем завершить к осени 2020 года. Теперь необходимо завершить формирование документации по планировке территории, чтобы Росавтодор своевременно выплатил компенсации собственникам земельных участков и

недвижимости, попадающих в зону строительства», – передает пресс-служба слова первого вице-преьера региона Багаудина Оздоева.

По его словам, на момент начала работ в зоне реконструкции находилось порядка 540 строений и земель сельхозназначения, из которых более 115 были не оформлены.

«Юнус-Бек Евкуров поручил членам правительства республики создать межведомственную комиссию для оперативного решения проблем, которая урегулирует ситуацию с объектами недвижимости, попадающими в зону строительства трассы», – говорится в сообщении

Для распределения транспортных потоков на объекте построят три транспортные развязки на разных уровнях. Существующий мост через реку Сунжа реконструируют, а рядом построят новый.

Ранее сообщалось, цельный участок федеральной трассы «Кавказ», длиной 26 км начали реконструировать в Ингушетии 13 сентября 2018 года. Проектом предусмотрено доведение расширения проезжей части до четырех полос. Реконструкцию проводит подведомственное **Росавтодору** ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Кавказ».

<https://tass.ru/severnyy-kavkaz/6131343>

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.02.18; РЕГИСТРАЦИЯ В СИСТЕМЕ ПЛАТОН ПОШЛА НА СПАД

Регистрация в системе «Платон» вернулась к своим среднестатистическим показателям. Согласно опубликованному отчету, за месяц, с 15 января по 14 февраля, к системе присоединились 8 тыс. перевозчиков и 10,7 тыс. грузовых автомобилей, передает Trans.ru. До этого начиная с июля прошлого года (с того самого момента, как функция администратора штрафов полностью перешла к **Ространснадзору** и «письма счастья» стали приходить всем владельцам большегрузов, вне зависимости от того, являются ли они пользователями «Платона»), регистрация на протяжении нескольких месяцев изобиловала рекордами.

Своего пика она достигла к трехлетию системы, когда за месяц к «Платону» присоединились 14 тыс. новых пользователей и 24,5 тыс. новых грузовых автомобилей.

Следствием усиления контроля за неплательщиками стало также и количество собранных за год средств – 23,5 млрд руб. При этом как минимум 4 млрд из них пришлось на штрафы: в конце ноября **Ространснадзор** отчитывался, что за 5 месяцев выписал 615 тыс. постановлений об административном наказании на сумму свыше 4,6 млрд руб.

Вместе с тем спад регистрации в системе и возвращение к прежним среднестатистическим показателям вполне закономерны. Если точное количество перевозчиков в стране уж точно никто не назовет, то число большегрузов (от 12 т) подсчитать можно – около 1,3 млн автомобилей. При этом не все они используются для перевозок по федеральным трассам, а под «Платоном» уже ездят 1,13 млн транспортных средств.

Продолжение рекордов грозило регистрацией в системе стольких автомобилей, сколько в базе ГИБДД не значится.

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/registratsiya-v-sisteme-platon-poshla-na-spad/>

КОММЕРСАНТ; АНДРЕЙ САЗОНОВ; 2019.02.18; ДЛЯ САМАРСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ЗАКУПЯТ НОВЫЕ ВАГОНЫ

В администрации Самары совместно с **министерством транспорта** и автомобильных дорог региона проработан вопрос закупки новых вагонов метрополитена и проведения капитального ремонта имеющихся. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе мэрии.

По данным администрации, в 2019 году для самарского метрополитена закупят 4 вагона, а до 2023 года планируется закупить 22 вагона и отремонтировать еще 24 вагона.

Ранее региональный **минтранс** обращался в департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы с просьбой безвозмездно передать вагоны метро. Обращение было связано с тем, что подвижной состав самарской подземки не обновлялся много лет. В связи с этим столичный метрополитен планировал безвозмездно передать Самаре подвижной состав стоимостью 1,98 млн руб. Однако администрация города посчитала эту меру нецелесообразной из-за высоких трат на эксплуатацию и ремонт вагонов «Русич».

<https://www.kommersant.ru/doc/3888835>

ТАСС; 2019.02.18; СУД ПЕТЕРБУРГА 11 МАРТА РАССМОТРИТ ИСК «МЕТРОСТРОЯ» К ВЛАСТЯМ ПО БАНКОВСКОЙ ГАРАНТИИ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области принял иск компании «Метрострой» к Дирекции транспортного строительства Петербурга с требованием отменить выплату в казну города банковской гарантии, которая вносилась компанией как исполнителем контракта на строительство подземки. Иск рассмотрят 11 марта, сообщается в определении суда.

«Принять исковое заявление. Возбудить производство по делу. Назначить предварительное судебное заседание арбитражного суда первой инстанции на 11 марта 2019 года», – говорится в определении.

Из материалов дела следует, что Дирекция транспортного строительства намеревалась добиться выплаты банковской гарантии от банка «Россия», которую «Метрострой» как участник госзакупок вносит для обеспечения надлежащего исполнения обязательств.

Госучреждение посчитало, что компания исполнила контракт от 2014 года на 6,6 млрд рублей на строительство подземки ненадлежащим образом и потребовала выплаты банковской гарантии. «Метрострой» с решением не согласился и обратился в суд. Кроме того, компания также требовала принять обеспечительные меры – запретить Северо-Западному Главному управлению Банка России списывать средства в пользу властей со счета банковской гарантии, однако суд отказал «Метрострою» в обеспечении.

Как сообщалось ранее, в Арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области также рассматривается еще несколько споров между властями города и «Метростроем». В частности, согласно материалам дел, суд также зарегистрировал ответный иск компании к властям, которые намеревались взыскать с нее 9 млн рублей. Заседание состоится 19 февраля.

Ситуация с «Метростроем»

Ситуация со строительством метро в Санкт-Петербурге вызвала широкий общественный резонанс, когда в декабре 2018 года 30 строителей станции «Театральная» объявили голодовку из-за невыплаты им зарплаты. Акция прекратилась в тот же день после переговоров работников с властями. Последние 30 декабря сообщили, что долги полностью погашены более чем перед 6,5 тыс. сотрудниками «Метростроя» и его подрядных организаций.

На прошлой неделе строители метро объявляли забастовку, однако вскоре завершили ее, так как им обещали погасить задолженность по зарплате до 11 февраля. Накануне в «Метрострое» сообщали, что задолженность за декабрь погашена перед 60% метростроителей. Власти также намеревались расторгнуть четыре крупных контракта с «Метростроем» на работы по строительству городской подземки из-за срывов сроков сдачи новых станций. Компания с этим решением не согласилась и подала в суд.

Затем руководство города объявило об отмене решения о расторжении, если компания сможет в короткие сроки решить финансовые проблемы, а также заключить мировое соглашение с Федеральной налоговой службой (ФНС), которая в арбитраже требовала признать «Метрострой» банкротом из-за долгов по налогам.

16 февраля стало известно, что компания и ФНС подписали мировое соглашение, его планируют представить на утверждение Арбитражному суду в рамках следующего заседания по делу о банкротстве «Метростроя», которое перенесено на 19 февраля.

<https://tass.ru/proisshestviya/6128879>

ТАСС; 2019.02.18; РОСТРАНСНАДЗОР ПЛАНИРУЕТ АРЕСТОВЫВАТЬ АВТОМОБИЛИ НЕЗАКОННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В МАХАЧКАЛЕ

Территориальный отдел Государственного автодорожного надзора по Дагестану совместно с администрацией Махачкалы планирует внедрить в ближайшее время практику арестов автомобилей незаконных перевозчиков в Махачкале и перемещения их на спецстоянки по примеру Москвы, сообщили журналистам в понедельник в пресс-службе территориального отдела **Ространснадзора**.

«В ближайшее время в рамках борьбы с незаконными перевозчиками территориальным отделом [**Ространснадзора**] совместно с администрацией Махачкалы будет внедрена практика применения административных и обеспечительных мер в виде ареста и перемещения транспортных средств на специализированные стоянки на территории Махачкалы (по опыту Москвы)», – говорится в сообщении ведомства.

По данным ведомства, на сегодня с целью выявления нарушений и пресечения незаконных пассажирских перевозок территориальным отделом **Ространснадзора** совместно с республиканским управлением ГИБДД проводятся рейды.

«По результатам рейдовых мероприятий в 2018 году за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии территориальным отделом на владельцев автотранспортных средств, осуществлявших незаконные перевозки пассажиров на регулярных маршрутах, составлено 166 административных материалов по ч. 1 ст. 14.1.2 КоАП», – сообщили в пресс-службе.

В ведомстве отметили, что основная часть нарушителей транспортного законодательства в республике приходится на Махачкалу. «Только в январе-феврале 2019 года по указанной статье КоАП РФ административному штрафу по 50 тыс. рублей подвергнуто 27 водителей, которые были заняты незаконными пассажирскими перевозками в Махачкале, общая сумма – 1 млн 350 тыс. рублей», – заключили в пресс-службе.

<https://tass.ru/severnny-kavkaz/6131290>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; БОЛЕЕ 2,5 ТЫСЯЧ ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ БЫЛО ВЫЯВЛЕНО ЗА РУЛЕМ АВТОБУСОВ В 2018 ГОДУ – ГИБДД

Госавтоинспекция выявила более 2,5 тыс нетрезвых водителей автобусов за прошлый год, сообщили «Интерфаксу» в пятницу в ГИБДД РФ.

«Выявлено более 2,5 тысяч водителей автобусов, находившихся в состоянии опьянения или отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования», – сказали в ведомстве.

Кроме того, сотрудники ГИБДД в течение года зафиксировали 160 тысяч технически неисправных автобусов, в том числе 5,7 тысяч с неисправностями тормозной системы или рулевого управления, говорится в сообщении.

«Наряду с превышением скорости, одним из наиболее распространенных нарушений ПДД среди водителей автобусов стал проезд на запрещающий сигнал светофора, – зафиксировано порядка 40 тысяч таких фактов», – отметили в ГИБДД.

При этом, по итогам минувшего года сократилось число погибших в ДТП по вине водителей автобусов на 17%, добавили в Госавтоинспекции.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; ССК «ЗВЕЗДА» ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА И СОДЕРЖАНИЯ АВТОДОРОГ ЗА 414 МЛН РУБЛЕЙ

ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» (ССК, создается на базе Дальневосточного завода «Звезда» в Приморском крае) объявило открытый запрос предложений на выполнение работ по устройству и содержанию автомобильных дорог, говорится в материалах на сайте госзакупок.

Начальная цена контракта составляет 413,913 млн рублей (с НДС). Заявки на участие принимаются до 1 марта, итоги закупки планируется подвести 29 апреля.

Согласно тендерной документации, исполнитель должен построить автомобильные дороги, обеспечивающие транспортное сообщение между этапами строительства I и II очереди, а также автомобильные дороги общего пользования, расположенные в пределах городского округа Большой Камень.

Все работы должны быть выполнены не позднее 60 календарных дней с момента подписания договора

Срок содержания построенных автодорог – до 31 января 2024 года.

Строительство ССК «Звезда» ведется консорциумом «Роснефтегаза», «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) и Газпромбанка (МОЕХ: GZPR). Проект комплекса предполагает строительство тяжелого достроечного стапеля, сухого дока, производственных цехов полного цикла, а также цехов для строительства морской техники. Судостроительный комплекс «Звезда» будет выпускать крупнотоннажные суда, элементы морских платформ, суда ледового класса, специальные суда и другие виды морской техники.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; ВОЕННО-ГРУЗИНСКАЯ ДОРОГА ОТКРЫТА ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ АВТОТРАНСПОРТА

Движение на участке Гудаури-Коби (Крестовый перевал) международной автомагистрали Мцхета-Степанцминда-Ларс (Военно-Грузинская дорога), связывающей Грузию с Россией, которое в воскресенье из-за снегопада и гололеда было запрещено для большегрузных автомобилей, восстановлено для всех видов транспорта.

«В результате очистительных работ на автомагистрали возобновлен проезд всех видов автотранспорта», – сообщает департамент автодорог Минрегионразвития и инфраструктуры Грузии в понедельник.

При этом отмечается, что на участке Гудаури-Коби движение должно осуществляться в безостановочном режиме только через лавинозащитные тоннели. «Машины с прицепами и полуприцепами и автобусы вместимостью свыше 30 мест должны передвигаться в тоннелях односторонне», – говорится в сообщении.

По информации ведомства, запрещено также останавливаться транспорту на участке Млета-Гудаури (от села Нижняя Млета до 85-го км) Военно-Грузинской дороги.

За соблюдением установленных ограничений следит патрульная полиция, предупреждает департамент.

Военно-Грузинская дорога в настоящее время является единственным сухопутным маршрутом, связывающим с Россией не только Грузию, но и Армению.

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.18; В ПРИМОРЬЕ СГОРЕЛ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ

Металлический каркас уцелел. Объезд опасного моста уже организован.

Вчера в Приморье вышел из строя очередной автомобильный мост. На этот раз пострадал переход через реку Маргаритовка в районе села Щербаковка на дороге Маргаритово – Морьяк-Рыболов.

Причиной перекрытия движения стал пожар, который уничтожил деревянный настил на металлической конструкции. В краевой администрации сообщили, что мост восстановят в ближайшее время. Сейчас специалисты уже организовали объезд.

«В ближайшее время специалисты Примуправтодора проведут комиссионное обследование мостового сооружения, чтобы определить степень повреждений и необходимые мероприятия по восстановлению конструкций. После этого подрядная организация приступит к восстановлению моста», – добавили в краевой администрации. Ранее «ФедералПресс» писал о том, что по поручению Дмитрия Медведева Приморье включили в программу **Минтранса**. Это позволит быстрее отремонтировать 149 аварийных мостов.

<http://fedpress.ru/news/25/incidents/2193477>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА, ПОЛИНА ТРИФОНОВА, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2019.02.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО СНИЗИТ ШТРАФЫ ДЛЯ РЖД ЗА ЗАДЕРЖКУ ГРУЗОВ; МИНТРАНС ОБЪЯСНЯЕТ ЭТО УНИФИКАЦИЕЙ ЗАКОНА С НОРМАМИ ЕАЭС

Правительство поддержало законопроект, который предполагает снижении ежедневных пени за просрочку доставки грузов железнодорожным транспортом с 9% до 6% от стоимости перевозки, а также предложило установить максимальную сумму штрафа на уровне 50% от цены доставки (сейчас – 100%). Об этом говорится в отзыве правительства, одобренного на комиссии по законопроектной деятельности от 18 февраля («Ведомости» ознакомились с содержанием), подлинность документа подтвердил представитель аппарата правительства.

Снизить сумму штрафов предложили несколько депутатов Госдумы. В январе этого года законопроект, который вносит изменения в «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» был одобрен думским Комитетом по транспорту и строительству. Представитель вице-премьера **Максима Акимова** адресовал вопросы в **Министерство транспорта**. **Минтранс** поддерживает снижение ежесуточного штрафа, сказал представитель министерства: «Это направлено на сближение указанных норм с законодательством стран Евразийского экономического союза, а также с соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении». Поправки в устав подготовлены **Министерством транспорта** с учетом позиции Минфина, рассказал «Ведомостям» федеральный чиновник.

В странах – участницах ЕАЭС за день просрочки железнодорожные перевозчики платят 5% – 6% от цены перевозки, максимальная сумма штрафа в Беларуси ограничена 30% от стоимости перевозки, в Казахстане – 50%. Изменения в устав должны уравнивать ответственность российских перевозчиков с их коллегами в этих странах, говорится в проекте отзыва.

В 2018 г. по сравнению с аналогичным периодом 2017 г. РЖД увеличили среднюю скорость доставки грузов на 1% до 390 км/сутки. 97% отправок по железнодорожной сети доставляется в установленные сроки, правлением компании поставлена задача в 2019 г. поднять этот показатель до 99%, рассказал представитель РЖД. С учетом расстояний перевозок, масштабов железнодорожной сети России, огромного количества внешних объективных факторов, действующая норма устава демотивирует перевозчика, считает он. Он отметил, что сроки доставки груза могут быть нарушены не только по вине перевозчика, но и из-за внешних объективных факторов: нехватки выгрузочных и складских мощностей, занятости подъездных путей или неготовности грузополучателя принять груз в выходной день.

Изменения в устав не страшны, ведь мало кто из грузоотправителей выставляет РЖД эти штрафы, отметил собеседник «Ведомостей» в крупном грузоотправителе. Плохо то, что за 2018 г. реальная скорость доставки по сети РЖД снизилась на 5 – 7%, подчеркивает он. Нужно различать техническую скорость, о которой рапортуют РЖД, и итоговую скорость доставки, поясняет собеседник «Ведомостей»: «Из-за простоев на технических станциях или «бросания» поездов суммарная скорость падает, хотя в движении поезда, едут

быстрее». Как пояснил собеседник, длительные простои составов на станциях связаны с тем, что на главных экспортных направлениях мощности РЖД не достаточно развиты, а на путях перевозчика находится слишком много вагонов. По его данным, сейчас на путях 530 000 полувагонов, а к концу года их число вырастет до 560 000 штук.

Грузоотправители против изменений в уставе, поскольку они демотивируют перевозчика соблюдать сроки, говорит собеседник, близкий к другому крупному грузоотправителю. «Ранее для РЖД при утверждении тарифов были согласованы дополнительные средства на реализацию инвестиционных программ, направленных, в том числе, на расшивку «узких мест» и повышение скорости движения на сети», – напоминает он. На штрафах от просрочек поставки грузов никто не зарабатывал и зарабатывать не планирует, подчеркивает собеседник «Ведомостей» в еще одном грузоотправителе. Проблема в том, что до 8% грузов на сети РЖД опаздывают даже от нормативной скорости поставки, а она на некоторых участках сопоставима с пешеходной, замечает он.

В 2017 г. грузоотправители выставили РЖД 1,826 млрд руб. штрафов, а железнодорожная компания выставило клиентам 3,784 млрд руб. штрафов, баланс в пользу РЖД составил 1,958 млрд. руб. и в первом полугодии 2018 г. это соотношение сохранилось (РЖД выставили штрафов на 1,115 млрд руб. больше, чем их клиенты), рассказал гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Если пени снизят, в 2019 г. баланс в пользу РЖД по штрафным санкциям с клиентами вырастет до 2,6-2,7 млрд. руб., отметил эксперт. В то же время снижение размеров пени и максимальной суммы штрафа приблизит условия работы РЖД к тем, которые действуют в Казахстане и Белоруссии, что логично с точки зрения унификации норм на рынке ЕАЭС и в сегменте международных перевозок, считает Бурмистров.

Представитель СУЭК не ответил на запрос, представители «Мечела», «Северстали», «Фосагро», ММК и НЛМК от комментариев отказались. Представитель Минфина вопросы по проекту поправок в устав направил к разработчику, в **Минтранс**.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/18/794447-shtrafi-dlya-rzhd>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.18; ГОСДУМА 5 МАРТА МОЖЕТ РАССМОТРЕТЬ ПРОЕКТ ОБ ОБОРУДОВАНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ ВИДЕОКАМЕРАМИ

Госдума 5 марта может рассмотреть в первом чтении законопроект об оборудовании железнодорожных переездов камерами фото- и видеофиксации. Это следует из повестки заседания Совета палаты на 18 февраля, имеющегося в распоряжении «Парламентской газеты».

Законопроект обязывает оборудовать железнодорожные переезды камерами фиксации нарушений. В пояснительной записке к документу подчеркивается, что соответствующие автоматические техсредства фиксации относятся к элементам обустройства дорог, за которые отвечают их владельцы.

Предполагается, что категории переездов, перед которыми установят такие камеры, определит **Минтранс**.

<https://www.pnp.ru/politics/gosduma-5-marta-mozhet-rassmotret-proekt-ob-oborudovanii-zheleznodorozhnykh-pereezdov-videokamerami.html>

ГУДОК; КАДИК ЛЕВ; 2019.02.18; ДОРОГА ВСТУПАЕТ В ИГРУ; КАК КРАСНОЯРСК ГОТОВИТСЯ К УНИВЕРСИАДЕ

В Красноярске 2 марта стартует XIX Международная универсиада. Ожидается, что она станет рекордной по числу национальных сворных за всю историю проведения этих соревнований. Такого количества иностранцев сибирский город еще не видел.

Язык гостеприимства

Светлана Калашникова уже давно работает билетным кассиром в красноярских городских электричках. Она – одна из тех людей, которых на языке современного менеджмента называют фронтлайн-персоналом. Поскольку на многих красноярских платформах нет касс, Светлана будет первым железнодорожником, с кем столкнутся гости Всемирной универсиады в Красноярске. Я встретился со Светланой в новом электропоезде ЭПЗД, одном из шести, поступивших на Красноярскую дорогу в преддверии Универсиады.

Улыбчивая и доброжелательная Светлана продала билеты немногочисленным пассажирам электрички и рассказала о том, как готовилась к встрече с гостями Универсиады. По ее словам, она, как и все билетные кассиры, прошла два курса – по корректному общению с пассажирами и по базовому английскому языку. Занятия проводились как очно, так и дистанционно. Светлана непринужденно произносит по-английски: «19 рублей, пожалуйста!» На случай, если английский пассажира будет для Светланы слишком сложным, в ее мобильном телефоне установлен онлайн-переводчик: он мгновенно переводит устную и письменную речь.

Городская электричка пригородной пассажирской компании «Краспригород» связывает между собой три основных объекта Международной универсиады – «Арену Север», «Платинум Арену» и горнолыжный комплекс «Бобровый Лог», где пройдут соревнования по хоккею, шорт-треку, фигурному катанию и горным лыжам. Платформы расположены в 10-15 минутах пешей прогулки от каждого из объектов. Поездка от вокзала Красно-ярск-Пассажирский до каждого из объектов занимает от 20 минут до получаса.

На время Универсиады городская электричка и пригородные поезда будут ходить по особому расписанию. Машинист-инструктор локомотивных бригад Максим Куликов рассказал, что, как и все машинисты и помощники, прошел курсы по клиентоориентированности, мирному разрешению конфликтных ситуаций и оказанию первой помощи в экстренных ситуациях. «Мне эти курсы дали много полезных навыков. Раньше, например, я не знал, как помочь человеку в случае эпилептического припадка. Теперь я готов к этому и многому другому», – говорит Максим Куликов.

Организаторы ожидают наплыва в город 3 с лишним тысяч участников из 56 стран и более 200 тыс. болельщиков. Считается, что эта Универсиада будет самой массовой по числу команд- участниц за все время проведения зимних студенческих игр. Часть иностранных участников приедут в Красноярск на поездах дальнего следования. Поездами приедут и болельщики, и судьи из сибирских городов – Иркутска, Томска, Кемерово и Новосибирска. Проводников поездов дальнего следования уже обучают английскому языку в Красноярском институте железнодорожного транспорта.

Место встречи

Главным местом пересечения пригородного и междугороднего пассажиропотоков является вокзал Красноярск. И вокзал готовится к встрече гостей и участников соревнований. Он был построен в 2004 году. В преддверии Универсиады здесь была проведена масштабная модернизация. Трехэтажное здание в классическом стиле состоит из главного корпуса и двух флигелей. На входе пассажиров встречает охрана, рамки металлоискателей и рентгеноскопы для досмотра багажа. Охранники вежливо просят пассажиров положить багаж на ленту, выложить мобильные телефоны, ключи и металлические предметы из карманов.

Пассажиров много – в день с вокзала отправляются 18 поездов. У досмотрового комплекса скапливается очередь. Но охранники не теряют самообладания. «Достаньте мелочь из карманов, пожалуйста», – говорит молодой охранник старушке, уже три раза проходившей через рамку металлоискателя. Рамка продолжает громко звенеть. На столик ложатся все новые и новые ценности, пока из кармана не появляется большая связка ключей. Рамка молчит. «Проходите, пожалуйста», – с облегчением говорит охранник.

Меня подвергают столь же тщательному осмотру и отпускают, просветив ручным сканером.

Поднявшись по главной лестнице, я попадаю на первый этаж главного корпуса вокзала. Здесь еще идут работы по монтажу торговых точек. Арендаторы уже завозят торговое оборудование. Однако пассажирам это не мешает: кассы дальнего следования справа, а комнаты отдыха и детский уголок – слева, зал ожидания расположен на втором этаже, а выход на перроны производится с нулевого этажа.

Главный инженер вокзала Александр Цветчих, проводя меня по вокзалу, с гордостью демонстрирует все технические новинки, установленные в преддверии Универсиады: новые лифты, пандусы для колясочников на входах, подъемники для маломобильных пассажиров на каждой лестнице, терминал электронной очереди в кассу дальнего следования (рядом дежурила женщина-кассир, помогавшая пассажирам получать талончики), новенькие указатели с надписями крупным шрифтом, интерактивный навигационный экран, консоли связи с дежурным по вокзалу, оснащенные видеокамерами, панели для вызова экстренных служб.

«Видите тот датчик, – говорит Александр, указывая куда-то вверх на стену. – Там закреплена маленькая белая коробочка. Это iBeacon, система датчиков, установленная по всему вокзалу. Если в вашем смартфоне есть приложение «РЖД Пассажирам», в разделе «Вокзалы» вы сможете включить навигацию и с помощью датчиков точно определить свое местонахождение». Мы поднимаемся на второй этаж в зал ожидания. Здесь на стенах расположены огромные табло с расписанием поездов и много рядов свободных кресел.

Александр проводит меня дальше в левое крыло и демонстрирует гордость вокзала – расположенный на балконе второго этажа спортивный уголок. Обладатели карт лояльности РЖД, гости комнат отдыха вокзала и зала повышенной комфортности могут бесплатно воспользоваться беговыми дорожками, велотренажерами и степперами. Тут же находятся шкафчики для одежды и душевая кабинка.

Осмотрев вокзал и все его публичные помещения, мы переходим в святая святых – комнату контроля видеонаблюдения. Вход туда, как и во многие другие служебные помещения, осуществляется по отпечатку пальца. Датчик светится зеленым светом. Ощущение, будто ты не на вокзале, а в шпионской драме.

На стене висят несколько больших экранов, на которые транслируется изображение с более чем 40 камер, установленных на здании, перронах и внутри вокзала. Камеры подключены к системе распознавания лиц. Мы было уже собрались уходить, но вдруг система распознала человека средних лет в вязаной шерстяной шапочке. На экране появились его фамилия и инициалы. «Смотрите, кто это?» – воскликнул я, глядя на экран, и был тут же разочарован: оказалось, что опознанный никакой не потенциальный преступник, а достойный железнодорожник – система работает в тестовом режиме и распознает лица сотрудников дороги, внесенные в тестовую базу.

Пройдя по вокзалу с экскурсией, я отправился к начальнику вокзала Елене Турошевой. Но на месте ее не застал, оказалось, она регулярно инспектирует работу подчиненных и ход отделочных работ. Пришлось подождать. Елена Турошева рассказала, что сотрудники вокзала – дежурные по вокзалу, кассиры-контролеры и охранники – прошли подготовку по клиентоориентированности в учебном центре ФПК, по работе с маломобильными пассажирами и даже в РУТ (МИИТ) прослушали специальный курс по работе с пассажирами во время проведения международных спортивных мероприятий. Проводились с ними занятия и по английскому языку. Елена Турошева ездила в Москву и Казань во время проведения чемпионата мира по футболу, наблюдала за тем, как на вокзалах была организована работа с иностранными пассажирами. «Мы ожидаем увеличения пассажиропотока до 4,5 тыс. пассажиров в день с нынешних 2,5 тыс., – говорит Елена Турошева. – Кажется, что это немного, но для нас существенно».

Волонтерская подмога Помогать сотрудникам вокзала работать с иностранными пассажирами будут 20 волонтеров РЖД из числа сотрудников Красноярской железной дороги. Еще 10 волонтеров предоставит дирекция Олимпиады. Они будут посменно

дежурить на вокзалах станций Красноярск, Злобино и Енисей, а также на вокзале в Абакане.

Волонтеры будут сопровождать организаторов и спортсменов, помогать гостям Универсиады с навигацией по вокзалу и по городу. Енисей и Злобино – станции «Городской электрички» с самым большим пассажиропотоком, кроме того, там есть станционные вокзалы. Волонтеры нужны там, чтобы помогать пассажирам не заблудиться, купить билеты и сесть на поезд. Вокзал в Абакане назначен запасным, и там волонтеры будут дежурить на случай, если придется задействовать его для отправки гостей Универсиады в Красноярск.

На вокзале Красноярск, кроме стойки информации РЖД, будет установлена волонтерская стойка, куда гости Универсиады смогут обратиться за помощью. «Но это не значит, что мы будем помогать только гостям Универсиады, мы будем помогать всем», – говорит руководитель волонтеров Карен Давоян.

В прошедшую пятницу у волонтеров состоялось очередное занятие по английскому языку. На занятие пришли 10 человек из самых разных подразделений дороги – специалисты по компьютерным технологиям, дежурные по станциям, сотрудники управления дороги и даже рабочие. По словам заместителя начальника отдела реализации услуг и маркетинга Дирекции социальной сферы Красноярской дороги Ольги Солдатенко, которая ведет занятия по английскому, желающих помочь гостям Универсиады было столько, что пришлось отбирать тех, чей уровень владения английским наиболее высокий. В число отобранных попал и монтер пути Александр Турошев. Свое желание принять участие в волонтерской работе Александр объяснил просто: «Это интересно: новые люди, новые знакомства. Да и подтянуть английский тоже не мешает. Мне всегда нравилось помогать людям».

<https://www.gudok.ru/passengertrans/?ID=1453991>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.02.18; РЖД ИСПОЛНИЛИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ УФАС МОСКВЫ ПО ПРИЗНАКАМ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ ДОМИНИРУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЕМ

Компания ОАО «РЖД» исполнила предупреждение управления Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Москве по признакам злоупотребления доминирующим положением. Об этом сообщили в пресс-службе ведомства.

«РЖД исполнили предупреждение московского УФАС России по признакам злоупотребления доминирующим положением. Поводом для предупреждения послужило уклонение монополиста от законодательно установленной обязанности по обращению в **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)** для открытия станции «Электроугли» Московской железной дороги в части работы с крупнотоннажными контейнерами», – говорится в сообщении.

Уточняется, что компания больше года не исполняла обязанность по обращению в **Росжелдор** в рамках рассмотрения заявки ПАО «Вторметинвест». Организация планировала осуществлять соответствующие работы на своих путях необщего пользования, примыкающих к станции «Электроугли».

Как пояснил заместитель руководителя московского УФАС Никита Полещук, по итогам анализа действий монополиста было принято решение о необоснованном затягивании ОАО «РЖД» сроков по обращению за открытием станции. Это приводило к невозможности заинтересованных компаний осуществлять деятельность на примыкающих путях.

«Подобные действия монополиста могут являться следствием желания уклониться от публичной обязанности по перевозке грузов», – добавил Н.Полещук.

В пресс-службе добавили, что в результате РЖД исполнили предупреждение в установленный срок и направили требуемое обращение об открытии станции в **Росжелдор**.

«Московское УФАС России не будет возбуждать дело о нарушении антимонопольного законодательства в отношении РЖД в связи с исполнением предупреждения», – отметили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2864707>

ТАСС; ЮЛИЯ ТЕМЕРЕВА; 2019.02.18; ГЕНДИРЕКТОР «ЗВЕЗДЫ»: НАЧНЕМ СТРОИТЬ НОВЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР» В 2020 ГОДУ

Масштабный проект по строительству судовой верфи «Звезда» реализуется в городе Большой Камень на Дальнем Востоке. Первая часть производственных мощностей верфи введена в эксплуатацию в 2016-2017 годах, в настоящее время с опережением графика на год строится самый большой в России сухой док. Новый комплекс будет выпускать крупнотоннажные суда, элементы морских платформ, суда ледового класса, специальные суда и другие виды морской техники. О ходе реализации проекта, применяемых технологиях, подготовке к строительству головного атомного ледокола «Лидер» в интервью ТАСС рассказал гендиректор «Звезды» Сергей Целуйко.

- Государство инициировало масштабный и трудоемкий проект по строительству судовой верфи «Звезда» на Дальнем Востоке. Какие главные цели оно преследовало?

- Развитие отечественного судостроения – это государственный подход. В ходе реализации проекта строительства ССК «Звезда» уже на современном этапе созданы тысячи новых рабочих мест, привлечены передовые технологии и компетенции. Проект способствует развитию промышленности и науки, дает мультипликативный эффект для экономики всей страны. Кроме того, государство, крупнейшие российские компании приступили к активному освоению шельфовых проектов и развитию Северного морского пути.

Многokратно возросла потребность в современных судах, в том числе ледового класса, платформах и другой морской технике. Это также является частью плана развития Дальнего Востока, где в отличие от Балтики можно строить крупнотоннажные суда. Здесь незамерзающая бухта и выход в Японское море. Также проект дает возможность получить независимость от различного рода санкций, заместить импортную продукцию отечественной, конкурентоспособной как по техническим характеристикам, так и по цене. Кроме того, сейчас идет развитие Северного морского пути, где будут ходить суда под российским флагом.

- Одним из участников консорциума, созданного для строительства судовой верфи, стала «Роснефть». Почему «Роснефти» важна реализация этого проекта?

- «Роснефть» – крупнейшая нефтедобывающая компания, активно использует в своей деятельности суда и морскую технику, активно развивает шельфовое направление. Продукция судовой верфи в первую очередь ориентирована на нефтегазовые проекты по добыче, переработке, хранению и транспортировке нефти и природного газа.

Кроме того, мы выходим на новый уровень, начинаем строить более современные суда. «Афрамексы», которые построит ССК «Звезда», будут работать на газомоторном топливе. Начиная с 2020 года вводятся новые требования, в ряде регионов ужесточаются требования к уровню выбросов. Нефтекомпании заинтересованы в получении таких судов.

- Как правительство оказывает поддержку проекта?

- На Дальнем Востоке в городском округе Большой Камень создана территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) «Большой Камень». Льготы и преференции для резидентов ТОСЭР включают в себя обнуление налогов на прибыль, на имущество, на землю на первые пять лет, а также ввозные и вывозные таможенные пошлины.

На десять лет снижаются тарифы страховых взносов до 7,6%. Есть ускоренный порядок возмещения НДС – десять дней, возможность льготного получения земли и льготные ставки на ее аренду и выкуп, приоритетное подключение к объектам инфраструктуры.

- Строительство инфраструктуры на «Звезде» идет опережающими темпами. Когда будет спущено на воду первое судно? Это будет «Афрамакс»?

- Спуск первого танкера запланирован на 2019 год, это будет судно снабжения ледового класса. Первый «Афрамакс» будет построен в 2021 году. В настоящее время в портфеле заказов судовой верфи контракты на производство 37 судов. Во втором полугодии 2018 года портфель заказов «Звезды» вырос на 42%, работа по заключению новых контрактов продолжается. До 2035 года планируется довести портфель заказов до 178 судов. Якорным заказчиком является «Роснефть», разместившая заказ на 26 судов, в том числе 12 танкеров-челноков ледового класса Arc6 и Arc7, четыре многофункциональных судна снабжения ледового класса, десять танкеров класса «Афрамакс».

Проект дает возможность получить независимость от различного рода санкций, заместить импортную продукцию отечественной, конкурентоспособной как по техническим характеристикам, так и по цене

«Газпром» заказал три судна снабжения, одно судно для перевозки буровых бригад и одно многофункциональное судно обслуживания морского добычного комплекса.

«Росморпорт» заказал один мелкосидящий ледокол. Также контракт предусматривает опцион еще на три аналогичных судна. «Совкомфлот» заказал два танкера класса «Афрамакс» и три среднетоннажных танкера класса MR.

- Очевидно, что портфель заказов «Звезды» растет, но судовой верфь ведет работу в условиях жесткой конкуренции с зарубежными судовой верфями. В чем преимущество «Звезды»?

- Все крупнейшие верфи Кореи, которые являются в настоящее время лидерами судостроения, строились в 1970-х годах, проектные решения закладывались тогда же. ССК «Звезда» проектируется и строится в XXI веке с применением самых передовых технологических и цифровых решений. Таким образом, наше преимущество в первую очередь в технологиях.

Еще одно преимущество для российских заказчиков – это льготы, которые они могут получать при реализации заказов на российской верфи. Заложенные при строительстве новые технологические решения позволяют максимально автоматизировать производственные процессы и управление. Все это способствует оптимизации и удешевлению производства. Кроме того, примененная на ССК «Звезда» крупносекционная сборка позволяет одновременно строить на верфи и спускать на воду крупнотоннажные суда и офшорные объекты массой до 40 тыс. тонн. Мы сможем составить конкуренцию западным коллегам по качеству, по цене и по срокам выполнения заказов.

Американская практика, к примеру, предусматривает, что суда, перевозящие углеводороды с месторождений на Аляске, должны быть американского производства. И это – закон, который не оспаривается. Заметим, что производство современного танкера типа «Афрамакс» в Америке в три раза дороже, чем в России. И это никого не смущает. В Японии 90% флота строится на национальных верфях, хотя стоимость строительства на 25–30% выше, чем в соседней Корее. Корейское правительство открыто субсидирует свои верфи, в том числе и убыточные, выслушивает нотации ВТО о создании неконкурентной среды, но не обращает на них внимания. Поддержка судостроения – краеугольный камень национальной промышленной политики.

- Судовой верфь «Звезда» получила заказ на строительство линейки атомных ледоколов «Лидер». Какая подготовка сейчас ведется к старту строительства?

- Подготовительная работа по реализации проекта создания головного и двух серийных атомных ледоколов проекта 10510 ЛК-120 «Лидер» идет в соответствии с указанием президента Российской Федерации и поручениями правительства РФ.

Финансирование строительства головного атомного ледокола «Лидер» предусматривается из федерального бюджета. Однако с целью своевременного начала работ по созданию ледокола компания подтвердила готовность финансирования «нулевого» этапа разработки рабоче-конструкторской документации.

Еще одно преимущество для российских заказчиков – это льготы, которые они могут получать при реализации заказов на российской верфи. <...> Мы сможем составить конкуренцию западным коллегам по качеству, по цене и по срокам выполнения заказов. Такой подход может позволить компании вовремя открыть финансирование «нулевого» этапа до заключения государственного контракта, что обеспечит возможность начала строительства головного атомного ледокола «Лидер» с 2020 года.

- Нужна ли дополнительная инфраструктура на «Звезде» для реализации проекта? Если да, то какая и в какие сроки она будет возведена? Сколько инвестиций потребует, за счет каких средств будет идти финансирование?

- На данном этапе идет работа по оценке требуемых специализированных мощностей и проработка проектной технологии будущего строительства.

- Росатом и «Новатэк» договорились о строительстве ледоколов на СПГ. Готова ли «Звезда» принять заказ, ведутся ли переговоры?

- ССК «Звезда» строит суда, соответствующие самым современным требованиям. «Афрамексы», которые строятся на судовой верфи, будут работать на газомоторном топливе. Судостроительный комплекс «Звезда» обладает такими возможностями, оснащен всем необходимым оборудованием для выполнения соответствующих заказов. Среди уникальных технологий можно выделить высокоточные методы разметки, сварки и резки металла, включая лазерные технологии проверочных работ на основе бесконтактных измерений и 3D-моделирования. Применяемая на «Звезде» технология крупноблочной сборки позволяет одновременно строить на верфи и спускать на воду крупнотоннажные суда и морскую технику.

<https://tass.ru/interviews/6120593>

На ту же тему:

https://www.gazeta.ru/business/news/2019/02/18/n_12653563.shtml

ТАСС; 2019.02.18; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПОСТРОИТ ПЕРВЫЙ ТАНКЕР «АФРАМАКС» В 2021 ГОДУ

Судовой верфь «Звезда» планирует построить первый танкер класса «Афрамекс» в 2021 году, сообщил в интервью ТАСС гендиректор «Звезды» Сергей Целуйко.

«Спуск первого танкера запланирован на 2019 год, это будет судно снабжения ледового класса. Первый «Афрамекс» будет построен в 2021 году», – сказал он.

Серийное производство танкеров класса «Афрамекс», предназначенных для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, началось в конце 2018 года. Спуск на воду головного танкера запланирован на 2020 год.

В настоящее время в портфеле заказов «Звезды» 12 танкеров класса «Афрамекс», а общий объем контрактов составляет 37 судов. До 2035 года планируется довести портфель заказов до 178 судов. Якорным заказчиком является «Роснефть», разместившая заказ на 26 судов, в том числе 12 танкеров-челноков ледового класса Arc6 и Arc7, четыре многофункциональных судна снабжения ледового класса, 10 танкеров класса «Афрамекс».

«Газпром» заказал три судна-снабжения, одно судно для перевозки буровых бригад и одно многофункциональное судно обслуживания морского добычного комплекса. «Росморпорт» заказал один мелкосидящий ледокол. Также контракт предусматривает опцион еще на три аналогичных судна. «Совкомфлот» заказал два танкера класса «Афрамекс» и три среднетоннажных танкера класса MR.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта консорциумом «Роснефтегаза», «Роснефти» и «Газпромбанка». В продуктовую линейку «Звезды» войдут суда водоизмещением до 350 тыс. тонн, элементы морских платформ, суда ледового класса, коммерческие суда для транспортировки грузов, специальные суда и другие виды морской техники любой сложности, характеристик и назначений, в том числе техника, которая ранее в России не выпускалась в связи с отсутствием необходимых спусковых и гидротехнических сооружений.

<https://tass.ru/ekonomika/6129074>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; МЕНЕДЖМЕНТ СОВКОМФЛОТА В I ПОЛОВИНЕ 2019 Г ПЛАНИРУЕТ ВЫНЕСТИ НА СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ СТРАТЕГИЮ-2025

ПАО «Совкомфлот» планирует в первой половине 2019 года вынести на совет директоров актуализированную стратегию развития компании до 2025 года.

«Общество работает над актуализацией стратегии развития до 2025 года и планирует вынести документ на утверждение совета директоров в первой половине 2019 года», – говорится в отчете компании.

Стратегия развития «Совкомфлота» на 2011-2017 гг. была утверждена в 2011 году, в 2013 году совет директоров утвердил основные параметры актуализированной стратегии развития на период до 2018 года. В ноябре 2014 года совет директоров также утвердил долгосрочную программу развития СКФ на 2014-2020 гг.

В рамках снижения влияния факторов риска на производственно-финансовую деятельность компании СКФ рассматривает создание совместных предприятий с ведущими международными нефтяными и трейдерскими компаниями для повышения уровня доходов группы компаний и эффективности ее деятельности, следует также из ежеквартального отчета.

Кроме того, компания работает над диверсификацией основной деятельности и входением в новые высокотехнологические секторы судоходства – перевозки СПГ, шельфовые проекты, морскую разведку и добычу углеводородов.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная группа, специализирующаяся на перевозке нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, один из крупнейших в мире операторов танкерного флота. 100% акций компании принадлежит государству. По состоянию на 30 сентября 2018 года флот группы состоял из 147 собственных и зафрахтованных судов общим дедвейтом 12,7 млн тонн.

ТАСС; 2019.02.18; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ РАССМОТРЯТ ВАРИАНТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СУБСИДИЙ ДЛЯ СЕВМОРПОРТА

Губернатор Дмитрий Овсянников поручил проработать разные варианты дальнейшей работы Севастопольского морского порта, предполагающие снижение издержек и сокращение штата или дополнительное финансирование. Соответствующее решение принято в понедельник на аппаратном совещании правительства.

Ранее сообщалось, что из-за введенных рядом стран санкций для предприятий, работающих на Крымском полуострове, и их партнеров, объем перевалки грузов Севморпорта сократился с почти 6 млн тонн в 2013 году до менее чем 200 тыс. тонн по итогам 2018 года.

«В Крыму Министерство транспорта РФ разрабатывало, помогало со специальным планом действий, чтобы минимизировать затраты и так далее <...> Мой подход был другой: найти стратегического инвестора, я обратился с соответствующими предложениями в Ростех и к министру транспорта <...> В течение месяца рассматриваем план мероприятий нового директора, где будет логика консервации и сокращения», – сказал Овсянников.

Он уточнил, что предложенная Крыму и подходящая для ситуации Севморпорта стратегия предполагает снижение издержек и увольнение части работников – речь может идти о сотнях человек.

Однако правительство намерено рассмотреть и второй вариант, обсудить соответствующие корректировки бюджета с депутатами заксобрания города. «Дополнительно проработайте субсидии порту на то, на что раньше мы не компенсировали», – поручил Овсянников, уточнив, что речь идет, в частности, о компенсации затрат на транспортную безопасность.

Ситуация в порту

Замгубернатора Владимир Татарчук в свою очередь рассказал, что проведенная проверка Севморпорта показала, что «в целом предприятие работоспособно», однако на нем серьезно сказывается нехватка заказов на перевалку грузов. «В прошлом году в сравнении с 2015 годом выручка от аренды увеличилась на 368%, за услуги во время стоянки судов втрое, за перевозку пассажиров – вдвое. В то же время резко снизились объемы стивидорных работ. Финансовые ресурсы вложены в обеспечение безопасности, в модернизацию инфраструктуры, реконструкцию сооружений, сбережение трудового коллектива – а это 900 человек, на фоне малой перевозки грузов и перевозки пассажиров в городе по льготным тарифам, что также ударило по карману предприятия», – уточнил Татарчук.

При этом, добавил замгубернатора, зафиксированы и ряд нарушений: сохраняется дебиторская задолженность, допускались нарушения при размещении заказов на доставку товаров, выполнение работ, оказание услуг и другие.

Государственное унитарное предприятие «Севастопольский морской порт» создано в июне 2014 года, после воссоединения Крыма с Россией, на базе Морского рыбного порта, «Севастопольского торгового порта, Службы капитана Севастопольского морского рыбного порта и Севастопольского филиала Госгидрографии имени Л. И. Митина. Таким образом, в его состав вошла вся морская инфраструктура Севастополя, связанная с морскими грузовыми и пассажирскими перевозками. Территориально порт размещен на нескольких производственных участках в разных бухтах города.

Сообщалось, что власти города рассчитывают, что загрузка порта будет обеспечена благодаря новым контрактам на грузовые перевозки. В том числе, в рамках соглашения с сирийской провинцией Тартус, куда через Севастополь планируется поставлять зерно и стройматериалы.

<https://tass.ru/ekonomika/6129071>

На ту же тему:

<http://fedpress.ru/news/92/economy/2193094>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; СУД УДОВЛЕТВОРИЛ ИСК О НЕЗАКОННОСТИ ШТРАФА ПТП НА 185 МЛН РУБ. ПО РЕШЕНИЮ ФАС

Арбитражный суд Москвы в понедельник при повторном рассмотрении удовлетворил иск ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область, входит в группу «Новороссийский морской торговый порт», НМТП) о признании незаконным постановления Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России о привлечении к административной ответственности в виде штрафа в размере 185 млн рублей, передал корреспондент «Интерфакса» из суда.

Суд отменил оспариваемое решение ФАС.

На заседании представитель ПТП просил удовлетворить иск, ссылаясь на вердикт Верховного суда (ВС) РФ от 16 января текущего года.

Представитель ФАС РФ вновь заявил о законности оспариваемого решения службы.

Суд, заслушав выступления сторон, иск удовлетворил.

Ранее дело откладывалось по ходатайству ПТП, которое было мотивировано тем, что не было опубликовано решение президиума ВС РФ, который 16 января подтвердил незаконность предписания ФАС РФ о снижении тарифов на услуги по перевалке нефти в Приморском торговом порту.

Как сообщалось ранее, в марте 2018 года Девятый арбитражный апелляционный суд подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который в декабре 2017 года признал незаконным и отменил постановление ФАС России от 1 сентября 2017 года о привлечении ПТП к административной ответственности в виде штрафа в размере 185,2 млн рублей.

Арбитражный суд Московского округа 16 октября 2018 года отменил решение судов нижестоящих инстанций и отправил дело на новое рассмотрение.

Основанием для вынесения оспариваемого постановления стало решение ФАС России от 21 ноября 2016 года, которым ООО «ПТП» было признано нарушителем закона «О защите конкуренции» путем установления и поддержания монопольно высокой цены на услуги по перевалке нефти в порту Приморск.

Как сообщалось, президиум ВС РФ 26 декабря 2018 года поддержал ПАО «НМТП» (МОЕХ: NMTP) в споре с ФАС РФ по поводу тарифов в порту Новороссийск.

Надзорная инстанция оставила тогда в силе акты нижестоящих судов о незаконности решения ФАС, согласно которому порт должен перечислить в бюджет 9,74 млрд рублей дохода, полученного в результате злоупотребления доминирующим положением на рынке перевалки грузов в период с января 2015 года.

После завершения сделки по выкупу у группы «Сумма» доли в Novoport Holding (владеет 50,1% НМТП) «Транснефть» (МОЕХ: TRNF) в настоящее время контролирует 62% ПАО «Новороссийский морской торговый порт». Государство владеет 20% акций НМТП, «Сумме» напрямую принадлежит 2,75%, у структур РЖД 5,3% акций. Free float НМТП составляет менее 10%. Активы «Новороссийского морского торгового порта» расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.18; КУРСАНТЫ НКРУ ИМ. ДЕЖНЕВА УСПЕШНО ВЫСТУПИЛИ НА РЕГИОНАЛЬНОМ ЧЕМПИОНАТЕ МОЛОДЫХ ПРОФЕССИОНАЛОВ ПО СТАНДАРТАМ «WORLD SKILLS RUSSIA»

Курсанты Новосибирского командного речного училища имени С.И. Дежнева в период с 11 по 14 февраля приняли участие в VI Региональном чемпионате «Молодые профессионалы» по стандартам «WorldSkills Russia». Состязания по компетенции «Эксплуатация грузового речного транспорта» проходили на базе НКРУ и в учебных классах Центра дополнительного профессионального образования Сибирского государственного университета водного транспорта.

В рамках открытого регионального чемпионата соревнования молодых профессионалов прошли по 91 компетенциям на 30 площадках. В них приняли участие представители Томской, Омской, Московской, Липецкой, Новосибирской областей, Ханты-Мансийского автономного округа, Красноярского, Хабаровского и Алтайского краев, республик Татарстан, Адыгея, Хакасия, а также команда Республики Беларусь – всего около 600 конкурсантов от десятков образовательных организаций, а так же 700 экспертов из профессиональных образовательных организаций и вузов Новосибирской области и регионов России.

НКРУ им. С. И. Дежнева выставил для участия в чемпионате шесть команд из числа своих курсантов. Конкурсные испытания по компетенции «Эксплуатация грузового речного транспорта» (16-22 года) по модулю «С»: техническое обслуживание и ремонт узлов газораспределительного механизма дизельного двигателя, прошли на базе НКРУ. А по модулю «А»: проводка грузового судна (состава судов) по заданному участку реки в дневное время в различных путевых условиях, и постановка состава в заданном месте на якорь с соблюдением Правил плавания по ВВП, на тренажерных мощностях СГУВТ.

Подготовку и профессионализм участников оценивало компетентное жюри: главным экспертом и его заместителем выступили преподаватели НКРУ им. С.И. Дежнева Сергей Спецов и Марина Павлова, независимым экспертом – заместитель начальника «Стройфлотмост» Анатолий Дуданец. Менеджером компетенций стали преподаватель Томского техникума водного транспорта и судоходства Владимир Черкасов, а также отраслевые эксперты Вадим Пушкин, Владимир Гришаев и Анатолий Ракшин. Жюри сумело профессионально и увлекательно донести до ребят важность полноценного освоения вынесенных на турнир компетенций.

А многочисленные болельщики чемпионата смогли по достоинству оценить современное тренажерное оборудование, как в Университете, так и в НКРУ, и поучаствовать в нескольких профессиональных тестовых сессиях, организованных на тренажерах подготовки плавсостава.

В итоге напряженной борьбы, команда курсантов 4 курса НКРУ им. С. И. Дежнева в лице Константина Трофимчука и Ильи Воронина заняла первое место. Второе место также присудили команде НКРУ: Александру Орехову и Кириллу Логинову. Третье место курсанты НКРУ Артем **Цветков** и Егор Голотюков поделили с командой Новосибирского речного колледжа.

Досье:

Состязания проводились в рамках исполнения поручения Президента РФ по проведению Национального межвузовского чемпионата «Молодые профессионалы Worldskills Russia». Отмечая важность этого проекта Владимир Путин надеется, что участие рабочей молодежи страны в международных состязаниях по своим профессиям, отразится на всей системе профессиональной подготовки, особенно в регионах, с тем, чтобы на предприятиях ориентировались именно на тот стандарт, который задают участники соревнований.

WorldSkills – международное некоммерческое движение, которое занимается популяризацией рабочих и инженерных профессий за счет проведения чемпионатов профессионального мастерства.

На сегодняшний день это известное во всем мире и крупнейшее соревнование, в котором принимают участие как молодые квалифицированных рабочие, студенты университетов и колледжей в качестве участников, так и известные профессионалы, специалисты, мастера производственного обучения и наставники – в качестве экспертов, оценивающих выполнение задания.

В 2019 году Россия станет страной-хозяйкой Мирового чемпионата рабочих профессий Worldskills, который состоится в центре Поволжья – Казани.

Как отмечают эксперты, в образовательном секторе морского и речного транспорта методики WorldSkills адаптируются наиболее органично, поскольку международная конвенция ПДНВ, являющаяся главным профессиональным стандартом в российском и международном морском образовании и судоходной отрасли, базируется на компетентностном подходе, на который ориентирована и подготовка кадров для отрасли.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77204>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.02.18; ПОСАДОЧНЫЙ СМАРТФОН: В САМОЛЕТ НАЧНУТ ПУСКАТЬ ПО ГАДЖЕТАМ С 25 ФЕВРАЛЯ; СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПРИКАЗ МИНТРАНСА ВСТУПАЕТ В СИЛУ

С 25 февраля авиапассажирам в России разрешат использовать электронные посадочные талоны. Распечатывать билеты им не придется. Соответствующий приказ **Минтранса** согласовал Минюст, следует из документа, с которым ознакомились «Известия».

В соответствии с действующим законодательством, приказ ведомства вступит в силу 25 февраля 2019 года, пояснил «Известиям» юрист фирмы Coleman Legal Services Андрей Ступников.

Документ предусматривает, что в российских аэропортах можно будет пройти на досмотр в самолет по электронному билету. Предъявить его пассажирам разрешат на экране мобильного устройства (смартфона, планшета). Бумажные билеты сохранятся, но теперь не будут обязательными.

Изменения внесли в Федеральные авиационные правила, а также в правила предполетного и послеполетного досмотра.

«Посадочный талон, оформленный в электронном виде, используется при наличии в аэропорту информационной системы, включающей в себя электронную базу данных досмотров, и устройства, сканирующего штриховой код», – сказано в документе.

Соответствующий приказ **Минтранса** разрабатывал с 2017 года. В сентябре 2018-го в ведомстве сообщали, что утвердили изменения. Но проект не прошел регистрацию в Минюсте и был направлен на доработку из-за разногласий с МВД.

В конце ноября в Министерстве внутренних дел рассказали «Известиям», что все недочеты устранены, документ согласован и снова направлен на регистрацию в Минюст.

Ускорить вступление в силу новых правил просили российские воздушные гавани. В частности, на коллизии в действующем законодательстве обращал внимание гендиректор ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев. Он пояснял, что действующее законодательство предусматривало две взаимоисключающие нормы. По одной из них электронный посадочный талон имеет ту же юридическую силу, что и распечатанный на бумаге. А по другой от пассажиров требуют наличия штампа о прохождении досмотра на бумажном билете. Разрешить эти противоречия и должен был приказ **Минтранса**.

В аэропортах московского авиаузла – Шереметьево, Домодедово и Внуково – в ноябре 2018 года «Известиям» заявляли, что готовы к новшествам. Эксперты говорили, что это не потребует существенной перестройки терминалов, а необходимое оборудование уже выпускается серийно.

В аэропорту Домодедово еще раз подтвердили «Известиям», что уже готовы обслуживать пассажиров по электронным посадочным талонам.

-- Вскоре для прохождения предполетного контроля и посадки на рейс достаточно будет предъявить документ на мобильном устройстве, распечатывать его не нужно, -- сказал представитель аэропорта.

Он добавил, что в прошлом году аэропорт Домодедово первым в России внедрил автоматизированные турникеты (eGate), позволяющие пассажирам самостоятельно пройти в зону предполетного контроля при входе в международную галерею вылета или на борт воздушного судна. Всего в 2018 году через такие турникеты пропустили более 13 млн человек.

В Шереметьево «Известиям» сообщили, что аэропорт технически готов к нововведениям, сейчас создается «план мероприятий в части организации процесса обслуживания пассажиров».

Во многих странах электронные билеты используют еще с середины 2000-х. А в Москве эксперимент был начат только в 2013-2014 годах. Первый пассажир по электронному посадочному талону вылетел из Внуково.

<https://iz.ru/847129/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/posadochnyi-smartfon-v-samolet-nachnut-puskat-po-gadzheta-s-25-fevralia>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ШАДРИНА ТАТЬЯНА; 2019.02.19; ТРИ ДНЯ НА ВЗЛЕТ; САМОЛЕТ МОЖНО БУДЕТ ПОСТАВИТЬ НА УЧЕТ, КАК АВТОМОБИЛЬ

Росавиация разработала проект регламента, который даст возможность владельцам самолетов ставить на учет купленный ими летательный аппарат через портал Госуслуг. Документ опубликован на сайте проектов нормативных правовых актов для общественного обсуждения.

Если проект будет одобрен, то у любителей неба и авиакомпаний появится возможность дистанционно поставить самолет на учет и внести его в российский реестр воздушных судов. Исключение сделано для сверхлегких самолетов массой 115 килограммов и менее и для беспилотников, которые весят более 30 килограммов.

Получить госуслугу по регистрации летательного аппарата можно будет за три рабочих дня. Заявление заполняется на портале. Его шаблон «зальют» в систему. К заявлению нужно будет прикрепить сканы права собственности на самолет, договор купли-продажи, бумагу об исключении из реестра воздушных судов, если борт был продан от одного владельца другому. Если машина новая, то последний документ не понадобится. Если самолет был импортирован, то должны быть представлены все подтверждающие документы. Это новый уровень оказания госуслуг по регистрации самолетов, отметил исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Документы о регистрации можно будет получить по почте.

После регистрации воздушное судно вносят в единый государственный реестр воздушных судов – единую федеральную информационную систему прав на воздушные суда. Она содержит сведения о существующих и прекращенных правах на суда, полных данных самолета, а также об их правообладателях.

Реестр гражданских судов ведется **Росавиацией** с марта 2016 года. Последний раз информация в нем актуализировалась в конце прошлого года. Сейчас в реестре почти девять тысяч самолетов различной модификации. Каждому из них присвоен индивидуальный регистрационный номер. И у владельца всех этих крылатых машин есть право подниматься в небо на них.

Номера для самолетов в отличие от автомобильных номерных знаков выдаются «только на бумаге». Затем владелец должен сам нарисовать на крыльях и хвосте самолета присвоенный ему номер. Регистрация должна стать не только проще, но и сократить затраты хозяев воздушных судов.

Но для ее внедрения потребуется дополнительное финансирование, чтобы модернизировать программное обеспечение для ведения федеральной государственной информационной системы «Реестр эксплуатантов и воздушных судов».

Следует учесть также расходы на подключение дополнительных удаленных пользователей, на создание электронного хранилища дел воздушных судов, которое должно быть доступно всем удаленным пользователям. Потребуется перевод в электронный вид дел воздушных судов, имеющихся в настоящее время в Управлении инспекции по безопасности полетов, отмечается в пояснительной записке к проекту документа. Сколько именно будет нужно средств для всего этого, не уточняется.

Можно будет сэкономить время и деньги, поставив самолет на учет через портал Госуслуг <https://rg.ru/2019/02/18/samolet-mozhno-budet-postavit-na-uchet-cherez-internet.html>

RNS; 2019.02.18; ВСТУПИЛИ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ НА РЕЙСАХ «ПОБЕДЫ»

Новые правила провоза ручной клади на рейсах «Победы» 18 февраля вступили в силу, сообщила пресс-служба российской авиакомпании.

Пассажиры «Победы» могут выбрать, какими именно правилами провоза ручной клади они хотят воспользоваться. Прежние правила предусматривали провоз багажа любого типа и веса габаритами до 36х30х27 см.

Новые правила разрешают брать в салон только одно место ручной клади весом до 10 кг габаритами до 36х30х4, а также дополнительно дамскую сумку, портфель или рюкзак габаритами до 36х30х23 см, верхнюю одежду, один костюм в портпледе, букет цветов, лекарства и питание для ребенка в полете, костыли и трость, детскую люльку при перевозке ребенка и товары из магазинов Duty Free габаритами до 10х10х5 см.

О введении новых правил провоза ручной клади на рейсах «Победы» стало известно в начале февраля. К таким условиям в российской авиакомпании пришли после соответствующего решения Верховного суда.

В августе Верховный суд России отказал в удовлетворении иска авиакомпании «Победа» к **Минтрансу** и Минюсту о признании незаконными правил перевозки сверхнормативной ручной клади для невозвратных билетов. В ноябре ВС отклонил апелляцию компании.

<https://rns.online/transport/Vstupili-v-silu-novie-pravila-provoza-ruchnoi-kladi-na-reisah-Pobedi-2019-02-18/>

КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДРА ДЖОРДЖЕВИЧ, ИВАН САФРОНОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.02.19; «РОСТЕХ» РАССЧИТАЛ САМОЛЕТАМ ПОДЪЕМНЫЕ; ПОТРЕБНОСТИ ОАК В ИНВЕСТИЦИЯХ ДОРОСЛИ ДО 250 МЛРД РУБ.

«Ростех» оценил потребности в инвестициях для Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), вошедшей в его состав в конце прошлого года, не менее чем в 250 млрд руб. Деньги нужны в первую очередь на доведение до серийного производства среднемагистрального МС-21 и ближнемагистрального SSJ 75. «Ростех» рассчитывает привлечь средства как бюджета, так и частных инвесторов. Получить госденьги будет непросто, поскольку Белый дом согласовывал передачу ОАК в состав «Ростеха» именно для снижения нагрузки на бюджет. Выгода частных инвесторов от вложений в ОАК также неочевидна.

«Ростех» оценивает потребность в дополнительном финансировании ОАК в 250 млрд руб. Об этом заявил на международной выставке вооружений и военной техники IDEX-2019 глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов. Нехватку средств выявил аудит «Ростеха» в рамках вхождения ОАК в состав госкорпорации.

Мы сейчас смотрим, проводим аудит ОАК – честно говоря, не очень хорошее впечатление производит. Порядка 240-250 млрд руб. потребуются дополнительных средств», - заявил господин Чемезов.

По его словам, деньги пойдут на развитие, создание МС-21, а также на модернизацию заводов.

«Поэтому мы сделаем кое-какую перестановку: отдельно дивизион гражданский, отдельно дивизион военный. С тем чтобы не подставлять больше под санкции гражданские продукты, сделаем его более или менее самостоятельным. И будем приглашать инвесторов, причем в любое производство», - подчеркнул господин Чемезов, заметив, что «для них (инвесторов - “Ъ”) сегодня более спокойно участвовать в гражданском дивизионе». Он выразил надежду, что такие инвесторы скоро появятся, но для начала предстоит закончить аудит.

«Указанная сумма является приблизительной и учитывает объем инвестиций, необходимых ОАК для модернизации производств и реализации конкретных авиационных проектов, таких как МС-21,- сказали в «Ростехе».- В настоящее время продолжается аудит, который определит точные потребности компании. После этого будут прорабатываться источники и параметры финансирования, добавили в госкорпорации».

Решение о передаче ОАК в состав «Ростеха» принято в 2018 году. Владимир Путин подписал соответствующий указ в октябре. «Ростех» получит 92,3% ОАК, на поглощение отведено 18 месяцев. Осенью предполагалось, что «Ростех» вложит в уставный капитал

ОАК 30 млрд руб. Позже “Ъ” рассказывал о готовности госкорпорации выделить 50 млрд руб. на проект МС-21, но источники “Ъ” подчеркивали, что этих денег недостаточно для покрытия потребностей ОАК. В начале года стало известно о переговорах ОАК со Сбербанком, ВТБ и ВЭБом об их вхождении в капитал будущего «гражданского дивизиона».

В Минпромторге и ОАК не ответили на вопросы “Ъ”. В Сбербанке, ВТБ и ВЭБе не комментируют ситуацию.

По словам топ-менеджера одного из предприятий авиапрома и сотрудника аппарата правительства, сумма в 250 млрд руб.- это средства, которые необходимы для развертывания серийного выпуска гражданских программ. «В большей степени это нужно для среднемагистрального лайнера МС-21, в меньшей – для ближнемагистрального SSJ», - заявил один из собеседников “Ъ”. По словам чиновника аппарата правительства, у «Ростеха» нет возможности самостоятельно закрыть потребности ОАК в финансировании, поэтому собирать четверть триллиона рублей «будут всем миром»: «Часть суммы рассчитываем найти у частных инвесторов, которые могли бы войти в капитал гражданского дивизиона ОАК, часть, по всей видимости, будет выделяться из бюджета, но здесь необходимы консультации с финансово-экономическим блоком Белого дома».

Консультации, по словам собеседника “Ъ”, будут непростыми: министр финансов Антон Силуанов согласовал передачу ОАК в ведение «Ростеха» в расчете на то, что госкорпорация сама сможет покрыть запросы авиастроителей, а правительство разгрузит бюджет.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что финансовая модель ОАК основывалась на растущем денежном потоке от поставок самолетов, в том числе МС-21. «Санкции сдвинули сроки начала поставок самолета. На расходную часть бюджета корпорации также влияет переход на российские композитные материалы», - говорит эксперт. По его словам, ОАК сохраняет широкую линейку разрабатываемой гражданской продукции, в том числе регионального Ил-114-300, 75-местного SSJ, широкофюзеляжных Ил-96-400М и CRJ929, при минимальном числе программ, приносящих деньги уже сейчас, что объясняет непростое финансовое положение ОАК. Господин Пантелеев полагает, что корпорации в будущем понадобятся средства на расширение производственных возможностей предприятий, участвующих в кооперации по МС-21, для выхода на запланированные темпы сборки машин.

<https://www.kommersant.ru/doc/3888939>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.18; ДЛЯ КРУПНЕЙШЕГО В РОССИИ ГОСЗАКАЗА НА ГРАЖДАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ НЕТ ДЕНЕГ; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ПОКА ПОСТАВИЛИ БЕСПЛАТНО ПЕРВЫЕ ВОСЕМЬ ВЕРТОЛЕТОВ ИЗ 150

Холдинг «Вертолеты России» 8 февраля передал компании «Национальная служба санитарной авиации» (НССА) первые восемь вертолетов в санитарной комплектации: четыре Ми-8АМТ и четыре «Ансата». Всего НССА в сентябре 2018 г. заказала 104 «Ансата» и 46 Ми-8, покупать их должна лизинговая компания «Авиакапитал-сервис» и передавать НССА в лизинг. Поставки всех 150 машин должны завершиться в 2021 г. Стоимость контракта – почти 40 млрд руб., говорил гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов.

Бесплатная поставка

«Вертолеты России» и «Авиакапитал-сервис» входят в госкорпорацию «Ростех», в НССА у «Ростеха» 25%, 75% контролирует Иван Яценко. Он владеет группой «Хелидрайв», которая несколько лет занимается авиационной эвакуацией в Ленинградской области.

Но «Авиакапитал-сервис» отказался быть лизингодателем для НССА, говорят два человека, знающих это от сотрудников «Ростеха». Причина – сомнения в

платежеспособности НССА, уверяет один из собеседников: компания только создана, а имущества должна получить на десятки миллиардов рублей.

Два человека, близких к «Ростеху», подтвердили, что «Авиакапитал-сервис» в поставках вертолетов не участвует. Первые восемь вертолетов получила и передала НССА другая компания «Ростеха» – «Нацпромлизинг». Но за технику «Вертолетам России» «Нацпромлизинг» заплатит только через полгода, говорит человек, знающий это от сотрудников «Ростеха». Это подтвердили два человека, близких к госкорпорации. Обычно покупатель полностью оплачивает технику еще до поставки, указывают топ-менеджеры двух лизинговых компаний.

Вертолетам надо добраться до мест дежурства в регионах, НССА должна создать там базы, поэтому покупателю предоставлен льготный период, объяснил человек, близкий к «Ростеху». Вертолеты будут дежурить в Санкт-Петербурге, Амурской, Ленинградской, Московской, Тверской, Новгородской, Новосибирской, Магаданской, Свердловской областях и Хабаровском крае, сообщал «Ростех».

Представитель «Вертолетов России» детали контракта с НССА и «Нацпромлизингом» не комментирует: «В зависимости от комплектации вертолетов, объемов контракта и экономического положения заказчика холдинг применяет различные финансовые инструменты и механизмы поставок, в том числе с использованием рассрочки».

НССА обращалась также в Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК, принадлежит **Минтрансу**), которая в 2017-2018 гг. уже поставила 60 санитарных вертолетов другим авиакомпаниям, говорит один из собеседников и подтверждает человек, близкий к **Минтрансу**. Но договориться не удалось, так как НССА хотела более низких лизинговых ставок, чем давала ГТЛК.

Сейчас обсуждается схема финансирования этого контракта. Когда она будет выбрана, то покупателем вертолетов и лизингодателем сможет быть как «Авиакапитал-сервис», так и «Нацпромлизинг», говорят два человека, близких к «Ростеху».

«НССА обращалась к нам, но до контракта дело не дошло. ГТЛК готова работать с НССА по текущим лизинговым ставкам», – подтверждает представитель ГТЛК. В НССА и лизинговых компаниях «Ростеха» направили за комментариями в госкорпорацию, представитель последней от комментариев отказался.

Доктор «Ростех»

Программа санитарной авиации была запущена в 2017 г. Ее цель – обновление парка российских авиакомпаний и поддержка авиапрома. В 2017-2018 г. ГТЛК получила из бюджета на нее 8,1 млрд руб., это позволило устанавливать пониженные лизинговые ставки. Машины для программы «Вертолеты России» продают близко к себестоимости: «Ансат» – примерно за 225 млн руб., Ми-8АМТ/МТВ – примерно за 350 млн руб. при рыночной цене соответственно 300 млн и 450-500 млн руб. Закупку самолетов региональным минздравам субсидирует федеральный бюджет: по 3,3 млрд в 2017 и 2018 гг., около 4,5 млрд – в 2019 г.

Благодаря этой программе «Вертолеты России» увеличили в несколько раз выпуск гражданских машин в 2017-2018 гг. примерно до 70 в год, ранее их выпуск составлял около полутора десятков в год. ГТЛК поставила за два года 60 санитарных вертолетов: 42 «Ансата» и 18 Ми-8АМТ/МТВ.

В 2018 г. «Ростех» предложил создать единого санитарного оператора. Им стала НССА. В конце 2018 г. правительство своим постановлением разрешило региональным ведомствам заключать с НССА контракты на эвакуацию без конкурса. Оплата ее услуг считается по определенной формуле стоимости летного часа. Но НССА льготой вряд ли воспользуется, так как по этой формуле летный час стоит 120 000-130 000 руб. – это намного ниже точки безубыточности, говорит сотрудник вертолетной компании. Для работы с минимальной рентабельностью или хотя бы в ноль летный час должен стоить примерно 175 000-185 000 руб. Поэтому НССА придется участвовать в конкурсах, добавляет он.

Из 10 перечисленных «Ростехом» регионов у НССА согласно «СПАРК-Интерфаксу» пока есть контракты только в трех – Санкт-Петербурге, Ленинградской и Свердловской областях. Суммарно – на 214,3 млн руб. Выиграло их, правда, не СП с «Ростехом», а одноименное ООО, полностью принадлежащее Яценко. Летный час по этим контрактам будет закуплен в среднем за 166 500 руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/18/794449-dlya-krupneishego-grazhdanskie-net>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; «ДОМОДЕДОВО» ОТКРЫЛ ЭСТАКАДУ У ТЕРМИНАЛА, УСТАНОВИЛ 15-МИНУТНЫЙ БЕСПЛАТНЫЙ ВЪЕЗД

Аэропорт «Домодедово» открыл перед аэровокзалом автомобильную эстакаду с зоной посадки и высадки пассажиров, расположенной в 30 метрах от терминала.

Как говорится в сообщении аэропорта, это часть будущей двухуровневой развязки, которая позволит разделить потоки автомобилей на «вылет» и «прилет».

Шестиполосная эстакада расположена сразу на территории аэропорта после съезда с трассы А-105. «Дорога проходит вдоль пассажирского терминала, где специально для посадки и высадки пассажиров построена дополнительная полоса, огибает многоуровневую парковку и спускается к выезду на федеральную трассу», – отмечают в аэропорту.

Эстакада примыкает к пешеходной зоне на участке протяженностью 300 м. В ближайшее время в терминале будет открыта новая входная группа.

Длина эстакады составляет 500 м, ширина – 30 м, пропускная способность – 28 тыс. автомобилей в сутки.

Аэропорт также внес изменения в условия пользования привокзальной площадью для автомобилистов. «Эта мера обеспечит наличие свободных мест в зоне посадки и высадки пассажиров и сделает проезд свободнее», – указывают в пресс-службе «Домодедово».

При этом въезд на привокзальную площадь останется для автомобилистов бесплатным: водители могут оставаться там до 15 минут, не оплачивая пребывание. Если же между и въездом и выездом пройдет 15 минут и более, то будет взиматься оплата в размере 1 тыс. рублей в час.

«Для автомобилистов, которым требуется больше времени, «Домодедово» обеспечил комфортные условия. Сразу после въезда в зону посадки и высадки пассажиров они могут проследовать по указателям на многоуровневый паркинг Р2, расположенный в непосредственной близости от терминала. Час стоянки на нем стоит 250 рублей – такой тариф ранее действовал на привокзальной площади. В ближайшее время из Р2 в терминал можно будет пройти по остекленному отапливаемому пешеходному переходу», – отмечается в сообщении.

Тарифы и способы оплаты указаны на сайте, на шлагбаумах и информационных щитах, расположенных у въезда на территорию аэропорта.

ТАСС; 2019.02.18; ФОНД РАЗВИТИЯ ИЗ ОАЭ ИЗУЧАЕТ ВОПРОС ВЛОЖЕНИЯ \$50 МЛН В СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА В ГРОЗНОМ

Фонда развития Абу-Даби изучает вопрос вложения в строительство аэропорта в Грозном 50 млн долларов. Об этом сообщил глава Чечни Рамзан Кадыров в своем аккаунте в соцсети «ВКонтакте» по итогам встречи с руководителем Фонда Абу-Даби Мухаммедом Сейф аль-Сувайди в Дубае.

«Мы обсудили вопросы сотрудничества по ряду инвестиционных проектов, в реализации которых ранее Фонд выразил заинтересованность. Среди них – строительство в Грозном нового международного аэропорта с современным терминальным комплексом. Фонд предметно изучает вопрос вложения 50 млн долларов в строительство воздушных ворот», – написал Кадыров.

По его словам, в ближайшее время планируется направить в Чечню группу специалистов для оформления всех необходимых документов. «Новый международный аэропорт станет самым крупным в Северо-Кавказском округе», – добавил Кадыров.

Как сообщалось, реконструкция грозненского аэропорта будет осуществляться в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Стоимость проекта оценивается приблизительно в 15,7 млрд рублей. Ожидается, что обновленный аэропорт сможет обслуживать до 1,5 млн человек ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/6129740>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; ЯКУТИЯ ПЛАНИРУЕТ ДО 2030 Г ПРИОБРЕСТИ 23 САМОЛЕТА ИЛ-114-300

Власти Якутии планируют до 2030 года приобрести 23 самолета Ил-114 на замену устаревшим Ан-24, сообщает пресс-служба авиакомпании «Полярные авиалинии».

Как говорится в сообщении, распространенном по итогам встречи представителей АО «АК «Полярные авиалинии» и ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC), **Минтранс** Якутии направил разработчикам самолета обращение, где сообщил об общей потребности региона в поставках воздушного судна Ил-114-300 в количестве 23 единиц с 2022 по 2029 годы включительно.

Для наиболее эффективной работы в Якутии специалисты разработали вариант самолета на 50 мест (в стандартной компоновке 68 мест) с расширенным багажным отсеком. Также самолет способен взлетать и садиться на грунтовых аэродромах.

В сообщении отмечается, что разрабатывается система послепродажного обслуживания и обучения экипажа. Центр технического обслуживания планируется организовать в Красноярске.

«Город географически находится в центре страны и доступен для авиакомпаний западного и восточного регионов. В Якутске может находиться региональный центр для технического обслуживания эксплуатируемых в республике воздушных судов», – говорится в сообщении.

Ил-114-300 – проект модернизированной версии регионального Ил-114-100, разработанного конструкторским бюро Ильюшина в 1980-х годах. Всего до 2029 года планируется выпустить порядка 100 машин. Объем финансирования программы, которую курируют предприятия «ОАК», оценивалась в более 50 млрд рублей.

В сентябре глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявил, что начало продаж модернизированного самолета запланировано на 2022 год. Президент Владимир Путин поручил правительству рассмотреть вопрос организации серийного производства Ил-114 еще в 2014 году, с тех пор сроки создания и выхода на рынок лайнера неоднократно переносились.

Тогда же, в сентябре, глава Якутии Айсен Николаев сообщал, что к 2022 году должны быть списаны все Ан-24 в регионе.

Якутия планирует выступить стартовым заказчиком самолета Ил-114-300. Модернизированный самолет Ил-114, по предварительным расчетам, может стоить для покупателей около 1 млрд рублей.

Авиационная компания «Полярные авиалинии» была образована указом главы Якутии в 1997 году. География полетов распространяется на 80% территории республики, включая Заполярье и арктические территории. В 2011 году компания была акционирована, 100% акций принадлежали республиканскому Минимущества. В декабре 2016 года «Полярные авиалинии» стали дочерним предприятием авиакомпании «Якутия». Авиапарк перевозчика укомплектован воздушными судами Ан-26Б, Ан-26Б-100, Ан-24РВ, Л-410 УВП-Э, Ми-8 МТВ-1, Ми-8Т, Ан-2, Ан-3Т, Pilatus PC-6 Turbo Porter, Tundra DA-40NG.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; ВЛАДЕЛЬЦЫ АЭРОПОРТА БАРНАУЛА ОЖИДАЮТ ДВУКРАТНЫЙ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА ПОСЛЕ ЕГО РЕКОНСТРУКЦИИ

Алтайский край как основной владелец аэропорта Барнаула рассчитывает в 2019 году решить вопрос о реконструкции терминала, которая позволит вдвое увеличить пассажиропоток аэропорта, сообщил «Интерфаксу» глава региона Виктор Томенко в ходе Сочинского инвестиционного форума.

«Я надеюсь, мы в этом году выйдем на решение по реконструкции аэровокзала аэропорта Барнаула. У нас идет работа над тем, чтобы «двинуть» этот проект (для получения финансирования – ИФ), чтобы аэропорт получил достойный терминал, а вместе с ним и тот спрос, который сегодня как бы спит, потому что не очень удобно (обслуживание в аэропорту – ИФ) и качество не совсем то, которое хочет современный потребитель», – отметил В.Томенко.

Обновление аэровокзального комплекса, по словам губернатора, позволит расширить возможности аэропорта в силу его географического положения и близости к Юго-Восточной Азии.

«Мы бы получили увеличение пассажиропотока. Он по итогам 2018 года составил порядка 510 тыс. человек при 507 тыс. годом ранее, но при строительстве нового аэровокзала с достойной международной зоной, думаю, потребуется не много времени, чтобы удвоить эту цифру», – считает В.Томенко.

Как сообщалось, в начале февраля руководство краевого **Минтранса** и АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула, 52% принадлежит региону, 48% – холдингу «Новаяпорт») презентовали два архитектурных решения реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта.

«Ориентировочная цена вопроса при предварительной проработке концепции этой стройки, которую сделал «Новаяпорт» и рассмотрели все собственники, – порядка 2,7 млрд рублей», – сказал во время презентации генеральный директор авиапредприятия Виталий Архипенко, уточнив, что сумма определена с учетом опыта «Новаяпорта» по реализации подобных проектов.

Министр транспорта Алтайского края Александр Дементьев в свою очередь заявлял, что проект может быть реализован в течение ближайших пяти лет. «Если мы в этом году займемся проектированием, как запланировали, то на это уйдет год, потом еще, предварительно, до 3,5 года – на строительство. Таким образом, с начала обследования, экспертизы до ввода объекта потребуется порядка 4,5-5 лет», – сказал он.

Рядом с действующим терминалом планируется построить новый комплекс площадью более 8 тыс. кв. м, который будет использоваться для обслуживания пассажиров внутренних рейсов. Старый аэровокзал планируется модернизировать под международные вылеты.

Аэропорт Барнаула им. Г.С.Титова располагает взлетно-посадочной полосой класса «В». «Новаяпорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время он является крупнейшим аэропортовым холдингом в РФ, в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЛЕТОМ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ «ДОМОДЕДОВО» В БОРДО И МОНПЕЛЬЕ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в начале лета откроет прямые рейсы из московского аэропорта «Домодедово» во французские города Бордо и Монпелье, сообщает пресс-служба авиакомпании.

В Бордо полеты начнутся с 1 июня и будут выполняться по понедельникам, четвергам и субботам. В Монпелье «Уральские авиалинии» будут летать со 2 июня по средам, пятницам и воскресеньям.

Согласно расписанию «Домодедово», в настоящее время из этого аэропорта нет прямых рейсов в Бордо и Монпелье. В другие города Франции отсюда «Уральские авиалинии» также пока не летают.

Вместе с тем, как сообщалось, весной авиакомпания намерена открыть прямые рейсы из «Жуковского» в Ниццу и Париж.

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

ИНТЕРФАКС; 2019.02.18; ГТЛК НАМЕРЕНА ВЗЫСКАТЬ С «ИРАЭРО» 426 МЛН РУБ

Арбитражный суд Москвы принял к производству еще один иск «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) к авиакомпании «ИрАэро», следует из материалов суда.

Сумма иска составляет 425,79 млн рублей, предварительные слушания назначены на 28 марта. Суть требований истца не раскрывается.

Кроме того, суд, как следует из материалов, также рассматривает иск ГТЛК о взыскании с авиакомпании 168,23 млн рублей. Как указывается, истец готов урегулировать спор мирным путем, этот вопрос суд рассмотрит на заседании 21 марта.

Как сообщалось ранее, суд 25 апреля также рассмотрит иск ГТЛК о взыскании с «ИрАэро» 212,9 млн рублей. В рамках этого же дела «ИрАэро» подала иск к ГТЛК о взыскании убытков на 80,77 млн рублей.

Сообщалось также, что в 2018 году суд прекратил производство по двум искам ГТЛК к авиакомпании.

В первом иске лизинговая компания требовала погасить долги по аренде за пользование самолетами SSJ-100, техническим резервам, неустойку, а также задолженность по возмещению расходов по страхованию воздушных судов, задолженность по обучению авиационного персонала, поставкам запасных частей. Сумма иска сначала составляла 541,6 млн рублей, впоследствии была снижена до 253,3 млн рублей. По нему стороны подписали мировое соглашение с графиком погашения долгов «ИрАэро» до 31 декабря 2019 года.

По второму иску «ИрАэро» взяла на себя обязательства погасить до конца 2019 года задолженность по арендным платежам в размере 19,435 млн рублей, а также задолженность по уплате технических резервов – \$2,1 млн, неустойку за неисполнение обязательств по уплате арендных платежей – 6,796 млн рублей и неустойку за неисполнение обязательств по уплате техрезервов – \$35,895 тыс.

В 2016-2017 годах авиакомпания взяла в лизинг у ГТЛК восемь SSJ-100, из них четыре новых (в максимальной комплектации), еще четыре ранее эксплуатировались Red Wings. Позже «ИрАэро» сообщила, что ее парк пополнился девятым SSJ-100, который ранее эксплуатировала авиакомпания «Ямал». Лизингодателя этой машины компания не назвала. Специально для новых SSJ-100 «ИрАэро» разработала летную программу, включающую маршруты из Иркутска, Барнаула, Омска на юг России, а также в Москву и Санкт-Петербург.

В парке «ИрАэро», кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка «ВИМ-Авиа», а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

РИА НОВОСТИ; 2019.02.18; АВИАКОМПАНИЯ ИЗ СЛОВЕНИИ МОЖЕТ ЗАБРАТЬ SSJ100 У ИРЛАНДСКОЙ CITYJET

Самолеты SSJ100 ирландской CityJet могут быть переданы авиакомпании из Словении, есть предварительная договоренность, рассказал журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

Газета «Ведомости» со ссылкой на источники написала, что CityJet, которая является единственным европейским эксплуатантом SSJ100, возвращает семь судов группе «ВЭБ.РФ». «Гражданские самолеты Сухого» позднее заявили, что информация о состоявшемся возврате авиакомпании CityJet самолетов SSJ100 их собственнику не соответствует действительности, и ГСС активно взаимодействует с компанией для решения вопроса о дальнейшей судьбе этих самолетов.

«Эти самолеты, которые будут выводиться из состава CityJet, останутся в Европе. Мы уже предварительно имеем договоренность с компанией из Словении, которая и будет эти борты эксплуатировать в дальнейшем», – сказал Мантуров.

Один из источников «Ведомостей» говорил, что некоторые из SSJ, от которых якобы отказалась CityJet, могут быть поставлены «ВЭБ-лизингом» авиакомпании «Азимут» для ее нового проекта корпоративных перевозок. Другой собеседник газеты сообщил, что «ВЭБ-лизинг» как вариант рассматривает ремаркетирование судов от CityJet национальному перевозчику Словении Adria.

<https://ria.ru/20190218/1551023006.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190218/1551019005.html>