



Ежедневный мониторинг СМИ

21 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.02.20; ПУТИН: РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИМЕЕТ ОГРОМНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ «КАРКАСА» СТРАНЫ

Модернизация и развития инфраструктуры имеет огромное значение для укрепления «каркаса» государства, дает импульс развитию территорий и способствует экономическому росту. Об этом заявил президент России Владимир Путин в послании Федеральному Собранию.

«На базе передовых технологий нужно форсировать модернизацию инфраструктуры, это имеет огромное значение для укрепления связности страны. Особенно это важно для нас – для страны с самой большой территорией в мире. Это имеет огромное значение для укрепления всего «каркаса» государства, для раскрытия потенциала территорий для роста экономики Российской Федерации», – сказал президент.

Он напомнил, что в этом году открывается железнодорожное движение по Крымскому мосту, которое даст «мощный импульс» для развития Крыма и Севастополя.

Кроме того, как сообщил президент, на всем протяжении начнет работать скоростная трасса Москва – Санкт-Петербург. «А это новые возможности и для бизнеса, это новые рабочие места для жителей Новгородской, Тверской, Ленинградской, Московской областей», – подчеркнул глава государства.

Также за ближайшие шесть лет на территории Российской Федерации будут реконструированы более 60 аэропортов, отметил президент. В том числе, напомнил он, строятся международные аэропортовые комплексы в Хабаровске, Южно-Сахалинске, Петропавловске-Камчатском.

<https://tass.ru/ekonomika/6138315>

На ту же тему

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201902201457-sc8n.htm

<https://rg.ru/2019/02/20/prezident-poruchil-oblegchit-vizovyj-rezhim-v-rf-dlia-turistov.html>

<https://nevnov.ru/642991-putin-rasskazal-o-preimushestvakh-otkrytiya-skorostnoi-dorogi-moskva-peterburg>

<https://realty.ria.ru/20190220/1551124829.html>

<http://fedpress.ru/news/24/economy/2194475>

<https://iz.ru/848086/izvestiia/poslanie-priamogo-deistviia-prezident-nazval-puti-resheniia-glavnykh-problem-strany>

<https://rg.ru/2019/02/20/stenogramma-poslaniia-vladimira-putina-federalnomu-sobraniuu.html>

<https://rg.ru/2019/02/20/vladimir-putin-rasskazal-rukovoditeli-am-smi-ob-ideiah-poslaniia.html>

ТАСС; 2019.02.20; АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ЗАЙМЕТСЯ РАНЖИРОВАНИЕМ ПРОЕКТОВ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА

Аналитический центр при правительстве РФ будет управлять ранжированием проектов, которые могут быть включены в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Об этом сообщил в интервью ТАСС в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи руководитель Аналитического центра при правительстве РФ Владислав Онищенко.

«Есть специально утвержденная методика – как механизм и как алгоритм. Как алгоритм у нас есть определенная прописанные детализированные роли, которые отмечены в документе, это каждый может увидеть. Наша задача сводится ровно к двум вещам: мы рейтингуем начальные заявки и оцениваем последующий эффект, когда проект завершается», – сказал он.

Правительственная комиссия по транспорту ранее утвердила методику отбора проектов по модернизации транспортной инфраструктуры, согласно которой проекты будут попадать в магистральный план на основе рейтинга. Инициировать новые проекты может широкий круг заявителей – от федеральных органов власти до общественных организаций. Каждое предложение перед внесением в проектный комитет будет оценено с помощью методики ранжирования, в основе которой определение вклада предлагаемых проектов в достижение целей, установленных в майском указе президента РФ.

Как позже уточнял **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, транспортные проекты, обеспеченные частными инвестициями за счет собственных или привлеченных средств компаний, будут иметь приоритет при включении в транспортную часть комплексного плана модернизации инфраструктуры. В интервью ТАСС глава **Минтранса** отмечал, что недостатка в инвесторах для проектов транспортной части магистрального плана нет.

По словам Онищенко, комплексный план по сути и по форме является 13-м национальным проектом.

Во исполнение майского указа президента 2018 года были разработаны нацпроекты в 12 сферах (демография, культура, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, дороги, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, малый и средний бизнес, международная кооперация и экспорт). Их планируется реализовать до 2024 года.

<http://tass.ru/nacionalnye-proekty/6137193>

ТАСС; 2019.02.20; ГЛАВА АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ: МЫ ИЩЕМ ОТВЕТЫ НА НЕПРИЯТНЫЕ ВОПРОСЫ

В работе Аналитического центра при правительстве Российской Федерации определились три приоритетных направления. Об участии в национальной программе «Цифровая экономика», Комплексном плане по развитию магистральной инфраструктуры и оценке эффективности национальных проектов в интервью ТАСС рассказал руководитель центра Владислав Онищенко.

- В последний раз мы с вами встречались полгода назад, на Дальневосточном форуме. Что за это время изменилось в работе Аналитического центра? Какие основные сдвиги вы видите в сфере работы центра над национальными проектами?

- В нашей работе определились три приоритетных направления.

Во-первых, мы достаточно интенсивно вовлечены в программу мониторинга реализации национальных проектов. Поскольку мы рабочий орган правительства, который обеспечивает аналитическую поддержку его деятельности, наши задачи связаны с поиском альтернативных ответов на неприятные вопросы, оценкой эффективности, опросами мнений и так далее. Мы не единственные на этом поприще, на разных стадиях участвуют Счетная палата, Общероссийский народный фронт, всевозможные общественные организации, Федеральная служба охраны в части проведения опросов ВЦИОМ и другие.

Во-вторых, мы обросли дополнительными задачами по реализации национальной программы «Цифровая экономика». Основная из них – это центр компетенций по вопросам создания и развития Национальной системы управления данными (НСУД). К концу прошлого года мы подготовили первый набор методических материалов по единой системе метаданных в системе государственного управления. После утверждения приоритетной программы, а потом и федеральных проектов за нами оказался закреплен

целый ряд ответственных поручений, которые надо исполнить в течение этого года. Это создание и подготовка необходимых изменений нормативного регулирования, начало работы по гармонизации данных информационной системы государства и так далее – по большому счету все, кроме разработки необходимых программных средств.

Третий большой блок – участие в ранжировании и в рейтинговании инициатив, которые претендовали на то, чтобы стать элементами Комплексного плана развития магистральной транспортной инфраструктуры, который хоть и не является национальным проектом, но остается значимой частью всей инициативы по реализации указов президента.

Мы многоэтапно и многопланово участвовали в разных стадиях рейтингования и оценки инициатив регионов, которых сейчас около 860. Из них около половины вошло в утвержденный вариант плана, другая половина попала в так называемый подвал. Наиболее проработанные инициативы или проекты из «подвала» можно будет выбирать для реализации, если появится дополнительное финансирование. Либо они смогут заменить те проекты, которые в план включены, но по различным причинам не смогут дойти до стадии реализации. За нами фактически закреплена вся работа, связанная с общением с заявителями новых проектов, их ранжированием, а в дальнейшем мы займемся проверкой заявленных результатов и эффектов.

Кроме этого, возобновлена работа по регламентно-надзорной деятельности, о которой Дмитрий Анатольевич Медведев говорил чуть раньше – по регуляторной гильотине.

- На ваш взгляд, регуляторная гильотина вписывается в систему национальных проектов?

- Да, вписывается. Ее цель – создание условий для роста инвестиций и вообще экономической активности бизнеса, потому что всевозможные проверки, избыточные требования, несвоевременные регламенты осуществления тех или иных задач и так далее, которые гильотина призвана исключить или существенным образом проредить, – это все то, что мешает реализации целого ряда национальных целей и проектов.

Мы помним один из установленных показателей: 25% ВВП должны идти в инвестиции. Сейчас идет меньше 20%, и для того, чтобы создать стимул бизнесу, необходимы инвестиции бизнеса, а не государства. Чтобы бизнес вкладывал больше денег в проекты, необходимо, чтобы барьеров на пути инвестирования и предпринимательской деятельности было меньше. Есть целый ряд секторов, в которых инвестиции и ведение бизнеса крайне затруднены в связи с большим количеством требований. На форуме приводили пример того, что госпроект постройки третьего моста через Босфор сделали за 36 месяцев целиком, этого времени оказалось достаточно для завершения проекта. У нас за 36 месяцев никто к стройке не приступит. Снятие регуляторных и контрольных ограничений в том числе способно эти задачи сделать более реалистичными.

- У нас сейчас 12 нацпроектов. Магистральный план, в котором вы тоже приняли активное участие, является 13-м проектом или как его оценивать?

- Изначально Комплексный план развития магистральной инфраструктуры рассматривался отдельно и не считался нацпроектом. Но в ходе его подготовки мы пришли к мнению, что все-таки единообразие правил подготовки, мониторинга и реализации даст больший эффект. В итоге было принято решение, что управлять Комплексным планом нужно по правилам, имеющим свои особенности, но очень схожим с правилами, по которым управляются все остальные нацпроекты. Это требует приведения документов в форму нацпроектов, но суть при этом не меняется. Есть объективные особенности, но они вписываются в формат национальных проектов. Можно, в принципе, считать, что сейчас Комплексный план по сути и по форме является национальным проектом.

- Тогда есть ли вероятность, что появятся 14-й и 15-й нацпроекты?

- Система управления проектами в правительстве подразумевает не только национальные проекты. Бывает такой уровень, как федеральный проект, не входящий в национальный.

Условно говоря, чуть поменьше масштабом, но все равно требующий внимания правительства.

- Но у каждого национального проекта есть федеральные проекты?

- Совершенно верно, это их составная часть. Но подразумевается, что могут существовать отдельные проекты в какой-то посторонней сфере, не связанной с одним из 12 нацпроектов. Они управляются так же, но в их состав не входят.

Я видел, как такого рода проекты выносились на обсуждение, но не были поддержаны. Это не значит, что вынесение на рассмотрение 13-го, 14-го, 15-го и 16-го проектов невозможно в предстоящие годы. Все-таки основное внимание правительства с прошлого мая до настоящего момента было посвящено тем проектам, которые надо было разработать согласно указу. Когда они перейдут в стадию исполнения в полной мере и все будет достаточно детализировано, может быть, внимание обратится и к другим сферам.

Например, обсуждался отдельный проект по спорту, но было решено, что это нецелесообразно и все останется как есть. Рассматривался отдельный проект по инновационному технологическому развитию и так далее.

- Счетная палата запустила сервис, который будет оценивать эффективность реализации национальных проектов. У вас будет такой же сервис? Не будет ли это дублированием функций Счетной палаты? Как вы видите, со своей стороны, свой вклад?

- Сотрудничать мы точно будем. В конце концов, мы все делаем общую работу, выполняем одну задачу, но роли наши немного различаются. Я не думаю, что мы будем друг друга дублировать. Если Счетная палата – это государственный внешний аудитор, не имеющий отношения к реализации проектов, то мы в силу своего статуса проектного офиса по цифровой экономике и вовлечения в работу по Комплексному плану модернизации транспортной инфраструктуры, скорее схожи с внутренним аудитором. Наша задача – не провести конечную оценку, у нас нет никаких контрольных полномочий или возможностей предъявлять те или иные требования или санкции. Наша задача – вовремя, на ранних этапах выявить и подсказать, как можно улучшить реализацию.

- Как вы будете выявлять?

- Во-первых, все-таки мы недаром называемся Аналитическим центром при правительстве – мы умеем сравнивать разные вещи. В рамках работы по управлению информационной системой данных, наверное, мы будем одними из немногих, кто будет обладать реальным объемом возможностей, чтобы эффективно использовать все знания, накопленные в базах данных федерального уровня. Все-таки значимую часть фактов мы сможем выявить, когда будем сличать разные данные, потому что мы так или иначе будем работать с информационными источниками.

Во-вторых, значимая часть нашей работы – это взаимодействие с экспертным сообществом, и этим мы занимаемся не только в связи с нацпроектами. У нас в год проходит порядка 350-400 разных экспертных мероприятий. Структурируя работу на год или на пять лет вперед, в том числе вокруг национальных проектов, можно детализированно и углубленно понять то, что там делается, – оценку дают вовлеченные эксперты профессионального сообщества.

В-третьих, мы достаточно активно занимается тематическими опросами бизнеса либо населения.

В-четвертых, мы, занимаясь экономико-математическим моделированием или имея в наличии какой-то набор финансово-экономических моделей, можем сказать, что если здесь А, то тут не может быть Б. Или если А, то здесь как минимум Б.

Мы на ежедневной основе вовлечены в бизнес-процесс по целому ряду национальных проектов, но одновременно не аффилированы ни с одним из них и имеем возможность подсказать правительству или дать по крайней мере информацию, на основании которой можно принять более обоснованное решение или что-то скорректировать.

- К вопросу про Магистральный план. Мы с вами ранее говорили про то, что Аналитический центр занимался разработкой методики оценки тех проектов, которые будут в него входить. Сейчас уже официально объявлено на уровне правительства, что будет некий рейтинг проектов, которые входят в него. Скажите, правильно ли мы понимаем, что вы будете рейтинговать те проекты, которые будут включаться в правительственные планы?

- Все так. Есть специально утвержденная методика как механизм и как алгоритм. Как алгоритм у нас есть определенная прописанные детализированные роли, которые отмечены в документе, это каждый может увидеть. Наша задача сводится ровно к двум вещам: мы рейтингуем начальные заявки и оцениваем последующий эффект, когда проект завершается.

- Поступление заявок уже началось?

- Оно не прекращалось с лета.

- Сколько вы уже переработали?

- У нас переработаны все проекты, которых, как я говорил, около 860, при этом более 170 из них поступили на рассмотрение уже после утверждения Комплексного плана. Надо понимать, что есть проекты маленькие – какой-нибудь путепровод в конкретном месте на конкретной дороге. Есть проекты большие вроде Северного широтного порта, который если поделить на строительные титулы и отдельные участки строительства, то их будут тысячи.

Если говорить о количестве регионов, то мы со всеми так или иначе общаемся. У нас постоянно в работе находятся пять-десять регионов. Мы наладили контакты с рабочей группой Госсовета по подготовке и реализации национальных проектов в части транспорта. К нам постоянно и разными каналами – через депутатов, губернаторов, **Министерство транспорта**, Министерство экономики и так далее – поступают проекты.

- Немного странно, что финансирование, заявленное в Магистральном плане, ограничено, эта цифра уже опубликована, а проекты все прибывают и прибывают. Что будет, когда эта сумма не будет их покрывать?

- План фактически состоит из двух частей – есть бюджетное финансирование, есть внебюджетное финансирование. И то и другое заявлено. При этом все проекты делятся на те, которые уже реализуются и по которым ясна финансовая схема и определен объем бюджетных и внебюджетных средств, и те, которые включены, но находятся на ранних стадиях подготовки, например на стадии, когда только готовится технико-экономическое обоснование или проектно-сметная документация. Еще никаких юридически обязывающих соглашений между бюджетом и не бюджетом не подписано – это проекты, по которым к строительно-монтажным работам приступят в ближайшие годы. Главное – закончить в 2024-м.

Если проект подготовить лучше, чем можно предположить изначально, то доля бюджетного финансирования, которая потребуется для того, чтобы привлечь внебюджетное, будет меньше. За счет этого удастся высвободить какую-то долю бюджетных средств, которую можно будет пустить в сторону внебюджетного финансирования и на дополнительные проекты – это одна возможность.

Вторая возможность, которая обсуждалась с Министерством финансов, с учетом изменения бюджетной ситуации в следующей трехлетке – дополнительные средства, которые можно будет пустить на развитие. В-третьих, надо понимать, что какие-то проекты могут не пойти так хорошо, как это изначально ожидается, они будут заменены. В-четвертых, мы вместе с Минэкономразвития сформировали «лист ожидания», в состав которого входят проекты, получившие более низкие значения по соотношению индекса экономических эффектов и величины требуемой государственной поддержки по сравнению с мероприятиями, вошедшими в Комплексный план.

Мы полагаем, что такой механизм оценки эффектов, вклада в достижение национальных целей, готовности проектов и так далее может и должен применяться ко всем инвестиционным решениям, которые принимает государство. Поэтому если такого рода подход будет принят, то проекты, которые уже будут оттранжированы, просто автоматически войдут в пул рассмотрения в отношении всей программы государственной инвестиционной активности, которая сейчас существенно шире, чем тот же Комплексный план.

<https://tass.ru/interviews/6135883>

РБК; ДЕВЯТКИНА МАРГАРИТА; 2019.02.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПУБЛИКОВАЛО ПАСПОРТА НАЦПРОЕКТОВ

Правительство России опубликовало паспорта национальных проектов, составленных по 12 направлениям стратегического развития страны согласно майскому указу президента. Документы представлены на сайте правительства.

Президент Владимир Путин в среду на встрече с представителями СМИ заявил, что на нацпроекты направлены «колоссальные деньги – 25 с лишним триллионов рублей». Глава государства подчеркнул, что по его расчетам результаты реализации проектов станут заметны уже к концу текущего года.

Цели, задачи и планы нацпроектов:

«Здравоохранение»

Снижение смертности трудоспособного населения в целом и снижение смертности от болезней кровообращения в частности в 1,3 раза.

Снижение младенческой смертности более чем в 1,2 раза.

Все граждане России должны проходить профилактические медосмотры минимум раз в год.

Объем экспорта медицинских услуг должен вырасти минимум в четыре раза по сравнению с 2017 годом до \$1 млрд

Бюджет нацпроекта – более 1,7 трлн руб., куратор – вице-премьер Татьяна Голикова.

«Образование»

Россия должна войти в число 10 ведущих стран мира по качеству общего образования.

Минпросвещения создаст во всех субъектах страны центры для оказания родителям психолого-педагогической и консультативной помощи.

Четверть школ в 75 регионах России должны использовать при обучении технологии дополненной и виртуальной реальности.

К концу 2021 года должно быть ликвидировано обучение в 3-ю смену.

Бюджет нацпроекта – 784,5 млрд руб., куратор – вице-премьер Татьяна Голикова.

«Безопасные и качественные автомобильные дороги»

Реализация этого нацпроекта должна привести к снижению количества погибших в ДТП с 13 до 4 человек на каждые 100 тыс. населения. В перспективе показатель должен снизиться до нуля.

Количество аварийно-опасных участков на дорогах должно сократиться вдвое.

К концу 2020 года в России появятся первые дороги с системой безбарьерной оплаты проезда

Допуск беспилотных автомобилей должен быть обеспечен к концу 2021 года.

К концу 2023 года в более чем 50 городах должен быть внедрены автоматические системы управления дорожным движением.

Бюджет нацпроекта – почти 4,8 трлн руб., куратор – вице-премьер **Максим Акимов**.

«Демография»

Ожидаемая продолжительность здоровой жизни должна увеличиться до 67 лет.

Смертность населения старше трудоспособного возраста должна снизиться с 38,1 чел. на 100 тыс. до 36,1.

До конца 2021 года должно быть создано 255 тыс. новых мест в детских садах для детей до трех лет, в том числе для детей-инвалидов и детей с ограниченными возможностями здоровья.

Почти в полтора раза должно стать больше людей, регулярно занимающихся спортом.

Почти в 5 раз должно вырасти число семей, которым положены ежемесячные выплаты на первого ребенка, и более чем в 6 раз – число семей с тремя и более детьми.

Бюджет нацпроекта – более 3,1 трлн руб., куратор – вице-премьер Татьяна Голикова.

«Культура»

В ближайшие пять лет должно быть проведено 30 фестивалей детского творчества.

К концу 2021 года должно быть создано 15 центров непрерывного образования и повышения квалификации кадров в сфере культуры.

В 6 раз должно вырасти количество оцифрованных и внесенных в Национальных электронную библиотеку книжных памятников (это книги, которые обладают выдающейся духовной ценностью и имеют особое историческое, научное, культурное значение).

На 15% должно увеличиться число посещений организаций культуры.

Бюджет нацпроекта – 113,5 млрд руб., куратор – вице-премьер Ольга Голодец.

«Жилье и городская среда»

Средний уровень ставки ипотеки должен упасть более чем в 1,3 раза, а количество выданных ипотечных кредитов должно увеличиться вдвое.

Объем жилищного строительства должен вырасти в полтора раза.

Согласно нацпроекту, в 2024 году более 4 млн российских семей смогут купить квартиры, 30 тыс. семей заключат договоры аренды квартир на длительный срок, 100 тыс. семей переедут из аварийного жилья.

Бюджет нацпроекта – свыше 1 трлн руб., куратор – вице-премьер Виталий Мутко.

«Экология»

Нацпроект требует повысить качество питьевой воды для населения и снизить уровень загрязнения воздуха в крупных промышленных центрах.

К 2024 году должны быть рекультивированы более 190 участков, где были расположены несанкционированные свалки в пределах городов.

На 22% должен быть снижен совокупный объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу.

К концу 2024 года 9 тыс. км прибрежной полосы будут очищены от бытового мусора.

Более чем в полтора раза должна быть увеличена площадь особо охраняемых природных территорий, а число их посетителей – более чем вдвое.

Бюджет нацпроекта – более 4 трлн руб., куратор – вице-премьер Алексей Гордеев.

«Наука»

Россия должна стать привлекательной для российских и зарубежных ученых и исследователей.

В 2024 году Россия должна войти в пятерку ведущих стран, которые ведут научные исследования и проводят разработки в областях, приоритетных для научно-технологического развития.

До конца сентября 2020 года российские и международные эксперты определяют минимум пять масштабных научных проектов мирового уровня для работы на российских научных установках.

Бюджет нацпроекта – 636 млрд руб., куратор – вице-премьер Татьяна Голикова.

«Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы»

В 1,3 раза – до 25 млн человек – должно вырасти число граждан, занятых в малом и среднем бизнесе, в том числе индивидуальных предпринимателей.

Доля малого и среднего предпринимательства в ВВП страны должна вырасти почти в полтора раза – до 32,5%.

2020 год будет объявлен Годом предпринимательства.

Бюджет нацпроекта – 481,5 млрд руб., куратор – первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов.

«Цифровая экономика Российской Федерации»

В 2019 году заработает бесплатный онлайн-сервис по освоению цифровой грамотности для россиян, предполагается, что уже к концу года обучение по онлайн-программам пройдут 100 тыс. человек. К 2024 году таких должно быть 10 млн.

К концу 2021 года должна появиться платформа, которая позволит гражданам получить информацию об организациях, использующих их персональные данные.

По меньшей мере 60 проектов развития цифровой экономики в регионах России получат поддержку на федеральном уровне.

Для обеспечения работы президента, премьер-министра, Госдумы и Совета Федерации, Совета безопасности, администрации президента и аппарата правительства до конца 2021 года будет создана единая цифровая платформа.

Бюджет нацпроекта – более 1,6 трлн руб., куратор – вице-премьер **Максим Акимов**.

«Производительность труда и поддержка занятости»

Рост производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики к 2024 году должен составить минимум на 5% к предыдущему году.

К концу 2024 года будут модернизированы службы занятости населения во всех субъектах страны.

Правительство к концу текущего года создаст механизм ежегодного снижения административных барьеров.

Бюджет нацпроекта – 52,1 млрд руб., куратор – первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов.

«Международная кооперация и экспорт»

Объем экспорта несырьевых неэнергетических товаров должен вырасти в 1,8 раза (до \$250 млрд).

Россия упростит визовый режим для некоторых стран на отдельные виды организованных поездок туристов, в том числе на спортивные, образовательные и медицинские виды.

До середины 2020 года Россия рассчитывает получить статус страны, свободной от некоторых опасных болезней животных, например, ящура.

До конца 2021 года должна быть введена система маркировки и учета животных.

Для усиления международной торговли планируется отремонтировать и построить 25 пунктов пропуска через российскую границу.

Бюджет нацпроекта – почти 957 млрд руб., куратор – первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов.

Главная цель проектов – обеспечение прорывного научно-технологического и социально-экономического развития страны, а также повышение уровня жизни и создание условий и возможностей «для самореализации и раскрытия таланта каждого человека».

<https://www.rbc.ru/politics/20/02/2019/5c6d90f09a7947ee1fb17780>

ТАСС; 2019.02.20; ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ОСНАЩЕНИЕ ГРУЗОВИКОВ ДАТЧИКАМИ НАГРУЗКИ ПЛАНИРУЕТСЯ В РОССИИ С 2022 ГОДА

Минтранс и **Минпромторг** намерены к 2022 году внести изменения в техрегламент «О безопасности колесных транспортных средств», которые обяжут устанавливать датчики осевой нагрузки на автомобили массой свыше 3,5 т. Об этом говорится в паспорте национального проекта «Безопасные и качественные дороги», опубликованном на сайте правительства РФ.

«Внесение в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» изменений, предусматривающих введение обязанности к оборудованию всех грузовых транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т... датчиками измерения осевой нагрузки», – говорится в документе. Срок исполнения – декабрь 2021 года.

Также к 2022 году министерства намерены внести изменения в законодательство, предусматривающие усиление ответственности за несоблюдение весогабаритных параметров транспортных средств.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** говорил журналистам, что установка таких датчиков будет факультативной. При этом он отмечал, что грузоотправители сами уже используют такие датчики для внутреннего контроля.

Как сообщал ранее «КамАЗ», датчики осевой нагрузки уже входят в ИТИС (интеллектуальная транспортная информационная система), которая с 2019 года штатно устанавливается на автомобили «КамАЗ» в качестве дополнительной опции.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6140272>

РБК; 2019.02.20; УБЫТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В 2018 ГОДУ ДОСТИГ 70 МЛРД РУБ.

Убыток авиакомпаний в 2018 году ожидается на уровне около 70 млрд руб., сообщил президент Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун, передает ТАСС.

«К сожалению, компании не сумели нарастить «финансовые прокладки», и в результате мы пришли к тому, что пока ожидаемый убыток по отрасли за 2018 год будет в районе 70 млрд руб. Такого у нас еще не было», – сказал он. По словам Тасуна, речь идет о операционных убытках, то есть о возможностях авиаперевозчика выручкой «закрыть» себестоимость. По его словам, полных отчетных данных пока нет.

В качестве примера Тасун привел «Аэрофлот», который в 2018 году получил прибыль в размере 2,7 млрд руб. «2,7 млрд руб. для такой компании – это, мягко говоря, ни о чем», – указал он.

По его словам, причинами негативного финансового результата стали скачкообразный рост цен на авиакеросин, рост тарифов на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание, монополизация аэропортового рынка.

12 февраля в ходе совещания вице-премьеров **Максима Акимова** и Дмитрия Козака с нефтяниками и представителями авиакомпаний было решено не возмещать авиаперевозчикам рост цен на керосин, говорил источник РБК. В 2018 году он обошелся авиаперевозчикам в 50 млрд руб. дополнительных издержек. Представитель Козака Илья Джус подтвердил РБК, что по итогам совещания по керосину не будут приниматься меры по регулированию этого сегмента и компенсации части расходов авиакомпаний.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6d21269a7947c3d8fdca7b>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6136990>

<https://www.kommersant.ru/doc/3889988>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ, АНДРЕЙ РАЙСКИЙ, КРИСТИНА ЖУКОВА; 2019.02.21; ПАСПОРТА ВКЛЮЧИЛИ В ЧЕК; МИНКОМСВЯЗЬ ОБЯЗАЛИ ОПЛАТИТЬ «РОСТЕЛЕКОМУ» РАБОТУ СИСТЕМЫ МИГРАЦИОННОГО УЧЕТА

Суд встал на сторону «Ростелекома» в споре с Минкомсвязью по поводу выплаты 464 млн руб. за обслуживание государственной системы миграционного учета и оформления паспортов. «Ростелеком», бесплатно оказавший в 2017 году эти услуги, был не вправе

отказать заказчику, несмотря на отсутствие госконтракта, отмечают юристы. В Минкомсвязи планируют оспаривать решение суда.

Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск «Ростелекома» к Минкомсвязи о взыскании неосновательного обогащения в размере 464 млн руб. Третьими лицами по делу проходят Минфин, МВД, ФСБ, Минобороны, МИД, **Минтранс** и **Росморречфлот**. Решение было принято 17 декабря, его полный текст опубликован 13 февраля. «С решением суда не согласны, будем оспаривать», – сообщил «Ъ» представитель Минкомсвязи Евгений Новиков.

Спор касался работы системы миграционного учета и оформления паспортов. Минкомсвязь, Минобороны, ФСБ, МВД, МИД и **Росморречфлот** пользуются ею с 2005 года, а «Ростелеком» с 2011 года назначен единственным исполнителем услуг по поддержке, эксплуатации и развитию системы. С «Ростелекомом» заключались госконтракты на эти работы, последний из которых завершен 31 декабря 2016 года, следует из решения суда. Уже без госконтракта в течение всего 2017 года «Ростелеком» продолжал оказывать услуги связи, увеличивая их объем, на основании писем Минкомсвязи и обращений других ведомств, говорится в документе. В августе 2017 года «Ростелеком» направил госорганам претензии на возмещение неосновательного обогащения, а в феврале 2018 года подал иск.

Как пояснили «Ъ» в МИДе, требования к министерству не могут быть удовлетворены, поскольку были заявлены к ненадлежащему ответчику. Аналогичной позиции придерживались и другие ответчики по делу. В сентябре единственным ответчиком осталась Минкомсвязь. При этом МИД, Минобороны, ФСБ и **Росморречфлот** не отрицали факта предоставления «Ростелекомом» услуг связи для работы системы. «Ростелеком» до сих пор не прекратил оказывать эти услуги, хотя в Минкомсвязи и секретариате вице-премьера **Максима Акимов**а вчера не смогли уточнить, будет ли заключен с оператором новый госконтракт. В пресс-службе «Ростелекома» не стали комментировать ситуацию.

Если услуги были оказаны, а Минкомсвязь прекратила их оплачивать, то суд правильно потребовал их оплатить, полагает директор Центра компетенций по импортозамещению Илья Массух. Проблемы с финансированием могли возникнуть по вине чиновников, не исключает эксперт. «Зная, как работало министерство в 2017 году, в Минкомсвязи могли просто забыть заключить контракт, либо забыть попросить деньги в Минфине на обеспечение работы. Думаю, что это такая безалаберность», – отметил господин Массух.

Приостановка оказания услуг со стороны «Ростелекома» поставила бы под угрозу функционирование системы, что могло привести к серьезному ущербу, указывает старший юрист BGP Litigation Олег Хмелевский. Но закон напрямую обязывает «Ростелеком» продолжать оказывать особо значимые услуги, пока госзаказчик от них не откажется, отмечает старший юрист «Дювернуа Лигал» Анна Яковлева. Подобные случаи – скорее исключение из общего правила оплаты услуг в рамках госзакупок, согласно которому отсутствие контракта означает и отсутствие у исполнителя права на вознаграждение, указывает юрист.

<https://www.kommersant.ru/doc/3890320>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.20; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ: ОЖИДАЕМ, ЧТО ВСЕ 80 МЛН ТОНН ГРУЗОВ БУДУТ ПЕРЕВОЗИТЬСЯ ПО СМП СУДАМИ ПОД РОССИЙСКИМ ФЛАГОМ

В интервью газете «Морские вести России» Юрий **Цветков** сказал несколько слов об СМП, судах для реализации этого проекта и законодательных механизмах в этой сфере.

«В период моей работы в компании «Совкомфлот» проблем с регистрацией в морском международном реестре судов никогда не возникало, – рассказывает Ю.**Цветков**. – Кроме того, за последние годы существенно вырос объем судов за счет того, что были созданы

привлекательные условия для регистрации в регистрах. Конечно, нет смысла сравнивать эти условия с таковыми отдельных государств, берущих только регистрационный взнос, однако налоговая составляющая здесь достаточно комфортна – применительно, в частности, к каботажным перевозкам, а также перевозке энергоносителей по акватории СМП. Мы ожидаем, что все 80 млн тонн грузов, которые будут перевозиться по СМП, будут перевозиться судами под российским флагом, и им будет экономически выгодно быть зарегистрированными в Российском международном морском реестре судоходства». По словам главы **Росморречфлота**, эта привлекательность сейчас просчитывается достаточно просто: исходя из стоимости судна, капитальных и операционных расходов, грузовладелец определяет норму рентабельности и либо напрямую заключает долгосрочный контракт с судовладельцем на перевозку энергоносителей, либо выводит свои предложения на тендер. Таким образом, конкуренция идет фактически за стоимость капитала.

«По стоимости капитала, конечно, вопрос остается – в связи с тем, что суда капиталоемкие, а российские компании ограничены в возможностях привлечения финансирования на внешних рынках, где ставка ниже, чем в российских банках. Опять же, этот вопрос может быть решен путем создания так называемых четырехугольников: условно говоря, во главе находится грузовладелец, который осуществляет какой-то арктический проект, есть транспортная компания, которая идет на завод «Звезда», появляется банк либо лизинговая компания. Такая схема достаточно эффективна – все деньги находятся «в доме» и работают на экономику, при этом не требуется никаких внешних вложений и источников для строительства судов», – добавил **Ю.Цветков**.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77241>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.20; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ: «ЗВЕЗДА» ДОЛЖНА СОВЕРШИТЬ ПОДВИГ, И МЫ В НЕЕ ВЕРИМ

В интервью газете «Морские вести России» Юрий **Цветков** сказал несколько слов об СМП, судах для реализации этого проекта и законодательных механизмах в этой сфере.

«Исходя из особых условий Арктики и международных норм, с 1 января 2019 года были введены поправки в ст. 4 Кодекса торгового мореплавания, которая подразумевает перевозки по СМП энергетических грузов – угля, СПГ, нефти, газового конденсата – исключительно судами под российским флагом. Исключение составляют суда, законтрактованные до вступления в силу этого закона, а также суда, работающие в рамках международных соглашений и отдельных решений Правительства РФ», – отмечает глава **Росморречфлота**.

При этом **Ю.Цветков** обращает внимание на то, что требование российского флага вовсе не означает, что суда для работы на СМП обязательно должны быть построены в России. Например, для перевозок СПГ из порта Сабетта в рамках упомянутого проекта «Ямал СПГ» предусмотрено строительство 15 газозовов типа Yamalmax ледового класса Arc7, строительство которых ведет южнокорейская верфь Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.

«Суда такого класса никогда не строились в СССР, где традиционно развивалось военное кораблестроение и подводный флот, а строительством торгового морского флота занимались страны соцлагеря и ряд других европейских партнеров Советского Союза. Сегодня такие суда способны создавать лишь несколько верфей в мире. У России такого опыта пока нет, но государство поставило задачу самим строить высокотехнологичный флот ледового класса. На Дальнем Востоке завершается строительство суперверфи «Звезда», с которой у компании «НОВАТЭК» есть предварительная договоренность о строительстве следующей партии судов-газовозов. Чтобы это осуществить, «Звезда» должна буквально совершить подвиг: не имея еще наработанного опыта, создать технологическую цепочку по доставке всех комплектующих от металла до механизмов и

двигателей и произвести сложнейший продукт. Несмотря на очевидные сложности, мы надеемся, что они справятся, верим в них и всячески помогаем. В дальнейшем на «Звезде» планируется строительство судов и для других нефтегазовых проектов», – говорит Ю.Цветков.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77234>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.20; ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА РАССКАЗАЛ ОБ УРОКАХ, ИЗВЛЕЧЕННЫХ ИЗ ПОДТОПЛЕНИЯ ТУШИНСКОГО ТОННЕЛЯ

В интервью газете «Морские вести России» Юрий Цветков назвал главные выводы, сделанные из произошедшего, и обозначил конкретные меры по недопущению подобных аварий в будущем.

«Канал имени Москвы проходит над автодорогой, и авария произошла на стыке ответственности разных организаций. Этот канал был построен в 1937 году и на данном участке представлял собой, условно говоря, глиняную ванну, которая покоилась на многослойном гравийно-земляном основании. По мере развития города появлялись дополнительные магистрали, в 1974 году по особой технологии был построен туннель, затем уже и в 2000-2003 годах «ванна» была разрезана до основания и сделано перекрытие. Авария произошла как раз в месте такого стыка. Необходимо отметить, что при ликвидации последствий аварии все сработали оперативно – и «Канал имени Москвы», и городские службы, и Росморречфлот, и МЧС, и подразделения МВД и ГИБДД. Причины аварии все еще расследуются комиссией, мы также участвуем в этой работе в тесном взаимодействии с правительством Москвы и проектными организациями», – говорит Ю.Цветков.

По его словам, главный вывод, который уже можно извлечь из этой аварии, заключается в необходимости усиления высокотехнологичного автоматизированного мониторинга «узких мест» – зон схождения ответственности разных организаций.

«Уже были даны поручения изучить все пересечения водных путей с автомобильными и другими магистралями с целью оборудовать эти участки современными и эффективными системами мониторинга, которые позволят обнаруживать не только угрозы аварий, но и небольшие отклонения в состоянии сооружений и их узлов, работе систем, и оперативно отреагировать на них. Одним словом, наша задача – продумать и принять все необходимые меры, чтобы подобных аварий не повторялось», – заключил замминистра транспорта.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77247>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.02.21; ДНИ РОЖДЕНИЯ

Сегодня исполняется 67 лет помощнику президента РФ Игорю Левитину

Его поздравляет президент FIFA Джанни Инфантино:

– Дорогой друг, поздравляю тебя! В этот особенный день я хотел бы выразить свои самые теплые поздравления. Надеюсь, что ты проводишь это замечательное время со своей семьей и друзьями. С прошлого лета у нас остались удивительные воспоминания, и мы пережили бесконечное количество прекрасных событий в течение чемпионата мира по футболу FIFA-2018 в России. Высокое качество футбола, выдающаяся организация и потрясающее гостеприимство – все это обеспечило проведение лучшего чемпионата мира за всю его историю. Сделать лучше, чем Россия, будет сложно, и Россия может гордиться проделанной работой. В связи с этим я хотел бы воспользоваться возможностью и еще раз поблагодарить тебя за твой весомый вклад в это достижение. Еще раз с 67-летием! Всего самого наилучшего в предстоящем году!

<https://www.kommersant.ru/doc/3869087>

ИЗВЕСТИЯ; ВОЛОБУЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.02.21; НЕ ВСЯКОЙ ФУРЕ ФОРА: ЗАРУБЕЖНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ МОГУТ ЛИШИТЬ СУБСИДИЙ; МИНТРАНС ХОЧЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ГОСПОДДЕРЖКИ ИНОСТРАННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ

Отечественные автоперевозчики, работающие на международных направлениях, предложили **Минтрансу** лишить зарубежных конкурентов поддержки из бюджета. Они просят субсидировать грузоотправителям логистические затраты только в том случае, если они заключают договоры с российскими компаниями. Речь идет об общей сумме 26,3 млрд рублей до конца 2019 года. В **Минтрансе** уточнили, что инициатива поддержана. Сейчас около половины рынка автоперевозчиков, которые экспортируют товары из России, приходится на иностранных игроков. Нацпроект, утвержденный в конце прошлого года, предполагает увеличение объема несырьевого экспорта до \$250 млрд за шесть лет.

Оставят без субсидий

Минтранс поддержал идею автоперевозчиков изменить схему субсидирования из бюджета экспортных поставок машиностроительной продукции, сообщил «Известиям» представитель ведомства. Грузоотправители смогут получать компенсацию транспортных расходов, только если заключат договоры с компаниями, зарегистрированными в РФ. Соответствующая позиция **Минтранса** и проект изменений в постановление правительства, по его словам, направлены в Минэкономразвития. Там на запрос «Известий» не ответили.

В конце прошлого года с этим предложением в **Минтранс** обратилась Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), идею поддержали Российский автотранспортный союз и Российский экспортный центр (копия письма есть у «Известий»). Письмо с аналогичной просьбой министру промышленности и торговли Денису Мантурову в январе 2019 года писал глава Торгово-промышленной палаты Сергей Катырин («Известия» ознакомились с документом). В Минпромторге отказались от комментариев.

Камнем преткновения стала компенсация из бюджета до 80% логистических затрат на перевозку наземным транспортом экспортируемой высокотехнологичной продукции – автомобилей, запчастей, спецтехники, энергетического оборудования. Субсидии получают грузоотправители, но фактически они покрывают затраты на оплату услуг логистических компаний за доставку товара за рубеж. Объемы финансирования в 2017-2019 годах составляют 26,3 млрд рублей.

Однако с 1 января 2019 года максимальный размер экспортных субсидий на транспортировку высокотехнологичной продукции снизили с 25% до 7% от стоимости контракта. Об этом говорится в письме РЭЦ в адрес экспортеров (документ есть у «Известий»). При том, что в конце прошлого года кабмин утвердил нацпроект «Международная кооперация и экспорт», по которому объем несырьевого экспорта к 2024 году нужно увеличить в два раза – до \$250 млрд.

Плюсы и минусы

Если новая схема субсидирования будет принята, ситуацию удастся уравновесить, сказал «Известиям» вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев. По его словам, сегодня экспортерам удобнее работать с иностранными экспедиторскими компаниями-посредниками из-за нюансов российского законодательства. В итоге иностранцы имеют конкурентные преимущества.

В Польше, например, крупные производители оформляют договоры с местными компаниями, рассказал «Известиям» замгендиректора автоперевозчика «Грин Лайн» Виктор Сазонов. Если весь объем субсидий получат российские экспедиторы, это позволит активнее обновлять автопарк и увеличить объем перевозок, считает он.

В свою очередь иностранные игроки указывают на риски субсидирования экспортных перевозок исключительно отечественным транспортом.

– На рынке могут появиться новые посредники, то есть российское юрлицо будет нанимать иностранного перевозчика. Результатом станет увеличение цены для конечного потребителя, – сказал «Известиям» директор по транспортной логистике Itella в России Дмитрий Пикалов.

Он также предположил, что такие действия российского правительства могут спровоцировать контрмеры со стороны других государств.

Эксклюзивное право на получение субсидий будет способствовать выполнению задачи нацпроекта по наращиванию экспорта транспортных услуг, отметил глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Вместе с тем, по его словам, правительству нужно выработать дифференцированный подход к экспортерам – размер компенсаций должен зависеть от продукции и расстояния, на которое она доставляется.

В свою очередь источник «Известий» в машиностроительной отрасли рассказал, что новая схема сузит круг перевозчиков, с которыми можно будет работать по госпрограмме поддержки экспорта и возникнут сложности с определением того, какая автотранспортная компания является отечественной (у российского юрлица могут быть иностранные акционеры).

Представители «АвтоВАЗа» и группы ГАЗ сказали «Известиям», что программа поддержки экспорта работает эффективно. Представитель Волжского автозавода отметил, что доля затрат на транспортировку в дальнейшем зарубежье может составлять до 15% от цены контракта, при этом в 2018 году в том числе благодаря субсидиям экспорт Lada вырос на 68%, до 41,7 тыс. автомобилей. В Росспецмаше сообщили, что по итогам прошлого года экспорт спецтехники вырос на 40%, до 11,1 млрд рублей. В структуре затрат расходы на транспортировку достигали 25%.

Справка «Известий»

Объемы международных автомобильных перевозок за 2018 год выросли на 4,9% к предыдущему году, до 32,6 млн т. Из них 54% пришлось на иностранных перевозчиков, сообщили в АСМАП. Автопарк российских компаний, занимающихся экспортными перевозками, составляет около 50 тыс. грузовиков. Примерно столько же – у иностранцев. Основные направления – Финляндия, Китай, Германия, страны Балтии, Италия, Чехия. По данным Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики, фурами за рубеж активно возят сырьевые товары (включая лес и продукцию лесопереработки), химическую продукцию (в том числе удобрения), аграрную продукцию (животноводческую и растениеводческую, включая зерно) и продукты питания. Машиностроение – значительная статья экспорта: причем в этой нише автотранспорт занимает почти 37%, железнодорожный 16%, уточнила начальник управления внешнеэкономической деятельности Аналитического центра при правительстве РФ Ксения Банникова.

<https://iz.ru/847664/aleksandr-volobuev/ne-vsiakoi-fure-fora-zarubezhnykh-avtoperevozchikov-mogut-lishit-subsidii>

На ту же тему:

<https://iz.ru/848210/2019-02-20/mintrans-podderzhal-otmenu-subsidii-dlia-inostrannykh-perevozchikov>

ТАСС; 2019.02.20; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ НОРМЫ ТРУДА И ОТДЫХА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ

Минтранс разработал нормы времени управления транспортным средством и отдыха для водителей грузовых автомобилей массой выше 3,5 т и автобусов. Соответствующий законопроект опубликован на портале проектов нормативных правовых актов.

«Указанным проектом постановления предлагается установить временные периоды, в течение которых водитель, осуществляющий эксплуатацию вышеуказанных транспортных средств, будет обязан сделать специальный перерыв для отдыха от управления, а также использовать ежедневный и еженедельный отдых», – говорится в пояснительной записке к законопроекту. Предполагается, что новые нормы вступят в силу 1 ноября 2019 года.

Согласно проекту, длительность времени управления грузовиком или автобусом не должна превышать девяти часов в течение суток (однако не более двух раз в течение недели допускается увеличение этого времени до 10 часов). За календарную неделю водитель должен управлять транспортным средством не более 56 часов, за две календарные недели – не более 90 часов.

Кроме того, водители будут обязаны делать перерыв для отдыха продолжительностью не менее 45 минут каждые 4,5 часа после начала управления транспортным средством. Этот отдых может быть разбит на две части, первая из которых должна составлять не менее 15 минут, а вторая – не менее 30 минут.

Ежедневный отдых водителей от управления транспортным средством должен быть не менее 11 часов, в отдельных случаях допускается сокращение этого времени до 9 часов. Также водитель должен иметь не менее двух еженедельных отдыхов от управления транспортным средством общей продолжительностью не менее 45 часов.

В декабре 2018 года кабмин по итогам совещания о работе по снижению производственного травматизма поручил Минтрансу внести изменения в законодательство РФ, направленные на обеспечение соблюдения водителями автомобильного транспорта установленного режима труда и отдыха.

<http://tass.ru/obschestvo/6141682>

На ту же тему:

<https://iz.ru/848225/2019-02-20/voditeliam-bolshegruzov-zapretiat-nakhoditsia-za-rulem-bolee-9-chasov-v-sutki>

<https://www.kommersant.ru/doc/3890336>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.02.20; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ УПРАВЛЕНИЕ ГРУЗОВИКАМИ И АВТОБУСАМИ БЕЗ ТАХОГРАФА

Министерство транспорта предложило запретить управление грузовыми автомобилями массой более 3,5 тонн и автобусами без исправного тахографа, следует из документов, опубликованных на портале проектов нормативных правовых актов.

«Проектом постановления также вносятся уточняющие изменения в перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств, предусматривающие запрет эксплуатации грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и автобусов без тахографа (в случае, если его установка является обязательной)», – говорится в пояснительной записке к проекту постановления правительства.

Установка тахографов является обязательной для автобусов более 8 мест и грузовых автомобилей более 3,5 тонн. Тахограф является контрольным устройством для регистрации скорости, а также режима труда и отдыха водителей.

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhil-zapretit-upravlenie-gruzovikami-i-avtobusami-bez-tahografa-2019-02-20/>

ТАСС; 2019.02.20; ТРЕХСТОРОННЯЯ КОМИССИЯ РАСПРЕДЕЛИЛА 5 МЛРД РУБ. РЕЗЕРВА ПО НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»

Трехсторонняя комиссия по вопросам межбюджетных отношений на заседании накануне распределила 5 млрд рублей по национальному проекту «Безопасные и качественные

автомобильные дороги». Об этом сообщил ТАСС член комиссии от Госдумы (фракция КПрФ) Михаил Щапов.

«Вчера мы сразу распределили 5 млрд рублей резерва по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Деньги получат 15 регионов. Для меня важно, что 355 млн рублей пойдет в Иркутскую область на реконструкцию путепровода по улице Джамбула в городе Иркутске, находящемуся в аварийном состоянии», – сказал депутат, представляющий в Госдуме Иркутскую область.

Депутат напомнил, что на нацпроект в федеральном бюджете заложено 111 млрд рублей.

«Из них 5 млрд – резерв, 60 млрд пойдут на ремонт и реконструкцию дорог в агломерациях, еще почти 46 млрд заложены на приведение в нормативное состояние региональных дорог. Эти деньги имеют жесткое назначение: довести состояние 44% региональных дорог до нормативного состояния в соответствии с майским указом президента», – пояснил Щапов.

По его словам, проблема в том, что федеральное финансирование на агломерации заложено до 2021 года, а на региональные дороги – только на 2019 год.

«Чтобы регионы дальше смогли финансировать нацпроект, правительство предлагает им передать часть акциза на нефтепродукты – доля субъектов Федерации должна увеличиться с 58,1% в 2019 году, до 100% – в 2024 году», – отметил депутат.

<https://tass.ru/ekonomika/6138374>

ИА REGNUM; 2019.02.20; МИНТРАНС: ПОПРАВКИ В ЗАКОН №22-ФЗ НАЦЕЛЕНА НА УСТРАНЕНИЕ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЕЙ

В Министерстве транспорта РФ не согласились с мнением общества защиты прав потребителей (ОЗПП) «Общественный контроль», изложенном в письме главе Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорю Артемьеву, о том, что принятие изменений в федеральный закон от 14 февраля 2009 г. №22-ФЗ «О навигационной деятельности» может повлечь за собой негативные последствия.

«Информация о негативном влиянии указанных поправок не соответствует действительности, – подчеркнули в пресс-службе министерства. – Проект федерального закона не обязывает автоперевозчиков устанавливать какую-либо новую аппаратуру спутниковой навигации. Изменения направлены на устранение выявленных в ходе реализации закона проблем и неопределенностей. За счет это будут созданы условия для повышения безопасности миллионов пассажиров автобусов и для исключения деятельности нелегальных автоперевозчиков. Также поправки не предполагают введения новых платежей, они позволят оптимизировать расходы автоперевозчиков путем точного конфигурирования функций многофункционального бортового устройства под конкретные задачи, повысят эффективность государственного контроля для создания равных условий для легальных автоперевозчиков». «Сегодня на рынке навигационной деятельности сложилась ситуация, когда устанавливаемая аппаратура спутниковой навигации не решает возложенных задач в части повышения безопасности автоперевозок, – отметили в Минтрансе РФ. – Применяются разнородные технические средства для обеспечения мониторинга и контроля, не имеющие средств защиты информации и сертификации средств измерения. Ространснадзор оказался в положении, что данные формально поступают, но на их основе невозможно выявлять нарушителей в автоматическом режиме. Соответственно, такое оборудование не исключает нарушителей и не создает равных условий для законопослушных автоперевозчиков».

Как пояснили в пресс-службе Министерства транспорта РФ, «изменения предполагают постепенную замену, по мере выработки ресурса, разнородных видов аппаратуры спутниковой навигации многофункциональными бортовыми устройствами. Использование таких устройств позволит обеспечить подключение, в частности, уже установленных на транспортных средствах тахографов без необходимости их замены.

Таким образом, указанное техническое решение исключит дублирование расходов владельцев автотранспортных средств и позволит обеспечить централизованный сбор, хранение и передачу в онлайн режиме в контрольно-надзорные органы информации об их движении в период работы на маршруте и режимах труда и отдыха водителя через сеть подвижной радиотелефонной связи ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» и государственную систему «Платон».

Напомним, как ранее сообщало ИА REGNUM, общество защиты прав потребителей (ОЗПП) «Общественный контроль» обратилось с письмом к главе ФАС Игорю Артемьеву. Авторы обращения полагают, что принятие изменений в закон «О навигационной деятельности» повлекут за собой «подрыв базовых принципов цивилизованной конкуренции, нарушение антимонопольного законодательства, существенный рост неналоговых платежей, которые в совокупности приведут к разгону инфляции, ухудшению делового климата и жизни граждан».

<https://regnum.ru/news/2577201.html>

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/2577044.html>

<https://1prime.ru/business/20190220/829738527.html>

ТАСС; 2019.02.20; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО В РОССИИ ДОПУСТЯТ НА ОБЩИЕ ДОРОГИ К КОНЦУ 2021 ГОДА

Применение беспилотных технологий при движении автомобилей по дорогам общего пользования должно быть законодательно закреплено в конце сентября 2021 года. Об этом говорится в паспорте национального проекта «Безопасные и качественные дороги», опубликованном на сайте правительства РФ.

Согласно документу, уже в сентябре 2019 года должна быть утверждена концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования. К концу 2020 года должны быть разработаны технологии, которые обеспечат такое движение. А к концу 2021 года должны быть приняты разрешающее такое движение законы, а также внедрены транспортные системы, которые позволят использовать беспилотные авто на первых 27 участках. К концу 2024 года движение беспилотных автомобилей в России должно быть обеспечено уже на 55 участках.

В декабре 2018 года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление о проведении эксперимента по тестированию беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования Москвы и Татарстана. Эксперимент продлится до 1 марта 2022 года, его результатом должно стать подтверждение возможности эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, а также выработка технических требований к ним для разработки регламентов и документов. Первые автомобили смогут появиться на дорогах уже весной 2019 года.

Подготовка постановления шла в рамках рабочей группы НТИ «Автонет», в которую входят автопроизводители, Минпромторг, **Минтранс**, МВД, ФГУП «НАМИ», а также компания «Яндекс».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6140268>

ТАСС; 2019.02.20; БОЛЕЕ 10 ТЫС. НОВЫХ КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД ПОЯВИТСЯ В РФ К 2025 ГОДУ

Количество стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на российских дорогах к концу 2024 года практически удвоится и составит 20 тыс. единиц. Об этом говорится в паспорте национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (БКД), опубликованном на сайте правительства.

Как отмечается в документе, в рамках реализации нацпроекта количество камер фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на дорогах федерального, регионального или межмуниципального и местного значений должно достигнуть к концу 2024 года 211% от базового уровня, зафиксированного в количестве 9,05 тыс. штук.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. Его реализация в 2019-2024 годах должна привести к снижению количества погибших в ДТП почти в три раза, с 13 до четырех человек на каждые 100 тыс. населения, а в перспективе до нулевого уровня.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6140289>

ТАСС; 2019.02.20; ПЕРВЫЕ ДОРОГИ С СИСТЕМОЙ БЕЗБАРЬЕРНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ПОЯВЯТСЯ В РОССИИ К КОНЦУ 2020 ГОДА

Внедрение безбарьерных систем оплаты проезда по платным дорогам в РФ ожидается к концу 2020 года. Об этом говорится в паспорте национального проекта «Безопасные и качественные дороги», опубликованном на сайте правительства РФ.

Согласно документу, разработка нормативной базы для внедрения систем взимания платы «свободный поток» (free flow) должна быть завершена к 1 апреля 2019 года, а внедрение систем – обеспечено на двух пилотных участках к концу 2020 года. Исполнители по проекту **Минтранс** РФ и ГК «Автодор».

Как говорили ранее в госкомпании «Автодор», первым участком с безбарьерной системой оплаты проезда может стать третий пусковой комплекс Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), введение которого ожидается в 2020 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6140279>

ТАСС; 2019.02.20; ТЕМПЫ РОСТА АВТОПАРКА В РОССИИ МОГУТ УСКОРИТЬСЯ ДО 2-2,5 МЛН ЕДИНИЦ С 2021 ГОДА

Темпы роста автопарка в России с 2021 года могут ускориться до 2-2,5 млн единиц в год. Это следует из опубликованного на сайте правительства паспорта национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (БКД).

«Завершение острой фазы экономического кризиса и переход к росту экономических показателей, что влечет за собой увеличение объемов грузо- и пассажироперевозок, повышение мобильности населения за счет ускорения темпов прироста парка автотранспортных средств (до 2-2,5 млн единиц в год против 0,5-0,8 млн единиц в год в «кризисных» 2015-2016 годах)», – отмечается в документе.

Однако авторы проекта обращают внимание, что рост автопарка может затормозить снижение смертности на дорогах. Также на этот показатель может оказать влияние «исчерпание ресурсов организационно-правовых методов воздействия» на водителей.

В то же время разработчики документа рассчитывают, что с 2022 года поведение участников движения изменится за счет «оптимального сочетания методов убеждения и принуждения».

Позитивной тенденции планируется достичь за счет развития институтов общественного контроля, применения инновационных технологий управления организацией дорожного движения и контроля водителей, установления правового статуса и ответственности диспетчерских служб (агрегаторов) каршеринга и такси, омоложения автопарка, снижения уровня потребления алкоголя и других мер.

По данным агентства «Автостат», на 1 января 2018 года парк автотехники в стране за год вырос на 880 тыс. экземпляров, до 50,6 млн единиц, из которых 42,4 млн легковые машины. Парк довольно стар: свыше половины легковушек старше 10 лет.

Реализация нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» в 2019-2024 годах должна привести к снижению количества погибших в ДТП почти в три раза, с 13 до четырех человек на каждые 100 тыс. населения, а в перспективе до нулевого уровня.

Информационная система контроля формирования и использования средств дорожных фондов всех уровней будет внедрена в 2019 году.

Как отмечается в паспорте нацпроекта, до конца 2019 года в систему контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов всех уровней (СКДФ) должна быть внесена информация о 100% дорог общего пользования в России. Также до конца года необходимо принять законодательство, обязывающее всех владельцев дорог актуализировать информацию в СКДФ.

Как сообщалось ранее, поручение внедрить новую систему управления нацпроектом «Безопасные и качественные дороги» в июле 2018 года дал **Минтранс** и МВД Совет при президенте по стратегическому развитию. Новая система должна учитывать стратегию пространственного развития РФ и использовать для мониторинга проекта геоинформационный портал, а также обеспечивать контроль за финансовым наполнением дорожных фондов субъектов РФ.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9% (до 260,5 тыс. км), ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6140251>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГРАФ НАТАЛЬЯ; 2019.02.20; В ОМСКЕ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА

Минтранс России принял решение о прекращении дальнейшего строительства омского метрополитена. На совещании по вопросам транспортного обеспечения жителей омской агломерации проект признали нецелесообразным.

- Участники совещания поддержали предложение – законсервировать станции метрополитена ввиду отсутствия финансирования, – цитирует ТАСС пресс-службу вице-преьера РФ Виталия Мутко.

- Ранее построенные объекты метро будут использованы в существующей транспортной системе, в частности для трамвайной сети, – сообщили «РГ» в правительстве Омской области.

Строительство метро в Омске началось более двадцати лет назад, в 1992 году. Проект первой очереди длиной более семи километров должен был соединить правый и левый берега Иртыша. По этому маршруту поезда могли бы перевозить ежедневно 190 тысяч пассажиров. Он включал пять станций, электродепо, инженерный корпус, а также метромост. Последний, все-таки удалось возвести.

Однако прокатиться на метро омичам так и не удалось – оно превратилось в долгострой. Среди главных причин его «заморозки» называли уход из региона основного налогоплательщика – компании «Сибнефть», а также банкротство генерального застройщика – «НПО «Мостовик».

В прошлом году стоимость работ по консервации метро предварительно оценивалась в 400 миллионов рублей.

<https://rg.ru/2019/02/20/reg-sibfo/v-omske-otkazalis-ot-stroitelstva-metropolitena.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6cfd089a7947b761f14a0d>

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.02.20; ВОДИТЕЛЯМ И КОНДУКТОРАМ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ В МОРОЗ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Водителям и кондукторам могут запретить высаживать детей в мороз из общественного транспорта. Об этом сообщил в Барнауле председатель общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Как напоминает ГТРК «Алтай», этой зимой в разных городах страны произошло несколько случаев, когда школьников, не имеющих билетов или денег на проезд, высаживали из городских автобусов. Так, в Барнауле неделю назад 9-летняя девочка оказалась в безлюдном месте – в районе городской свалки. Чтобы исключить подобные происшествия, **министерство транспорта** намерено ужесточить правила поведения водителей и кондукторов. За оставление детей в опасности им может грозить уголовное наказание, говорит Илья Зотов:

- **Министерство транспорта** России разрабатывает поправки в «Устав автомобильного транспорта», чтобы создать возможности для запрета высадки. В случае если кондуктор или водитель высаживают ребенка в мороз, чтобы они привлекались к уголовной ответственности за оставление ребенка в опасных условиях. Если это будет принято, то водитель будет думать – высадить или нет, и мы уверены, что это создаст прецедент для возникновения впредь подобных историй.

В некоторых регионах подобные меры действуют на местном уровне. По словам Ильи Зотова, в Санкт-Петербурге приняли документ, который запрещает кондукторам высаживать детей, а запись о каждом таком случае вносят в специальный журнал. У нас в крае ситуацию берет на контроль «Единая Россия». По словам заместителя секретаря регионального отделения партии Дениса Голобородько, в ближайшее время действия водителей и кондукторов в подобных ситуациях будут обсуждать на специальном совещании с участием представителей власти и перевозчиков.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3118330>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.20; В АДЫГЕЕ ОТМЕТИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ДОРОГ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ МОСТА В КРЫМ

Адыгея ощутила увеличение автомобильного потока после открытия Крымского моста, поэтому развитие транспортной инфраструктуры стало для региона принципиальным, заявил глава республики Мурат Кумпилов.

В среду президент РФ Владимир Путин в своем послании Федеральному собранию напомнил, что в этом году откроется железнодорожное движение по Крымскому мосту, что даст возможность мощно развивать Крым и Севастополь. Он также упомянул, что уже сделан обход вокруг Краснодара и подход к этой транспортной развязке с кавказского побережья.

«С открытием Крымского моста Адыгея уже почувствовала увеличение автомобильного потока по трассе М-4 «Дон». Поэтому развитие транспортной сети имеет большое значение для региона», – цитирует пресс-служба правительства Адыгеи слова главы региона.

При этом отмечается, что через Адыгею проходит кратчайший путь от административных центров южных регионов России на черноморское побережье.

«Обозначенные сегодня президентом задачи по развитию дорог для нас приоритетные и убеждают в необходимости активизировать работу по дорожному строительству. Мы крайне заинтересованы в участии региона в федеральных проектах по созданию новых транспортных подходов, в том числе через Адыгею к Крыму», – отметил Кумпилов.

В правительстве Адыгеи добавили, что на прошедшем в Сочи Российском инвестиционном форуме эта тема и стала одной из ключевых в ходе переговоров главы республики с новым руководителем ГК «Автодор» Вячеславом Петушенко. Отмечается,

что власти республики заручились его поддержкой по вопросу развития дорожной инфраструктуры в регионе.

<https://ria.ru/20190220/1551155995.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6140171>

КУБАНЬ 24, КРАСНОДАР; 2019.02.20; КУМПИЛОВ: ЗАДАЧИ ПРЕЗИДЕНТА ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КРЫМУ ДЛЯ НАС – ПРИОРИТЕТ

В своем послании Федеральному Собранию президент Владимир Путин отметил значимость развития транспортной инфраструктуры. Отдельное внимание глава государства уделил югу страны.

По словам Владимира Путина, уже сделали железнодорожный обход вокруг Краснодара и подход к этой транспортной развязке. В этом году начнется железнодорожное движение по Крымскому мосту.

«Нужно форсировать модернизацию инфраструктуры. Особенно это важно для нас, для страны с самой большой территорией в мире. Это имеет огромное значение для укрепления всего каркаса государства, для раскрытия потенциала территории, для роста экономики РФ», – заявил Владимир Путин.

Мурат Кумпилов отметил, что для Адыгеи имеет стратегическое значение обозначенная президентом задача по строительству новых дорог, особенно в связи с развитием транспортного сообщения через Крымский мост. Адыгея при этом является кратчайшим связующим звеном на юге страны к черноморскому побережью и административным центрам субъектов Юга России. И с открытием Крымского моста Адыгея уже почувствовала увеличение автомобильного потока по трассе М4 «Дон». Поэтому развитие транспортной сети имеет большое значение для региона, подчеркнул Мурат Кумпилов.

На прошедшем в Сочи Российском инвестиционном форуме именно эта тема и стала одной из основных в ходе переговоров главы Адыгеи Мурата Кумпилова с новым руководителем государственной компании «Российские автомобильные дороги» Вячеславом Петушенко. Республика заручилась поддержкой и пониманием руководителя «Автодора» в решении важных для региона инфраструктурных вопросов.

«Обозначенные сегодня Владимиром Владимировичем Путиным задачи по развитию дорог для нас приоритетные и убеждают в необходимости активизировать работу по дорожному строительству. Мы крайне заинтересованы в участии региона в федеральных проектах по созданию новых транспортных подходов, в том числе через Адыгею к Крыму», – сказал Мурат Кумпилов.

Кумпилов: задачи президента по развитию транспортной инфраструктуры в Крыму для нас – приоритет

<http://kuban24.tv/item/murat-kumpilov-zadachi-prezidenta-po-razvitiyu-transportnoj-infrastruktury-v-krymu-dlya-nas-prioritet-222695>

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.02.20; ПРОТИВОГОЛОЛЕДНЫЕ РЕАГЕНТЫ В РОССИИ ДЕАКТИВИРУЮТ

ВЕДУЩИЙ: Противогололедные реагенты в России деактивируют. Они станут в 3 раза слабее, чтобы не вредили машинам и обуви пешеходов. Заодно впервые ограничат размер гранул. Сейчас слишком мелкие частицы превращаются на дороге в скользкую жижу, слишком крупные могут легко разбить лобовое стекло машины, а вот лед под ним тает с большим трудом. Как пишет «Коммерсант», первый ГОСТ разработали в **Минтрансе** и уже передали на изучение **Росавтодору**. В документе, правда, не указаны требования к химическому составу реагентов. Их опасность для людей и животных будет проверять уже госэкспертиза. Действующим нормативам, кстати, 15 лет.

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2019.02.20; НОВЫЙ ГОСТ ДЛЯ ДОРОЖНЫХ РЕАГЕНТОВ ПРЕДУСМОТРИТ ВЛИЯНИЕ НА ЖИВОТНЫХ, ПОЧВУ И ОБУВЬ

ВЕДУЩИЙ: Противогололедные реагенты больше не будут портить обувь и автомобили. **Росавтодор** разрабатывает требования к новому ГОСТу дорожной химии. Нынешний стандарт утвержден 15 лет назад. Он сильно устарел и почти не выполняется, говорят в ведомстве. Региональные же власти закупают различные реагенты, что нередко приводит к проблемкам на дорогах. Слишком мелкие гранулы, например, превращают лед в густую жижу, в крупные – с трудом его плавят, зато легко могут повредить, например, лобовое стекло машины. Теперь, как уточняет газета «Коммерсант», их размер будет строго определен. Кроме того, изучат и влияние реагентов на здоровье человека, животных, а также окружающую среду.

ТАСС; 2019.02.20; ИНВЕСТИЦИИ В РЕКОНСТРУКЦИЮ Ж/Д ПУТИ НА СКЖД В 2019 ГОДУ СОСТАВЯТ 3,9 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции в реконструкцию и капитальный ремонт железнодорожных путей на Северо-Кавказской магистрали (СКЖД) в 2019 году составят 3,9 млрд рублей, сообщает пресс-служба СКЖД.

Основные работы запланированы на объектах железнодорожной инфраструктуры в Ростовской области, Краснодарском и Ставропольском краях, а также в республике Дагестан и Чеченской республике. В общей сложности в текущем году планируется модернизировать 249 км пути.

В 2018 году инвестиции в реконструкцию железнодорожных путей на СКЖД увеличились по сравнению с 2017 годом на 31% и составили 3,8 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6138781>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; РЖД ЗАПУСКАЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА В МАРТОВСКИЕ ПРАЗДНИКИ

ОАО «РЖД» запустит более 80 дополнительных поездов дальнего следования в праздничные дни в марте, сообщили в пресс-службе компании.

«Более 80 дополнительных рейсов поездов дальнего следования формирования АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») назначены для обеспечения повышенного спроса на пассажирские перевозки в праздничные дни марта», - сказали в РЖД.

Ожидается, что 7 и 8 марта станут «пиковыми» датами выезда пассажиров, а наиболее высокий пассажиропоток в обратном направлении придется на 10 марта.

Дополнительные поезда будут курсировать из Москвы в Санкт-Петербург, Воронеж, Ростов-на-Дону, Казань, Архангельск, Ярославль, Самару, Пензу и другие города.

Из Санкт-Петербурга дополнительные поезда будут отправляться в Москву, Казань, Орел, Брянск, Ярославль, Адлер и другие города. Предусмотрены также рейсы по внутрирегиональным маршрутам: Ростов-на-Дону - Адлер, Ростов-на-Дону - Кисловодск. «В случае высокого спроса на билеты будет приниматься решение об увеличении количества дополнительных поездов, либо включении дополнительных вагонов в уже назначенные составы», - добавили в РЖД.

ТАСС; 2019.02.20; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПИТЬ В 2019 ГОДУ БОЛЕЕ 670 НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ НА 88,6 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) планирует в 2019 году направить на обновление локомотивного парка по инвестиционной программе 88,6 млрд рублей. Всего компания намерена закупить 674 локомотива, говорится в сообщении РЖД.

Наибольшее количество новых машин будет поставлено в локомотивные депо Кинель, Иланская, Лянгасово, Самара, Чита.

В структуре поставок тягового подвижного состава – 356 электровозов, в том числе 35 – пассажирских. Кроме того, планируется приобрести 318 тепловозов, в том числе 4 пассажирских локомотива. Парк грузовых тепловозов пополняют, в том числе, 12 новых локомотивов серии 3ТЭ25К2М – это самый мощный в России тепловоз, разработанный для эксплуатации в тяжелых климатических условиях на участках со сложным профилем пути, прежде всего на БАМе. Кроме того, намечено расширить модельный ряд закупаемых маневровых локомотивов.

По итогам 2018 года РЖД направили на приобретение локомотивов 79,3 млрд рублей. Всего было закуплено 597 локомотивов, из них 348 электровозов (в том числе 40 пассажирских и 308 грузовых) и 249 тепловозов, в том числе 8 пассажирских, 97 грузовых и 144 маневровых. Всего в парке РЖД в настоящее время более 20 тыс. локомотивов.

<https://tass.ru/ekonomika/6140213>

КОММЕРСАНТЪ; ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2019.02.21; «РОСАТОМ» ПРОМЕРИТ СЕВМОРПУТЬ; МИНТРАНС ОТДАСТ ГОСКОРПОРАЦИИ «ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ»

Борьба за контроль над Севморпутем, разыгравшаяся в 2017 году, подходит к концу. После принятия закона о наделении «Росатома» функциями единого инфраструктурного оператора на СМП в конце 2018 года **Минтранс** и госкорпорация согласовали все ключевые моменты и договорились о передаче в ведение «Росатома» ФГУП «Гидрографическое предприятие».

Ответственное за навигационно-гидрографическое обеспечение на Севморпути ФГУП «Гидрографическое предприятие» (ГП) переходит от **Минтранса** в ведение госкорпорации «Росатом». Об этом сообщил замглавы управления развития СМП и прибрежных территорий дирекции Севморпути «Росатома» Михаил Белкин на конгрессе «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», организованном Portnews. В структуре «Росатома» ФГУП ГП займется навигационно-гидрографическим обеспечением, то есть будет издавать рекомендации по маршрутам, системам позиционирования судов, а также управлению и строительству инфраструктуры на СМП.

Передача ФГУП ГП фактически подводит итог борьбы за контроль над СМП, которую госструктуры вели с 2017 года. В конце 2018 года «Росатом» получил полномочия единого инфраструктурного оператора СМП. Закон предусматривает принцип «двух ключей», по которому разрешения на плавание остаются в ведении **Минтранса**, но выдаются по согласованию с «Росатомом». Правила плавания утверждает правительство, как и порядок совместного навигационно-гидрографического обеспечения.

Как уточнил «Ъ» Михаил Белкин, сейчас «Росатом» и **Минтранс** урегулировали все ключевые разногласия, небольшие вопросы по передаче конкретного имущества или завершению конкретных работ будут решаться на «тактическом уровне». «Росатом», выполняя функции единого инфраструктурного оператора, будет оказывать функции «одного окна», что поспособствует развитию транспортного коридора и облегчит работу судоходным компаниям, пояснил господин Белкин. Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что «Атомфлот» будет отвечать за все, что движется по акватории СМП, а за ГП закреплена береговая инфраструктура, обеспечивающая безопасность мореплавания.

В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что согласовали проекты указа президента и постановления правительства о закреплении ФГУП ГП в ведении «Росатома». У министерства остаются функции по обеспечению безопасности мореплавания в акватории СМП – выдача разрешений, государственный портовый контроль (капитаны морских портов), системы обеспечения безопасности мореплавания, аварийно-спасательная готовность, выполнение функций координатора районов NAVAREA, поиск и спасание и т. д. В части навигационно-гидрографического обеспечения «Росатому» передается исключительно хозяйственная функция – промеры, уточнили в **Минтрансе**.

Проект указа президента о передаче ФГУП ГП был опубликован на regulation.ru в середине декабря (см. «Ъ» от 18 декабря), все необходимые документы внесены на прошлой неделе. Исходя из версии паспорта проекта «Северный морской путь» магистрального плана развития инфраструктуры, на навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах СМП в 2019-2024 годах заложено 7,44 млрд руб., еще 20,5 млрд руб. планируется потратить на строительство гидрографических и лоцмейстерских судов. Источники «Ъ» утверждают, что эти цифры актуальны.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев уверен, что передача ФГУП ГП в ведение «Росатома» – закономерное и обоснованное решение. Если брать на себя ответственность за обеспечение устойчивого арктического судоходства, его навигационной безопасности, отмечает эксперт, надо не только консолидировать управление ледокольным флотом, но и системно решать сопутствующие задачи, в том числе связанные с подготовкой глубоководных трасс, картированием лимитирующих глубин на подходах к портам и т. д.

<https://www.kommersant.ru/doc/3890296>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА И ПАРАМЕТРЫ РЕШЕНИЙ О СОЗДАНИИ МОРСКИХ ПОРТОВ

Правительство РФ утвердило правила, параметры и порядок подготовки решений по созданию морских портов.

Соответствующее постановление опубликовано на официальном сайте правовой информации в среду.

Согласно документу, создание морского порта осуществляется на основании схемы территориального планирования РФ в области федерального транспорта. Решение о создании морского порта должно содержать данные о планируемых терминалах в составе порта, а также поручение Минэкономразвития о предоставлении в правительство в течение 2 месяцев проекта акта о присвоении наименования порта и поручение **Минтрансу** о предоставлении в правительство в течение 6 месяцев проекта акта об установлении границ морского порта.

Решение о создании морского порта осуществляется при наличии в совокупности определенных условий. Так, новый порт должен быть расположен не менее чем в 300 км до ближайшего существующего порта, при этом транспортное автомобильное сообщение между объектами должно быть затруднено.

Проектная мощность объектов инфраструктуры морского порта должна составлять не менее 5 млн тонн грузов в год. В новом порту должно быть как минимум 2 морских терминала. Продолжительность функционирования объектов инфраструктуры создаваемого морпорта должна составлять как минимум 25 лет.

Исключение их этих правил предоставляется портам, планируемым к созданию в районах Крайнего Севера.

Инициаторами создания морпорта могут быть федеральные органы исполнительной власти, органы местного самоуправления, физические лица, в т.ч. индивидуальные предприниматели, а также юридические лица, которые планируют реализацию проекта строительства инфраструктуры морского порта.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; ГЛАВА СУЭЦКОГО КАНАЛА НЕ СЧИТАЕТ СЕВМОРПУТЬ АЛЬТЕРНАТИВОЙ ДЛЯ ТРАНЗИТА КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ

Северный морской путь (СМП) не является конкурентом Суэцкому каналу в транзите контейнеров из Азии в Европу из-за сезонности и ледовых ограничений, считает глава администрации Суэцкого канала Мухаб Мамиш.

«Абсолютно нет», – сказал М.Мамиш «Интерфаксу», отвечая на вопрос, видит ли он конкуренцию с маршрутом по Севморпути.

По его словам, арктический маршрут по Севморпути пригоден для прохода судов без ледокола всего несколько месяцев в году, в остальное время года для безопасного прохождения требуется ледокольная проводка.

«Недавно компания Maersk провела тестовый рейс (по Севморпути – ИФ), насколько мы понимаем не совсем удачно», – сказал он, отметив высокую стоимость тестового перехода по СМП из-за необходимости привлечения ледоколов.

Говоря об альтернативных сухопутных и мультимодальных вариантах транзитных контейнерных перевозок из Индии, Китая и Пакистана в Европу, М.Мамиш добавил, что эти маршруты не могут быть альтернативой морским путям.

«У нас проходят суда, которые могут перевезти до 23 тыс. TEU (эквивалент 20-ти футового контейнера – ИФ), чтобы заменить контейнеры на этом судне, представляете, сколько потребуется платформ для железнодорожной перевозки? И у нас не только одно судно, если у нас ежедневно 60 судов проходит, как можно это заменить?» – сказал он.

По словам М.Мамиша, для привлечения клиентов Суэцкий канал предоставляет скидки от 50 до 60% . Данные преференции даются не конкретным судам, а линиям и компаниям, которые принимают решение осуществлять проход своих судов по каналу на регулярной основе, уточнил он.

Суэцкий канал – это судоходный бесшлюзовый канал в Египте, являющийся границей между Африкой и Евразией, который соединяет Средиземное и Красное моря и служит кратчайшим водным путем в Индийский океан. Канал открыли для судоходства 17 ноября 1869 года.

РЖД-ПАРТНЕР; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ФОКИНА КСЕНИЯ, СОЛНЦЕВ АЛЕКСАНДР; 2019.02.20; ПОРТОВИКИ НАБИРАЮТ ОБОРОТЫ

По итогам 2018 года многие операторы морских терминалов смогли ускорить обработку вагонов в портах. Достигнутые результаты свидетельствуют и об усилиях портовиков по организации выгрузки на терминалах, а также об укреплении взаимодействия стивидоров и железных дорог.

В среднем на специализированных угольных терминалах РФ время оборота вагонов при выгрузке продукции в 2018 году по данным источников РЖД-Партнер занимала около 1 сут. Что касается отдельно взятых стивидоров, то динамика данного показателя по сравнению с 2017 годом была различной. Так, сокращение времени оборота полувагонов при выгрузке угля продемонстрировал АО «Восточный порт» – с 0,94 сут. в 2017 году до 0,87 сут. в 2018-м. В АО «Торговый порт Посъет» оборот вагона, напротив, вырос с 0,98 сут. в 2017 году до 1,28 сут. в 2018-м. В АО «Ростерминалуголь» показатель также увеличился с 1,19 до 1,31 сут. В АО «Дальтрансуголь» оборот вагона при выгрузке в порту увеличился с 0,65 до 0,8 сут., но при этом стал лучшим абсолютным показателем среди специализированных портов.

На универсальных терминалах, оснащенных преимущественно грейферным подъемно-транспортным оборудованием, оборот полувагонов по понятным причинам был выше и в среднем достигал около 1,9 сут.

В целом же в течение прошлого года динамика оборота вагонов на таких терминалах складывалась достаточно благоприятно. Улучшения оборота вагонов добились АО «Мурманский морской торговый порт» (с 1,28 до 1,08 сут. в годовой динамике), стивидорная компания «Малый порт» (с 1,34 до 1,27 сут.), ОАО «Терминал Астафьева» (с 1,84 до 1,66 сут.), ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» (с 1,94 до 1,84 сут.), ОАО «Евраз НМТП» (с 2,07 до 1,99 сут.), АО «Дальмормонтаж» (с 2,3 до 1,99 сут.), АО «Порт Восточные ворота – Приморский завод» (с 3,03 до 2,39 сут.). Но положительной динамики удалось достичь не всем. Так, в ПАО «НМТП» показатель оборота вагонов при

выгрузке угля вырос с 1,97 до 2,52 сут., ООО «Аттис Энтерпрайс» с 1,1 до 1,2 сут., ООО «Восточно-Уральский терминал» с 1,15 до 1,18 сут., ООО «Порт Высоцкий» с 1,18 до 1,19 сут. Без изменения в годовой динамике показатель остался в ООО «Восточная стивидорная компания» (2,6 сут.) и АО «Туапсинский морской торговый порт (1,7 сут.).

Безусловно, улучшения оборота вагонов при выгрузке угля в портах можно добиться, лишь координируя усилия портовиков по оборудованию терминалов с одновременным налаживанием взаимодействия между стивидорами и ОАО «РЖД». Понятно, что сбои на сети зачастую приводят к появлению брошенных поездов и заторам на подходах к портам. Данный фактор играл свою роль и в течение 2018 года, и в январе 2019-го, когда погрузка угля сначала пошла в рост, но затем были объявлены конвенции – не только в направлении Дальнего Востока, но и Юга, а также Северо-Запада. Данные РЖД подтверждают, что наиболее длительные ограничения движения водились именно на припортовых железных дорогах.

С другой стороны, оборудование для перевалки угля в портах периодически требует ремонта или обновления, что также влияет на показатели оборота вагонов на терминалах. В частности, в ДФО в порту Посьет, по данным группы «Мечел», в январе взялись ремонтировать второй вагоноопрокидыватель. На Северо-Западе РФ в конце 2018 года в АО «Ростерминалуголь» заменили вагоноопрокидыватель на новую модель, в январе он должен был заработать в полную силу, но пока наладка оборудования продолжается. Как рассказал начальник отдела информационного анализа и прогноза логистического центра Октябрьской дирекции по управлению движением Максим Фищук, в январе на путях ОЖД отставили от движения 31 поезд с углем и на дальних подходах к Усть-Луге – еще 21 поезд. Забит поездами в январе оказался и Мурманск, в итоге на пути к его причалам остановились 42 поезда. Однако все это не помешало в январе текущего года увеличить погрузку угля на сети РЖД на 5,2% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года.

При этом показатель оборота вагона на сети в январе 2018 года превысил 16 сут. Замедление оборота на фоне большого количества вагонов на сети влечет риск дефицита парка, отмечал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник ЦФТО Алексей Шило. Напомним, что в конце 2018 года для решения проблемы РЖД предложили, во-первых, повысить плату за нахождение порожних вагонов на путях общего пользования вне перевозки, во-вторых, ввести ответственность грузоотправителей и получателей за задержку на путях чужих вагонов и, в-третьих, ввести механизм принудительного привлечения к перевозкам простаивающих более недели вагонов через электронную торговую площадку ОАО «РЖД». Однако уже в январе 2019 года на заседании **Росжелдора** данные идеи не рассматривались. Причина, как пояснили эксперты, простая: если говорить об усилении ответственности со стороны грузовладельцев, то это палка о двух концах. Показатель оборота вагона состоит из нескольких компонентов. Вагоны могут простаивать не только в зоне ответственности клиентов, но и ОАО «РЖД».

Так, если осенью 2018 года упреки ОАО «РЖД» в адрес клиентов выглядели в достаточной мере справедливо, то в декабре выводы следовало делать уже перевозчику, поскольку недогруз угля в последний месяц прошлого года (32,1 млн т, -1,5% по сравнению с декабрем 2017 г.), несмотря на все объективные причины, произошел из-за простоев вагонов в зоне ответственности ОАО «РЖД». В частности, опросы грузовладельцев, которые проводит РЖД-Партнер в рамках «Индекса качества услуг на железнодорожном транспорте», свидетельствовали: ряд клиентов не смог вывезти дополнительные партии угля в сторону российских морских портов, потому что или застрявшие на технических станциях вагоны было не завести под погрузку, или не хватало маневровой тяги на путях общего пользования.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/portoviki-nabirayut-oboroty/>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.02.20; В 2019 ГОДУ ПРОЙДУТ РОССИЙСКО-ФИНСКИЕ СОВМЕСТНЫЕ УЧЕНИЯ В БОРЬБЕ С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ НЕФТЬЮ

Очередная совместная российско-финляндская встреча в рамках двустороннего соглашения о сотрудничестве состоялась по приглашению Министерства внутренних дел Финляндии 12-13 февраля в Хельсинки. По итогам встречи принято решение, что совместные комплексные учения по борьбе с загрязнением Балтийского моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях Россия и Финляндия проведут в 2019 году.

Как сообщает пресс-служба **Росморречфлота**, от ФГБУ «Морспасслужба» в мероприятии принимали участие главный специалист Управления аварийно-спасательных работ и ликвидации разливов нефти Андрей Кушев и начальник аварийно-спасательного подразделения Балтийского филиала ФГБУ «Морспасслужба» Александр Лобач.

От стороны организаторов встречи представители Департамента пограничной охраны Финляндии Юха Вуле, Исмо Сикалуума, Виктор Йоханссон и Хели Хапасаари.

Делегации ознакомились с работой Морского спасательного подцентра Хельсинки.

В ходе встречи обсуждены организационные изменения за 2018 год, текущие и перспективные проекты, обновление аварийно-спасательного флота и оборудования стран участниц, а также совместные комплексные учения, намеченные на 2019 год.

<http://rus-shipping.ru/ru/service/news/?id=36398>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.20; ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА ОТКРЫЛ В СГУВТ «ЯРМАРКУ ВАКАНСИЙ»

Заместитель руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Андрей Тарасенко посвятил рабочую поездку в Сибирский государственный университет водного транспорта вопросам развития кадрового потенциала предприятий морского и речного флота.

18 февраля А.Тарасенко и сопровождающие его представители **Росморречфлота** посетили Новосибирское командное речное училище им. С.И.Дежнева – структурное подразделение СПО СГУВТ, где в неформальной обстановке встретились с курсантами и преподавателями училища. Состоялся обстоятельный разговор по актуальным вопросам деятельности и развития учебной организации, после чего гости осмотрели учебную базу, классы и общежитие.

19 февраля, замруководителя **Росморречфлота** совместно с заместителем полпреда президента РФ в Сибирском федеральном округе Вадимом Головкин открыл в СГУВТ «Ярмарку вакансий», отметив высокопрофессиональное обучение студентов, которые в дальнейшем смогут придать развитию отрасли положительную динамику. «Ярмарка вакансий» – всероссийское мероприятие, направленное на определение профессиональной ориентации учащихся и взаимодействие вуза с ведущими представителями водного транспорта и смежных отраслей – потенциальными работодателями по вопросам организации практики и трудоустройства.

В ходе заседания, А. Тарасенко вручил памятные знаки «10 лет **Росморречфлоту**» преподавателям и сотрудникам СГУВТ.

В пленарном заседании приняли участие 38 компаний морской и речной направленности, представители которых подробно рассказали о специфике работы, требованиях к кандидатам, а также ответили на актуальные вопросы студентов и курсантов.

Замруководителя **Росморречфлота** посетил ФБУ «Администрация Обского бассейна», провел рабочую встречу с коллективом по вопросам подготовки к открытию навигации 2019 года.

В СГУВТ А.Тарасенко провел встречу со студентами старших курсов, подробно ответил на вопросы, касающиеся производственной практики и дальнейшей работы после

окончания учебного заведения. Отметив, что все выпускники должны быть обеспечены работой по специальности, он сказал: «Нам нужны высококлассные специалисты. На подходе большие суда класса «река-море» для транспортировки сжиженного газа по сибирским рекам. Для этого потребуются электрики, капитаны, мотористы, логисты, словом все, кого выпускает СГУВТ. Наша задача – сделать здесь центр для подготовки высококлассных моряков».

Совместно с руководством университета и его филиалов А.Тарасенко провел в зале заседаний Ученого совета СГУВТ совещание по основным вопросам деятельности вуза.

Совместно с ректором СГУВТ Татьяной Зайко, представителями **Росморречфлота** и ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП» он также посетил Детский морской центр «Каравелла», где гостям продемонстрировали учебную и материально-техническую базу, рассказали, как проходит практика курсантов.

Гости побеседовали с ребятами, обсудили перспективы взаимодействия с аналогичными клубами юных моряков, а также организации морских практик на учебных парусных судах **Росморречфлота**.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77233>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.02.20; НУЖНЫ ПЛАВСРЕДСТВА; СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ТЮМЕНИ ОКАЗАЛСЯ НА ГРАНИ ВЫЖИВАНИЯ

Текст: Анатолий Меньшиков (Тюмень) Российская газета – Экономика УРФО № 38(7796)
Заброшенные поля, как известно, быстро занимает бурьян и мелкоколесье, а на покинутые площадки разорившихся заводов приходят девелоперы. Вот и в Тюмени вырастают высотки на месте некогда успешных предприятий, приказавших долго жить. К примеру, корпуса камвольно-суконного комбината, в которых когда-то трудились четыре тысячи человек, замещают 26-этажные «свечки», а на месте цехов деревообрабатывающего комбината «Красный октябрь» растет крупный микрорайон. Застройщики вплотную подступают к судостроительным производствам, с трудом удерживающимся на плаву. Встал ребром вопрос, не канет ли в Лету некогда базовая для сибирского города отрасль? В районе Мыса уже снесены старые кирпичные строения Жабынского завода. Основан он был полтора века назад, считался одним из лучших в Российской империи, чуть ли не образцовым. Большинство судов, бороздивших речные просторы к востоку от Урала, было изготовлено в Тюмени. Профильное производство тут возродили в 1947-м, а спустя 30 лет предприятие обрело современное имя – Тюменский судостроительно-судоремонтный завод. Одно название, считай, и осталось. В начале XXI века с пуском на воду плавучей насосной станции для нефтяников судостроительные работы заморожены, ремонтные – в мизерных объемах. Зато здесь выпускают полистирол, пластиковые трубы. Часть промплощадки арендуют малые сервисные и производственные фирмы, не имеющие ни малейшего отношения к речному флоту, часть уходит под жилье.

- Судокорпусный цех в сохранности, ждет лучших времен. Правда, сомневаюсь, что они придут. Перебиваемся разовыми заказами. Появляется работа – нанимаем людей, нет ее – до свидания. Мне предлагали взять кредит на развитие производства. Но под что его развивать? Бессмысленный риск, – не скрывает пессимизма гендиректор Алексей Филиппов. И добавляет: – Боюсь, скоро и грузовой порт встанет: на протяжении нескольких месяцев движение по реке стопорится – суда дно цепляют на подходе к Тюмени. Русло на отдельных участках надо углублять. Это полномочия органов госвласти, но они не решаются направлять средства – экономически нецелесообразно.

Скептики напоминают о незавидной судьбе судостроительного комплекса близ Профсоюзного моста. За 70 лет существования предприятия с его стапелей сошло свыше 2000 различных судов, плавучих конструкций, таких как, к примеру, удостоенная Госпремии электростанция «Северное сияние». В середине прошлого десятилетия

чахнувший завод приобрел уральский машиностроительный холдинг, вложил в модернизацию полмиллиарда рублей, увеличил штат до 700 работников. Перепрофилированное производство даже подключили к изготовлению тяжелой буровой установки «Екатерина». Через пять лет владелец в силу «неблагоприятных экономических обстоятельств» избавился от тюменского актива, продав 47 гектаров земли близ реки девелоперу за 773 миллиона рублей. Сегодня о славном былом напоминают установленный напротив проходной полноразмерный макет торпедного катера (такие собирали здесь в годы войны) да сайт виртуального музея совета ветеранов.

Ныне судостроением худо-бедно занимаются Экспериментальная судовой верфь и «Тюменьсудокомплект». Последний видит себя наследником Жабынского завода, у него неплохие мощности, настоящим достижением стало изготовление рыболовецкого рефрижератора морского класса «Полярная звезда». Но оборудование сильно изношено, а главное – с заказами проблема. Предприятие едва избежало банкротства и продажи с молотка. Введено внешнее управление.

- Совокупные долги составляли около 300 миллионов рублей. По зарплатам они погашены. Внешний управляющий планирует перечислить причитающиеся налоги в бюджет в течение года и к его завершению стабилизировать финансовую ситуацию. Сейчас завод преимущественно занят выполнением контрактов с Казахстаном. Они предусматривают предоплату и потому позволили справиться с кризисом, обеспечить долговременный фронт работ, – рассказывает начальник управления промышленности областного департамента инвестполитики и господдержки предпринимательства Валерий Ладнер.

Известно: у крупного потенциального госзаказчика – Ямало-Ненецкого округа – есть потребность в новых речных и морских судах. Их могли бы изготавливать и тюменцы. Но арктический регион готов оплачивать работу только после ее завершения. Практика частичной предоплаты из казны вообще ушла в прошлое.

- Когда предприятие справится с финансовыми трудностями, у него откроется возможность кредитоваться под такие заказы. В свою очередь, мы получим законное право возобновить господдержку судостроителей, пока Бюджетный кодекс не на их стороне, – поясняет Ладнер.

Депутат Тюменской гордумы Марат Тулебаев, подключившийся к спасению вчерашнего лидера отрасли путем обращения за содействием к коллегам из Заксобрания ЯНАО, к окружному департаменту АПК, говорит, что удалось заручиться согласием ямальцев перечислить из бюджета на счет завода несколько десятков миллионов рублей, которые критически необходимы для завершения строительства нескольких судов для северян.

- А не будь заказов из Казахстана, Узбекистана, «Тюменьсудокомплекту», верно, пришел бы конец? Парадокс: практически единственное в Уральском федеральном округе специализированное предприятие выручают заказчики из Средней Азии. И это происходит в Обь-Иртышском бассейне, где мощный флот, речные перевозки недороги и практичны, где делают ставку на развитие транспортной инфраструктуры в арктических широтах. Разве это нормально?! – возмущается депутат.

Экспериментальная судовой верфь, на которой занято около 90 работников, количеством заказов не хвалится, но ее относительно стабильное положение вселяет оптимизм. Причем география контрактов не ограничена Западной Сибирью. Так, плавучий кран сделан для нижегородцев, а один из буксиров отправлен водной дорогой по Туре, Иртышу и Северному морскому пути в Архангельск. Буксир для верфи, конечно же, не верхняя технологическая планка. В свое время тут изготовили по собственному проекту 50-метровый комфортабельный пассажирский катамаран морского класса «Ямал».

- Мы на отшибе – далеко от жилых кварталов. Полагаю, массовая застройка до нас не скоро дойдет. Трудимся с надеждой, что Тюмень вновь обретет статус города судостроителей. Между тем профессия постепенно исчезает – все более ощутим дефицит

квалифицированных судосборщиков, слесарей, электриков, – отмечает главный конструктор Сергей Ермаков.

Кадровую проблему испытывают и другие судостроительные и судоремонтные предприятия. Для всех в той или иной степени характерен износ основных фондов. Без их обновления о светлом будущем и мечтать не стоит. Надежды возлагаются на целевые отраслевые госпрограммы. Глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявил о планах восстановления предприятий речного судостроения в ряде регионов, в том числе в Тюменской области. Подвигать судовладельцев к заключению контрактов с отечественными производителями хотят «пряником» – лизингом на льготных условиях, компенсацией процентов по кредитам.

- Говорить о кончине отрасли нет оснований. Мы прилагаем все усилия для ее сохранения, – заверяет Валерий Ладнер.

<https://rg.ru/2019/02/20/reg-urfo/sudostroenie-tiumeni-okazalos-na-grani-vyzhivaniia.html>

КОММЕРСАНТЪ; ПАВЛОВА ОКСАНА, КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.02.21; АЭРОПОРТ ОМСКА НЕ ВСТРОИЛСЯ В БЮДЖЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВ НА НОВЫЙ АЭРОДРОМ

Проект строительства нового аэропорта Омска, стартовавший еще в 1982 году, по-прежнему под вопросом. Белый дом 20 февраля объявил, что выдал положительное заключение на проект стоимостью 27,2 млрд руб. Однако в федеральном бюджете пока не заложены 11,2 млрд руб. на строительство аэродрома. Потенциальные частные инвесторы – «Новаяпорт» Романа Троценко и «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга – ограничиваются демонстрацией интереса, пока вопрос с бюджетным финансированием не будет решен.

Минтранс РФ одобрил проект реконструкции аэропорта Омск-Федоровка, сообщили в пресс-службе вице-премьера Виталия Мутко. Губернатор Омской области Александр Бурков 20 февраля представил ему концепцию развития транспортного обеспечения региона. Общий объем инвестиций в аэропорт – 27,2 млрд руб., из которых 5,3 млрд руб. будут выделены из областного бюджета на строительство инженерной инфраструктуры аэродрома, 11,2 млрд руб. должен предоставить бюджет РФ, еще 10,7 млрд руб., как ожидается, вложит частный инвестор в строительство терминала.

Проект строительства Омск-Федоровки запущен в 1982 году, но затем был заморожен. Интерес к проекту проявляли «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) и «Новаяпорт» Романа Троценко. По данным «Ъ», региональные власти хотят на этапе строительства Омск-Федоровки передать инвестору в аренду действующий аэропорт Омск-Центральный (на 85,3% принадлежит минимумства региона). По окончании строительства нового аэропорта инвестор может получить землю под старым аэропортом площадью 650 га и стоимостью 1,4 млрд руб. С помощью продажи земли регион хочет финансировать капитальный грант на выплаты концессионеру. Но пока земля находится в федеральной собственности, областные власти уже попросили передать ее в собственность региона.

В «Аэропортах регионов» подтвердили, что компании интересен этот проект. В «Новаяпорте» не предоставили комментарий. Источник «Ъ», знакомый с ходом переговоров, говорит, что инвесторы ждали согласования проекта от **Минтранса**: «Теперь будут определяться с техзаданием, дальнейшими процедурами».

Но источники «Ъ» на рынке говорят, что федеральная часть финансирования не заложена в магистральный план развития инфраструктуры, а без нее инвесторы не будут вкладываться в аэровокзал: «Аэродромная инфраструктура – ВПП, перроны, инженерия, монтаж оборудования – финансируется за счет бюджета. Инвестор не будет строить вокзал в чистом поле». Аэродромная инфраструктура потребует не менее 15 млрд руб., денег одного областного бюджета не хватит. Оценка частных инвестиций близка к

реальной: «Это строительство с нуля: вокзал, привокзальная территория, инфраструктура по обеспечению ГСМ и питанием». По информации «Ъ», проект могут включить в магистральный план в будущем.

Как отметил Александр Бурков, предел пропускной способности старого аэропорта будет достигнут в ближайшие два года «даже без развития маршрутной сети». В 2018 году аэропорт увеличил пассажиропоток на 16%, до 1,1 млн человек. Кроме того, Омск-Центральный расположен в черте города, что ограничивает жилищное строительство. Власти Омска ожидают, что строительство Омск-Федоровки принесет около 26 млрд руб. дисконтированных налоговых поступлений, 144 млрд руб. мультипликативного эффекта на ВРП в течение 20 лет и 262 млрд руб. инвестиций в девелопмент на месте старого аэропорта.

Схема сдачи в аренду действующего аэропорта на время строительства нового уже применялась при создании аэропорта Платов в Ростовской области, тогда проект реализовывали «Аэропорты регионов», напоминает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. «Доходы от операционной деятельности действующего аэропорта частично компенсируют затраты на строительство. А средства, вырученные от девелоперских проектов, в дальнейшем компенсируют затраты на создание инфраструктуры», – говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3890294>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6136850>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.02.20; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ ФОРМАТ ДАННЫХ О СОСТОЯНИИ САМОЛЕТОВ

Минтранс России предлагает установить формат данных о факторах опасности и риска, а также о техническом состоянии авиационной техники. Ведомство разрабатывает соответствующий приказ, уведомление опубликовано на портале проектов нормативно правовых актов.

Документ подготовлен во исполнение Правил разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, установленных Правительством России.

Ведомство отмечает, что в настоящее время в России отсутствует утвержденный состав и формат данных о факторах опасности и риска, о техническом состоянии авиационной техники и об особенностях ее эксплуатации, предоставляемых поставщиками услуг.

Также не установлен формат информации о результатах проведения надзорных мероприятий за исполнением воздушного законодательства, перечень пользователей данных о факторах опасности и риска и порядок их предоставления.

Проектом приказа предлагается утвердить формат соответствующих данных.

Ранее сообщалось, что в России повысят качество обслуживания пассажиров при осуществлении воздушных перевозок. Соответствующий законопроект внесён в Госдуму. Поправками предлагается закрепить в законодательстве обязанность юрлиц и ИП, обслуживающих пассажиров в аэропорту, информировать пассажиров о месте, времени начала и окончания посадки в самолёт, об изменении места посадки и о её предполагаемом времени начала, а также о задержке или отмене рейса и об их причинах и т.д.

Законопроектом также устанавливается компетенция Правительства России по утверждению федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» и «Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот».

<https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-ustanovyat-format-dannykh-o-sostoyanii-samoletov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; СТРАХОВЩИКИ ОЦЕНИВАЮТ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ ТАРИФОВ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОЙ АВИАЦИИ В 10%, ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ – 50% – ЭКСПЕРТЫ

Российские страховщики в последние годы несли потери, страхуя вертолеты, заявил представитель регионального подразделения андеррайтинга Swiss Re Феликс М.Кесслер (Felix M.Kessler) журналистам в среду. По его словам, перестраховщики, оценивая риски, предложенные по защите вертолетных парков, считают необходимым для этого сегмента авиации повысить тарифы в два раза.

«Если такое повышение не реалистично одновременно, его можно осуществить за несколько лет», – пояснил представитель перестраховщика.

По оценке Ф.М.Кесслера, в 2019 году международный авиационный рынок продемонстрирует повышение тарифов по страхованию авиационного пассажирского транспорта в среднем на 10%.

«Я полагаю, что аналогичное повышение тарифов в этом сегменте для российского пассажирского флота было бы тоже разумным», – сказал он.

«Мы настраиваем наших партнеров – страховщиков к изменению подхода к андеррайтингу авиационных рисков, чтобы добиться возвращения к прибыльности. Мы ценим свои долгосрочные отношения с российскими компаниями, но не исключаем изменения в структуре перестрахования. Реагирование на изменение экономической ситуации обязательно», – сказал Ф.М.Кесслер. Он добавил, что международный рынок демонстрирует повышение страховых тарифов по авиационным пассажирским перевозкам, только Россия составляет исключение.

Заместитель генерального директора компании «АльфаСтрахование» (MOEX: ALFS) Илья Кабачник сообщил журналистам о пятилетней тенденции по снижению тарифов на страхование в авиационных пассажирских перевозках. «За пять лет они были снижены примерно на 70%», – заявил он. «Компании – авиаперевозчики привыкли к тому, что ежегодно тарифы при перезаключении договоров страхования могут понижаться на 10-15%», – пояснил он. Однако в 2019 году их ожидает небольшое повышение страховых тарифов.

И.Кабачник пояснил, что «основные убытки авиационных страховщиков связаны с эксплуатацией небольших региональных авиационных парков, а также с вертолетными перевозками». По его словам, назрела «необходимость повышения тарифов по страхованию вертолетов в два раза».

И.Кабачник подчеркнул, что итоги 2018 года для авиастрховщиков окажутся плохими. При этом сбор премий сохранится примерно на уровне предшествующего года, но это означает реальное снижение тарифов по договорам, поскольку более 50% из их числа номинированы в долларах. Более значительный негативный фактор – это убытки, которые получили российские авиационные страховщики за последний период, сказал он.

«Наша компания очень далека по итогам 2018 года от уровня запланированной прибыли по авиационному страхованию», – констатировал И.Кабачник. По его словам, «еще хуже по результатам года окажутся результаты космического страхования с точки зрения прибыльности операций».

И.Кабачник сообщил, что страховщики и авиакомпании ведут переговоры по корректировке тарифов при заключении договоров на новый период. Он отметил, что повышение стоимости страхования не окажет серьезного влияния на экономику авиакомпаний.

«В общей структуре затрат расходы на страхование составляют в среднем менее 1% для авиакомпаний», – уточнил И.Кабачник.

При этом он сказал, что при заключении договоров страхования авиационных рисков учитывается история страхования клиента, уровень систем безопасности и ряд других параметров.

«Есть авиакомпании, которые «выносят» деньги у страховщиков, есть прибыльные авиакомпании», – добавил он. По оценке представителя «АльфаСтрахования», чуть более трети совокупных сборов по авиационному страхованию в РФ приходится на авиационные пассажирские перевозки, а наибольший объем – на страхование авиационного риска оборонного комплекса.

РИА НОВОСТИ; 2019.02.20; РОССИЙСКИЕ УЧЕНЫЕ РАЗРАБОТАЛИ СЕНСОРЫ ДЛЯ ОБНАРУЖЕНИЯ ДЕФЕКТОВ САМОЛЕТОВ

Ученые Крымского федерального университета (КФУ) имени В. И. Вернадского разработали сенсоры для обнаружения дефектов важных узлов самолетов, ракет, подвижных составов и ветряных генераторов. Результаты исследования опубликованы в журнале Journal of Physics: Conference Series.

Проблема своевременного обнаружения мелких дефектов остается весьма важной: даже микронное повреждение может угрожать безопасности эксплуатации сложных конструкций. Оптимальным способом специалисты считают методы неразрушающего контроля, которые дают возможность оценить свойства объекта во время работы и без какого-либо разрушения. Ученые утверждают, что это позволяет значительно снизить временные и материальные затраты и повысить надежность объекта. Так, по их словам, благодаря неразрушающему контролю можно выявить опасные мелкие дефекты: заводской брак, внутреннее напряжение, трещины или расслоение, вызванное коррозией.

Разработка ученых КФУ представляет собой вихретоковый магнитооптический интроскоп, который может производить неразрушающий контроль изделий из магнитных и немагнитных металлов, а также из неметаллических токопроводящих материалов. По словам специалиста кафедры экспериментальной физики Назара Луговского, главной задачей исследования было создание оптимальных сенсоров на основе магнитооптических пленок феррита-граната (нового магнитного материала).

«Основной составляющей интроскопа являются магнитооптические сенсоры, позволяющие в реальном времени визуализировать магнитное поле», – рассказал ученый. Он также отметил, что прибор может применяться не только в дефектоскопии, но и в криминалистике: с его помощью можно определять перебитые, стертые, вытравленные серийные номера на агрегатах автомобилей и огнестрельном оружии.

<https://ria.ru/20190220/1551085652.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.02.20; АВИАКОМПАНИИ НАЧАЛИ УТВЕРЖДАТЬ ЧАРТЕРНЫЕ ПРОГРАММЫ НА ЛЕТО

Во вторник, 19 февраля, в **Росавиации** прошло очередное заседание рабочей группы по выдаче разрешений на чартерные рейсы, во время которого утверждались программы полетов на март, сообщает АТОР.

С 15 января по 15 февраля 2019 года российские авиакомпании выполнили 1312 чартерных рейсов (туда и обратно), сообщил вице-президент АТОР Дмитрий Горин. При этом коэффициент задержек составил 4,6%.

Ни одна из авиакомпаний не превысила критический уровень задержек рейсов в течение отчетного периода, поэтому разрешения на март были выданы им всем.

Эксперты ожидают, что объем чартерной перевозки в марте этого года на 10% превысит показатель марта 2018 года (1375 рейсов).

В преддверии наступления летнего сезона 2019 года участники совещания договорились о постоянном мониторинге планирования и выполнения летних программ. Речь, в частности, идет о правильности оформления туристических перевозок (выпуска авиабилетов в обе стороны).

<https://ria.ru/20190220/1551121820.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; РОССИЯ И ИНДИЯ ОБСУЖДАЮТ РАЗРАБОТКУ И ЛОКАЛИЗАЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА БЕСПИЛОТНИКОВ – ГЛАВА ОАК

Москва и Дели обсуждают совместную разработку беспилотников и локализацию их производства в Индии, сообщил журналистам президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь.

«У нас эта тема по беспилотью всегда как-то стояла в стороне, а вот сейчас, буквально на полях этого форума, мы включили уже в повестку текущую. Обсуждаем как разработку беспилотных систем с последующим производством и локализацией, в том числе и здесь (в Индии), так и всевозможное содействие и сотрудничество с точки зрения разработки новых авиационных правил», - заявил Ю.Слюсарь.

Он отметил, что в России одна из самых передовых авиационных систем, которая уже разрабатывает нормы по беспилотникам.

«У нас есть, что здесь коллегам предложить, обменяться опытом», – подчеркнул глава ОАК.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В ЯНВАРЕ ВЫРОС НА 17,4%

Пассажиропоток «Шереметьево» в январе 2019 года вырос на 17,4% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, до 3,59 млн человек, сообщил аэропорт (его статистика включает детей до 2 лет).

На международных воздушных линиях перевозки увеличились на 12,9%, до 1,86 млн пассажиров, на внутренних - на 22,7%, до 1,73 млн человек. Количество взлетно-посадочных операций выросло на 20%, до 31,464 тыс.

«Наиболее востребованными зарубежными направлениями в январе текущего года стали Бангкок, Париж, Ереван, Прага, Пхукет. Среди федеральных направлений наибольшей популярностью пользовались рейсы в Санкт-Петербург, Сочи, Екатеринбург, Симферополь и Краснодар», - отмечает «Шереметьево».

Основной объем пассажиропотока аэропорту обеспечили авиакомпании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), Nordwind, «Россия», Pegas Fly, Air France и Royal Flight.

Как сообщалось, «Внуково» увеличило пассажиропоток в январе на 11,6%, до 1,5 млн человек (без учета детей до 2 лет). Третий аэропорт Московского авиаузла «Домодедово» пока не отчитывался о пассажиропотоке за прошлый месяц.

ТАСС; 2019.02.20; «АЭРОФЛОТ» ВОШЕЛ В ТОП-10 МЕЖДУНАРОДНОГО РЕЙТИНГА ПО ЛУЧШЕМУ КЛИЕНТСКОМУ СЕРВИСУ

Крупнейший российский авиаперевозчик – «Аэрофлот» – вошел в десятку международного рейтинга компаний по лучшему клиентскому сервису. Об этом говорится в опубликованном в среду отчете аудиторской компании KPMG.

В докладе говорится, что «Аэрофлот» занимает восьмое место в международном рейтинге клиентоориентированности. «Аэрофлот» – единственный российский бренд в десятке лидеров нашего исследования <...> «Аэрофлот» подчеркивает, что обладает самым молодым воздушным парком, что создает у потребителя уверенность в комфортности и безопасности», – отмечают составители доклада.

В качестве примера высокого качества обслуживания клиентов, в отчете указывается, что на бортах самолетов авиаперевозчика кормят пассажиров, есть возможность транспортировки негабаритного багажа, подарки детям и пунктуальность. «Еще одно преимущество «Аэрофлота» – удобная и популярная бонусная программа», – сказано в докладе.

Составители отчета полагают, что для повышения качества обслуживания клиентов «Аэрофлот» делает основную ставку на цифровые инновации, что «обеспечивает рост лояльности клиентов и выручки». «В настоящее время «Аэрофлот» – один из лидеров на

авиационном рынке по активному освоению цифровых технологий для улучшения потребительского опыта. Благодаря быстрому внедрению новых технологий компания смогла повысить эффективность своей коммерческой деятельности и увеличить удовлетворенность клиентов своими услугами», – говорится в заключении экспертов.

Лидером рейтинга клиентоориентированности, согласно приведенным данным, стал Samsung. В тройку также вошли сеть магазинов спортивной одежды и обуви Nike и производитель косметики Yves Rocher. За ними идут сеть Sony, платежная система Visa, магазины Leroy Merlin, платежная система Mastercard. Десятку замыкают магазины IKEA и Adidas.

Опрос проходил в конце 2018 года. В нем приняли участие более 5 тыс. человек, которые рассказали об их потребительском опыте.

<https://tass.ru/ekonomika/6140056>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/20/aeroflot-popal-v-desiatku-po-klientskomu-servisu.html>

<https://rns.online/transport/V-desyatku-brendov-s-luchshim-servisom-v-Rossii-voshla-lish-odna-otechestvennaya-kompaniya-2019-02-20/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В ЯНВАРЕ НА 14,5%, ЗАНЯТОСТЬ КРЕСЕЛ УПАЛА НА 1,4 П.П

Группа «Аэрофлот» в январе 2019 г. увеличила перевозки на 14,5% по сравнению с январем 2018 г., до 4,2 млн человек, сообщила компания.

На внутренних линиях группа перевезла 2,3 млн пассажиров (+14,2%), на международных - 1,9 млн человек (+15%). Пассажирооборот за отчетный период увеличился на 14,3%, до 11,2 млрд пассажиро-километров. При этом занятость кресел уменьшилась на 1,4 процентного пункта, до 75,9%.

Авиакомпания «Аэрофлот - российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT) в прошлом месяце перевезла 2,8 млн пассажиров (+13,4%). Внутренние перевозки выросли на 17%, до 1,3 млн человек, международные - на 10,3%, до 1,5 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 9,6%, до 7,7 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел компании снизилась на 1,8 п.п., до 73,2%.

В январе группа «Аэрофлот» ввела в эксплуатацию два Boeing-737-800 и вывела один самолет DHC8-300. На конец месяца парк группы насчитывал 367 воздушных судов, только флагманской авиакомпании - 253 машины.

«Аэрофлот» - крупнейшая авиационная группа в РФ. Объединяет компании «Аэрофлот - российские авиалинии» (работает в премиальном ценовом сегменте), «Россию» (средний сегмент), низкобюджетную «Победу» и работающую на Дальнем Востоке «Аврору». Основной акционер «Аэрофлота» - Росимущество (51,2%), пакетом в 3,5% владеет госкорпорация «Ростех», 5,2% принадлежит физлицам, 0,1% - менеджменту компании, 40% - у институциональных инвесторов.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; АВИАКОМПАНИЯ IFLY В ФЕВРАЛЕ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ «ЖУКОВСКОГО»

Базирующаяся во «Внуково» чартерная авиакомпания iFly в феврале запустит рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский»,

Согласно информации на сайте «Жуковского», 21 февраля iFly начнет выполнять полеты в китайский курортный город Санья (остров Хайнань). Других подробностей о рейсе там пока не приводится.

Перед открытием «Жуковского» в 2016 году гендиректор его управляющей компании «Рампорт Аэро» Томас Вайшвила говорил, что iFly может стать первой авиакомпанией, рейсы которой будут обслуживаться в аэропорту. Но в результате iFly так и не начала полеты из «Жуковского».

В конце прошлого года сообщалось, что iFly получила допуски Росавиации к регулярным полетам из «Жуковского» в Афины, Милан и Хельсинки. В пресс-службе iFly «Интерфаксу» тогда подтвердили, что обсуждают с аэропортом открытие рейсов в первом полугодии 2019 года.

По данным «СПАРК-Интерфакс», 25% iFly принадлежат коммерческому директору и основателю туроператора Tez Tour Александру Буртину, 66% - через ООО «ГАМ» его сыну Ивану, 9% - у компании «Шелковый путь», подконтрольной гонконгской Joy Tour Global.

ТАСС; 2019.02.20; ЛЕТАТЬ НА СОЛОВКИ ЛЕТОМ 2019 ГОДА БУДУТ ТОЛЬКО ВЕРТОЛЕТЫ

Авиарейсы из Архангельска на Соловки летом будут выполнять только на вертолетах, причиной такого решения стала реконструкция взлетно-посадочной полосы соловецкого аэропорта. Об этом в среду сообщает пресс-служба администрации Архангельской области.

«На период летней навигации 2019 года будет ограничено авиасообщение с Соловецкими островами. Это связано с началом работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) местного аэропорта. На период производства работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы единственным возможным воздушным транспортным средством станет вертолет Ми-8Т, имеющийся в парке воздушных судов АО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд», – говорится в сообщении.

Перевозка пассажиров на вертолетах начнется с 15 июня. Как уточнили ТАСС в пресс-службе, до этого рейсы будут выполняться самолетами Л-410. В связи со сменой типа воздушного судна предполагается увеличение стоимости авиаперелетов. Для жителей, зарегистрированных на территории поселка Соловецкий, цена авиабилетов сохранится на прежнем уровне.

Работы по устройству сооружений летного поля и возведению зданий предполагают выемку грунта на глубину до полутора метров. Проект реконструкции предусматривает разборку существующих покрытий, а также, в частности, замену существующего дренажного слоя, удаление обводненных грунтов, устройство новой водосточно-дренажной системы и нового искусственного покрытия. Эти работы необходимо проводить при температуре воздуха выше нуля градусов.

Как ранее сообщалось, реконструкцию ВПП на Соловецких островах планируется завершить 30 ноября 2020 года. Планируемая стоимость работ по реконструкции аэропортового комплекса составит 2,9 млрд рублей за счет средств федерального бюджета и бюджета Архангельской области. Необходимость реконструкции полосы обусловлена истечением срока эксплуатации существующих аэродромных покрытий.

<https://tass.ru/v-strane/6139299>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА В ПЕНЗЕ ОЦЕНИВАЮТСЯ В 1 МЛРД РУБ. - ГУБЕРНАТОР

Инвестиции в строительство нового здания аэровокзала в г.Пенза могут составить порядка 1 млрд рублей, сообщил губернатор Пензенской области Иван Белозерцев в интервью агентству «Интерфакс-Поволжье».

«Мы разработали архитектурную концепцию нового здания аэровокзала и проектно-сметную документацию на объект. Она проходит государственную экспертизу. Ориентировочная сметная стоимость строительства объекта - 760,5 млн рублей. Я думаю, что цена вопроса будет близка к 1 млрд рублей с оборудованием», - сказал он.

И.Белозерцев сообщил, что регион несколько лет назад осуществил реконструкцию искусственных покрытий существующей взлетно-посадочной полосы аэропорта, что позволило за последние 5 лет увеличить пассажиропоток более чем в два раза: с 75,4 тыс.

пассажиров в 2014 году до 181,5 тыс. пассажиров в 2018 году. Однако, «сдерживающим фактором и существенным ограничением развития воздушных перевозок в регионе» является пропускная способность аэровокзала - 100 человек в час. В связи с этим необходимо строительство нового здания аэровокзала.

Он отметил, что регион рассчитывает на федеральную поддержку в финансировании строительства нового аэровокзала. Совет Федерации одобрил заявку Пензенской области и рекомендовал министерству транспорта РФ рассмотреть вопрос включения проекта «Строительство нового здания аэровокзала в городе Пензе» в перечень объектов и мероприятий федеральной адресной инвестиционной программы «Развитие транспортной системы РФ».

Кроме того, в настоящее время с одной из компаний обсуждается возможность строительства грузовых терминалов и доставки грузов грузовыми самолетами.

«Я думаю, что это перспективное направление еще и потому, что сейчас у производителей большая конкуренция, особенно у тех, кто производит скоропортящуюся продукцию. Обеспечить возможность доставить ее быстро - такое направление сейчас рассматривается», - добавил губернатор.

Аэропорт Пензы - единственный гражданский аэропорт Пензенской области. Пассажирский терминал был построен в 1963 году. Работы по его реконструкции проводились в 1970-1980-е годы, полная реконструкция аэровокзала была проведена в 2003 году. Для обслуживания пассажиров и обработки багажа предназначен 1-й этаж аэровокзала общей площадью 877,3 кв. м с пропускной способностью 100 человек в час.

РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.20; ПЛАТА ЗА ВОЗДУХ. ЧТО СКРЫВАЕТСЯ ЗА НИЗКИМИ ЦЕНАМИ НА АВИАБИЛЕТЫ

Ситуация в авиационных перевозках в России становится все более критической. Перевозчики не смогли переложить рост цен на керосин на пассажиров, возможности для сокращения издержек фактически исчерпаны. Дальнейшее удорожание топлива или экономическая нестабильность могут оказаться фатальными для отдельных представителей рынка, полагают эксперты. Основные тенденции авиаотрасли, которые будут определять ее развитие в этом году, – в обзоре «ФедералПресс».

Прошлый год оказался для пассажирской авиации особенным. С одной стороны, пассажиропоток рос двухзначными темпами. Во время чемпионата мира по футболу была зафиксирована рекордная интенсивность воздушного движения. Но при этом на 24-58 % выросли расходы компаний на авиатопливо, из-за чего все закончили год хуже, чем ожидали.

«Аэрофлот» получил прибыль 2,8 млрд рублей, что в 10 раз хуже, чем в 2017-м, хотя выручка компании выросла на 13 %. «Дочка» национального перевозчика «Победа» закончила год с прибылью за 2 миллиарда, что на 43 % меньше, чем в 2017-м. И это несмотря на активное расширение полетной программы и парка самолетов, которое вывело компанию на третье место по объемам перевозок.

Другие авиакомпании пока не показывали результаты за год. Известно, что UTair в конце года объявила дефолт, так как не смогла расплачиваться по взятым в банках кредитам. Прибыль теряли «Уральские авиалинии»: по данным за 9 месяцев, она оказалась на 27 % меньше уровня 2017-го.

Средневзвешенная стоимость топлива выросла на 28 %, тогда как услуги авиации подорожали всего на 2,3 %, отметили в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Держать цены на одном уровне перевозчиков вынуждает сильная конкуренция на самых выгодных направлениях, а также низкие доходы населения, которые не повышались уже 5 лет. По всей видимости, именно конкуренция заставляет компании совершать и неоднозначные действия: «Аэрофлот», например, за критику в соцсетях лишает клиентов бонусов, «Победа» указала Минтрансу на проблемы UTair.

«Мы начинаем год с цены на топливо, которая значительно выше прошлогодней. Курс национальной валюты тоже девальвировался, а много платежей у авиакомпаний идет в иностранной валюте. Мы надеемся, что в этом году топливо будет дорожать меньшими темпами. Повысился НДС, налоговый маневр предполагает переложение нагрузки с экспорта на добычу, а все эти издержки перекладываются в цены. Мы не ожидаем, что будет ослабление финансовой нагрузки. Основные факторы, определяющие финансовую устойчивость компаний, остались», – сказал «ФедералПресс» заместитель исполнительного директора АЭВТ Борис Шокуров.

Авиакомпании вынуждены будут либо поднимать цены на авиабилеты (незначительный рост в этом году уже заметен), либо все больше монетизировать так называемые «дополнительные услуги», отмечают в АЭВТ. Имеются в виду те сервисы, которые перевозчики выводят из стоимости билетов, начиная брать за них плату отдельно: например, регистрация в иностранных аэропортах, возврат билетов, выбор места в салоне и т. п. По сути говоря, речь идет о скрытом повышении цен, хотя пассажир имеет право отказаться от большей части этих услуг и лететь по базовому тарифу.

Все крупнейшие участники рынка так или иначе перешли к использованию допугслуг для повышения доходности перевозок. Некоторые уже умудряются получать от них до 30 % выручки. Параллельно авиакомпании урезают расходы на дополнительный комфорт для пассажиров, например, бортовое питание. Как правило, экономический эффект от подобных мер небольшой, сказал «ФедералПресс» исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Например, на горячем питании можно сэкономить около 300 рублей на пассажира в одну сторону. Тем не менее, мелкие сокращения позволили компаниям сохранить привлекательно низкие тарифы, а заодно мотивировать пассажиров, любящих комфорт, пользоваться более дорогими классами обслуживания.

«Потихонечку увеличиваются доходы авиакомпаний от допугслуг – кто-то покупает питание, кто-то места для багажа. Это компенсирует общее снижение самих тарифов. Эта ситуация позволяет компаниям, сумевшим наладить продажу допугслуг, неплохо на этом зарабатывать. Сам по себе потребитель, как нам кажется, потихонечку принимает эту модель, когда он может приобрести все необходимые услуги за дополнительную плату, но приобрести именно то, что ему необходимо», – считает Пантелеев.

В этом году некоторые перевозчики пересмотрели свои нормы провоза вещей на борту. «Победа», например, теперь разрешает провозить кладь размером 36 на 30 на 4 см. «Аэрофлот» изменил правила провоза животных, скорректировала нормы багажа UТаig. «Ямал» исключил ручную кладь из норм бесплатного провоза багажа.

«На рынке сейчас явно переизбыток предложения. В таких условиях поднятие тарифа приведет только к сильному спаду пассажиропотока и выручки. Идеальная ситуация – когда у вас растет и выручка, и прибыль. Этого можно достичь, только когда рост спроса превышает рост предложения. На нашем рынке предложение сильно превышает спрос, поэтому выручка растет, но доходность падает», – пояснил эксперт Высшей школы экономики Андрей Крамаренко.

Авиакомпании стали чаще продавать услуги, которые им в реальности ничего не стоят, при этом их стоимость иногда превышает саму цену перевозки, отмечает Крамаренко. Но перевозчикам нужно и здесь действовать осторожно – граждане все-таки умеют считать, и в следующий раз могут запросто пересесть на поезд.

Авиакомпании уже почти исчерпали свои возможности сократить издержки, отмечают эксперты. «Все концы, которые можно было порезать, отрасль уже порезала. Сейчас она находится на том уровне, когда дальше снижать издержки невозможно. Поэтому рост цен на авиакеросин так сильно ударил по ней в прошлом году», – сказал Крамаренко.

Компании вряд ли пойдут на серьезную оптимизацию маршрутной сети ради экономии, потому что это лишит их выручки. Хотя отдельные примеры такой оптимизации известны: «Аэрофлот» осенью передал дальневосточные маршруты своей более

экономной «дочке», авиакомпании «Россия». Периодически отменяет невыгодные рейсы UTAir. Крупные компании периодически подозревают в отмене рейсов и направлений из-за плохой заполняемости, впрочем, доказать это бывает трудно.

В свою очередь для развития региональных перевозок условий пока тоже не создано. Государство сейчас пытается форсировать эту тему: «Аэрофлот» намерен создавать региональные хабы, а Сбербанк и ВТБ думают над открытием новой региональной авиакомпании. Пока непонятно, будет ли эта компания работать в убыток на межрегиональных полетах или тоже «сядет» на перегруженные столичные рейсы.

«Практика показывает: чем хуже ситуация в экономике, чем ниже доходы населения, тем убыточнее региональные перевозки, тем больше концентрация на крупном московском авиарынке и в самых больших нестоличных аэропортах. Как только начинают расти доходы, повышается и экономическая активность, подвижность населения. Так появляется потребность в прямых межрегиональных связях. Пока предпосылок для органичного роста межрегиональных перевозок мы особо не видим», – отметил Пантелеев.

В АЭВТ смотрят в будущее со «сдержанным оптимизмом», сказал Шокуров. Статистика показывает, что спрос на авиаперевозки есть. По данным **Росавиации**, в январе этого года объем перевозок увеличился на 8,8 %. В целом по году стоит ожидать темпов в 5-8 %, рассчитывает Шокуров,

«Мы пока не наблюдали излишней провозной емкости на рынке. Занятость кресел растет даже при увеличении предложения. Авиакомпаний много, системообразующих – не одна и не две. Огульного наращивания парка мы тоже не отмечаем. Идет естественная ротация, замена воздушных судов», – рассказал представитель ассоциации.

В целом начало года выглядит для отрасли относительно оптимистично, считает Пантелеев: «В первой половине первого квартала риски для отрасли не настолько высоки. Те, кто пережил новый год, имеют все шансы добраться до лета. То, как они отработают лето, будет уже определять, покинут они рынок или нет. Складывается ощущение, что уцелевшие игроки сумели адаптироваться к новой реальности. И это несмотря на то, что правительство, давно обсуждавшее возможные меры поддержки авиаотрасли, пока недвусмысленно заявило о том, что для авиакомпаний у них ничего хорошего нет».

Андрей Крамаренко констатирует, что несколько авиакомпаний закончили прошлый год с убытками и могут стать кандидатами на вылет, но для того, чтобы это произошло, нужен толчок.

«Предпосылок ухода некоторых компаний с рынка немало, но, чтобы компания остановилась, нужно какое-то внешнее событие по отношению к ней или к рынку вообще – экономический кризис, девальвация рубля и т. п. Пока складывается самый плохой сценарий, который подразумевает, что участники рынка продолжают накапливать долги, но работать. Идеальной была бы ситуация, при которой одна или несколько компаний ушли бы с рынка – тогда освободились бы провозные емкости, а перевозчики смогли бы повысить тарифы. Это уже не раз случалось: в 2009 году после ухода Air Union и «КД Авиа», в 2015-м – после ухода «Трансаэро».

<http://fedpress.ru/article/2194558>

РГ-НОВОСИБИРСК; ЮРИЙ ПРОКОПЬЕВ; 2019.02.20; БЕЗОТКАТНЫЙ МЕХАНИЗМ; ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ «СОПРОВОЖДАЮТ» ДВИЖЕНИЕ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Как идет расследование громких авиапроисшествий? Имеют ли право пассажиры сами обезвредить дебошира? Какой ущерб наносит отрасли коррупция? Об этом шла речь на состоявшемся в редакции «РГ» в Новосибирске «Деловом завтраке» с руководителем

Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ Алексеем Александровым.

- Недавно, 12 февраля, в аэропорту Барнаула при посадке в самолет, следующий рейсом до Москвы, обрушился трап. Пострадало шесть человек, из них четверых пришлось госпитализировать. Происшествие вызвало шквал обсуждений. Что уже удалось выяснить следствию?

Алексей Александров: – Точную причину обрушения определяют эксперты. По предварительным данным, трап не выдержал нагрузки – произошел надлом соединительных кронштейнов верхней площадки трапа. Трап 1981 года выпуска, и сейчас нам предстоит выяснить, был ли превышен предельно допустимый срок его эксплуатации, и есть ли вообще подобный показатель для такой техники – пока из представленных нам документов это не очевидно. За состоянием трапа следили: несколько лет назад был проведен его плановый капитальный ремонт, кроме того, выполнялся ежегодный технический осмотр с применением диагностических средств, ну и, конечно, ежедневный визуальный осмотр. Не исключено, что к аварии привело нарушение правил посадки в самолет – на трапе оказалось больше людей, чем он мог выдержать. За этим должны следить сотрудники авиакомпании: по правилам, один сотрудник при посадке стоит внизу и контролирует количество пассажиров на трапе. Уже известно, что в данном случае этим пренебрегли. Любой авиаинцидент вызывает огромный общественный резонанс.

- Сколько ЧП происходит в сибирском небе, о чем говорит динамика?

Алексей Александров: – За последние четыре года на подведомственной нам территории произошло 173 авиационных происшествия, в том числе 28 катастроф и серьезных инцидентов, в которых погибло 67 человек и более 40 получило телесные повреждения. Ситуация в целом стабильна – шесть-восемь серьезных происшествий в год. В прошлом году мы расследовали шесть уголовных дел об авиационных авариях и катастрофах, в результате которых погибло восемь человек. Три прекращены за смертью виновных лиц, остальные остаются в производстве. Среди них – уголовное дело по факту жесткой посадки вертолета Ми-8, принадлежащего ЗАО «Авиапредприятие Ельцовка», в городе Кедровый Томской области 16 декабря 2018 года. По одной из версий, вертолет попал в вихревое кольцо. Возможны также отказ техники и ошибка пилота. Два года назад в Телецкое озеро упал вертолет, на борту которого находилось пять человек, в том числе известный предприниматель и бывший вице-премьер правительства Республики Алтай Анатолий Банных. Найдено тело только одного пассажира, остальные признаны погибшими.

- На этом расследование завершено?

Алексей Александров: – Расследование приостановлено с формулировкой «за неустановлением лица, подлежащего привлечению в качестве обвиняемого». Напомню, что поисковые мероприятия проводились довольно долго, как государственными органами, так и частными лицами. Учитывая большую глубину, сильное подводное течение и количество ила на дне озера, шансы найти вертолет и тела остальных погибших были невелики.

- Набирает популярность сверхлегкая авиация, и особую озабоченность вызывают участвовавшие инциденты и катастрофы в этой сфере. Невзирая на предупреждения об опасности таких полетов, непрофессиональные пилоты продолжают их совершать и часто гибнут или получают увечья вместе с пассажирами. Как здесь навести порядок?

Алексей Александров: – В 2014-2018 годах в Западно-Сибирском СУТ СК России зарегистрировано шестнадцать авиакатастроф и авиационных инцидентов со сверхлегкими летательными аппаратами, в которых погибли восемь человек и десять были травмированы. Проблема в том, что для полета на легкомоторном воздушном судне сегодня требуется лишь уведомить диспетчеров. А небольшой аппарат – например,

автожир – даже не нужно регистрировать. О наличии профессиональной подготовки и опыта речи не идет. И люди гибнут.

Так, в декабре 2018 года в Барнауле при взлете потерпело крушение сверхлегкое воздушное судно типа «парашан», не подлежащее государственной регистрации. Пилот, не обладая достаточными навыками, неверно избрав траекторию полета и не рассчитав расстояние до находившихся на пути взлета деревьев, зацепился лопастью за ветви дерева. Пилот и пассажир получили травмы различной степени тяжести. Пострадавших могло быть и больше, так как парашан летел в направлении группы детей, которые, к счастью, вовремя разбежались. Для наведения порядка в этой сфере необходима обязательная постановка легкомоторных средств на учет, а полеты на них должны носить разрешительный, а не уведомительный характер.

- Часто причинами ЧП в воздухе становятся выходы авиационистов. Наказание для них ужесточили, но прежде надо обезвредить такого опасного пассажира. Членам экипажа применять к ним насилие запрещено, и сейчас за дело берутся сами пассажиры: недавно сибиряки на рейсе «Бангкок – Новосибирск» сами связали такого «соседа», и остаток полета он провел в самом неудобном положении. Есть ли у них на это право?

Алексей Александров: – Неконтролируемое, агрессивное поведение человека, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, на борту воздушного судна может привести к трагедии. Речь идет о десятках, а то и сотнях человеческих жизней, поэтому дебоширов необходимо обезвреживать. Случаев привлечения к ответственности за слишком жесткое обращение с хулиганами у нас нет. Что касается самих нарушителей, то в прошлом году в производстве находилось два таких уголовных дела – в Новосибирске и Омске. Полагаем, что адекватным наказанием за мелкое хулиганство на борту воздушного судна будет административный арест.

- Любой транспорт – это зона повышенной опасности. Очень часто в СМИ сообщается о пострадавших и погибших на железной дороге. Ваше ведомство борется с таким травматизмом, можно ли снизить его уровень?

Алексей Александров: – Действительно, проблема есть. В 2018 году на железнодорожных путях травмировано более 200 человек. В подавляющем большинстве случаев причиной стали невнимательность пешеходов, неосторожность при переходе путей, в том числе в запрещенных местах.

Яркий пример – уголовное дело, расследованное Новосибирским следственным отделом на транспорте. В феврале прошлого года пьяный отчим на станции Чулымская Западно-Сибирской железной дороги переводил через пути ребенка. Когда они пролезали под вагоном, машинист привел поезд в движение, и малыш погиб. Почему они лезли под вагон? Возможно, в этом месте необходимо оборудовать переход через пути? Эти вопросы изучались в рамках уголовного дела.

Проблему травматизма на транспорте мы будем обсуждать на общероссийском семинаре в Москве. Конечно, здесь важна профилактика – разъяснительная работа, качественное обслуживание дорожной инфраструктуры, наличие средств оповещения. Многие фактически существующие переходы через пути не стоят на балансе железной дороги, собственник их не признает и не следит за их состоянием, однако люди ими пользуются. Первоочередная задача – создать реестр подобных путевых объектов, чтобы более эффективно тратить средства на обеспечение безопасности.

- Важная составляющая вашей работы – борьба с коррупцией. На слуху – расследование громких уголовных дел в отношении группы должностных лиц предприятий «Аэропорты Красноярья» и «КрасАвиа».

Алексей Александров: – Расследование уголовных дел в отношении «Аэропортов Красноярья» и «КрасАвиа» продолжается более года. Установлено, что ряд должностных лиц в течение долгого времени систематически получал взятки от руководителей коммерческих организаций за лоббирование их интересов и общее покровительство. На

поток были поставлены «откаты» – десять процентов от суммы всех госконтрактов. В отношении двух обвиняемых уголовные дела направлены в суд, один уже осужден. Имущество одного из обвиняемых на сумму более 100 миллионов рублей арестовано.

По статистике, больше всего коррупционных преступлений выявлено в сфере железнодорожного транспорта, в том числе есть и факты получения откатов за лоббирование интересов и общее покровительство коммерческим организациям.

Так, направлено в суд уголовное дело по обвинению бывшего начальника станции Искитим в получении крупных взяток за беспрепятственный прием к перевозке железнодорожных вагонов с принадлежащим коммерческой организации грузом. Расследуется уголовное дело в отношении заместителя начальника Кузбасского района управления диспетчерского центра, который за взятки закрывал глаза на технические неисправности и технологические нарушения в вагонных депо.

Но главное даже не в том, чтобы привлекать к ответственности коррупционеров. Сегодня государство направляет на развитие транспортной инфраструктуры миллиардные средства, и основная задача – предотвратить хищения в этой сфере. Реализация госпрограмм сейчас отслеживается нами во взаимодействии с Западно-Сибирской транспортной прокуратурой, управлением на транспорте МВД России по Сибирскому федеральному округу, Федеральной службой безопасности России по Новосибирской области в режиме реального времени: условно говоря, выделен миллиард на какой-то конкретный объект, и правоохранительные органы тут же берут ситуацию под контроль. То есть мы не ждем, когда деньги будут выведены за рубеж, а объект останется недостроенным – сбор необходимой информации проводится своевременно, контролирующие органы знают, какая именно компания выиграла конкурс, есть ли у нее необходимые ресурсы для выполнения госзаказа и прочее, вплоть до родственных и дружеских связей руководителя. Все это делается в рамках закона, и такая систематическая работа будет эффективной.

<https://rg.ru/2019/02/20/reg-sibfo/v-novosibirske-policiia-vziala-pod-soprovozhdenie-dengi-na-remont-dorog.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.20; АЭРОФЛОТ ПОСТАВИТ БОЛЕЕ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ САМОЛЕТ НА РЕЙСЕ МОСКВА-ИРКУТСК ИЗ-ЗА УХОДА «ПОБЕДЫ» С ЭТОГО НАПРАВЛЕНИЯ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) планирует поставить более вместительный самолет на один из рейсов Москва-Иркутск в связи с уходом с этого направления лоукостера «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта Иркутска.

«Аэрофлот» ставит на один из своих рейсов более вместительный лайнер A330, нас об этом уже уведомили», – сказал представитель пресс-службы.

Согласно онлайн-табло иркутского аэропорта, сейчас «Аэрофлот» ежедневно выполняет четыре рейса из Москвы в Иркутск на Boeing-737-800.

На прошлой неделе представитель «Победы» сообщил «Интерфаксу», что с апреля компания приостанавливает выполнение авиарейсов из Москвы в Иркутск в связи «с оптимизацией маршрутной сети».

Позднее источник агентства в «Победе» пояснил, что компания прекращает полеты в Иркутск по причине отказа аэропорта выполнять стандарт «No touch policy», то есть не касаться воздушного судна никакими частями наземной техники, кроме топливозаправщика.

«Для нас очень важно соблюдение нашего стандарта для снижения рисков повреждения воздушного судна», – сказал собеседник «Интерфакса».

В пресс-службе аэропорта агентству уточнили, что «Победа» требовала, чтобы трап не касался самолета. «В этом случае между лайнером и трапом получалось бы свободное пространство в 15 см, а это уже нога ребенка», – пояснил собеседник агентства.

Он также выразил сожаление, что «Победа» уходит из Иркутска, так как аэропорт заинтересован в новых авиакомпаниях.

Победа» начала выполнять рейсы Москва-Иркутск в апреле 2018 года.

В настоящее время из Москвы в Иркутск также летают «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) и S7 (обе – один раз в день). К началу летнего периода S7 добавляет еще один рейс. Кроме того, в Иркутск из Москвы сезонно летает Nord Wind один раз в день.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190220/1551106519.html>

КОММЕРСАНТЬ FM; АННА ПЕСТЕРЕВА; 2019.02.20; РОСТРАНСНАДЗОР ПОКОПАЕТСЯ В РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ»; ЧТО ВЫЗВАЛО ВОПРОСЫ В НОВЫХ ПРАВИЛАХ ПРОВОЗА БАГАЖА

Минтранс нашел нарушения в новых правилах «Победы» для ручной клади. Они вступили в силу с понедельника. Пассажирам предложено два варианта. Либо багаж без ограничения веса, но не шире 36 см, либо вещь не тяжелее 10 кг и всего 4 см в ширину. Но в этом случае с собой можно взять еще и что-то из федерального перечня, например, дамскую сумку или рюкзак. В **Минтрансе** заявляют, что эти условия противоречат Федеральным авиационным правилам. Ведомство попросило **Ространснадзор** проверить авиакомпанию.

Представители «Победы» накануне вечером не смогли предоставить «Ъ FM» оперативный комментарий. Но ранее пресс-секретарь перевозчика Елена Селиванова поясняла, что новые правила не нарушают закон: «Мы имеем по закону на это право, мы можем установить габариты для ручной клади и для некоторых вещей из перечня Федеральных авиационных правил, мы воспользовались этим правом. Теперь можно провезти одно место ручной клади весом до 10 кг, и это место должно укладываться в рамки габаритов 36х30х4 см. Например, ноутбук, или папка с документами, или журнал – что-то очень тоненькое, что, вероятно, не будет мешать и занимать много места на полках».

В **Минтрансе** подчеркнули, что инициировали проверку из-за большого количества жалоб на авиакомпанию «Победа» и негативных публикаций в СМИ. В середине февраля громкий скандал произошел из-за отказа сотрудников авиакомпании пустить в самолет артиста Василия Ланового. Причиной стали габариты его ручной клади – они не вписывались в стандарты перевозчика. В ситуацию вмешался Следственный комитет. Сам Лановой рассказал «Ъ FM», чем закончился конфликт: «Просто нагло не пустил, один человек стоял, причем мы пришли минут за 10. Аргументы какие: не те размеры, поставьте чемодан, надо сравнить с тем, что позволено здесь. У нас в багаже ничего серьезного не было, у меня было два костюма. Передо мной извинились, говорили, что до конца года они бесплатно будут меня возить».

Минтранс и «Победа» не раз встречались в суде. Последнее дело перевозчик проиграл. Верховный суд отклонил жалобу авиакомпании на список разрешенных к провозу в ручной клади предметов. Тогда гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков пригрозил, что пойдет на ответные меры – установит «смешные габариты», например 10х10х10 см. Перевозчик пользуется пробелами в законодательстве, отмечает юрист фирмы «Ильяшев и Партнеры» Максимилиан Гришин. С юридической точки зрения позиция «Победы» безупречна. «К сожалению для всех и к счастью для “Победы”, на ее стороне такой интересный приказ **Минтранса** №82, в котором утверждены Федеральные авиационные правила: норма бесплатного провоза ручной клади, установленная перевозчиком, не может быть менее 5 кг на одного пассажира, габариты этой ручной клади

устанавливаются перевозчиком. На этом, в принципе, можно закончить абсолютно все обсуждения.

Маленький, но очень упертый перевозчик помогает **Минтрансу** сформировать законодательство в сфере, в которой **Минтранс** должен был его сформировать по хорошему лет 30 назад, но этого нет до сих пор.

До сих пор нет верхних пределов ручной клади, габаритных размеров. Отсутствие регулирования сыграло с **Минтрансом** злую шутку», – заключил Гришин.

В компании «Победа» утверждают, что введенные правила провоза багажа позволили снизить тарифы минимум на 20%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3889850>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.02.20; ПРОБЛЕМЫ «ПОБЕДЫ»

В: «Победа» прекращает полеты в Иркутск, эту информацию РБК подтвердил сам лоукостер, причину в авиакомпании не сказали. Как рассказали в пресс-службе иркутского аэропорта, инициатором разрыва сотрудничества стала сама «Победа». Руководство считает, что это решение было принято в пользу «Аэрофлота», подробности этого пока не разглашаются. Ну и как рассказали источники РИА Новости, причина конфликта отказ аэропорта соблюдать стандарты «Победы». Авиакомпания запрещает касаться своих самолетов наземной техникой, это может повредить воздушное судно. Тем временем в **Минтрансе** считают, что «Победа» и сама нарушает правила. Связано это с новыми стандартами авиакомпании для ручной клади. Министерство попросило **Ространснадзор** проверить их законность. «Победа» обновила регламент в понедельник, пассажирам доступно два варианта: либо взять на борт кладь с максимальной глубиной в 27 сантиметров, либо же пронести багаж глубиной всего 4 сантиметра, плюс ряд вещей из утвержденного перечня. В связи с этим **Минтранс** получил большое количество жалоб. В министерстве посчитали, что принуждение пассажира к выбору нарушает федеральные авиационные правила и напомнили: авиакомпания может ограничивать габариты только определенной клади, указанной в законе.