



Ежедневный мониторинг СМИ

22 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; 2019.02.21; ГТЛК УЧРЕДИТ ЦЕНТР ДЛЯ КОНТРОЛЯ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПЛАНА НА 6 ТРЛН РУБ.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) решила стать учредителем АНО «Магистраль 2024», создаваемой для мониторинга реализации проектов транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (комплексного плана) стоимостью более 6 трлн руб. Вопрос об этом был вынесен на совет директоров компании в четверг, 21 февраля, сообщается на сайте центра раскрытия информации «Интерфакса».

Окончательное решение об участии ГТЛК в «Магистрале 2024» будет принято в течение трех дней, пояснили РБК в пресс-службе компании. Функционал ГТЛК как учредителя «Магистрале» может быть номинальным, но ГТЛК подведомственна **Минтрансу** (у государства 100% акций ГТЛК, **Минтранс** управляет компанией), что позволяет главе ведомства Евгению **Дитриху** как руководителю реализации комплексного плана контролировать деятельность «Магистрале», – сказал РБК источник, близкий к правительству.

РБК направил запрос в пресс-службу **Минтранса**.

«Центру мониторинга в лице «Магистрале 2024» предстоит значительный фронт работы: отслеживание более 600 мероприятий-проектов, вошедших в комплексный план: постоянно взаимодействовать с ответственными организациями, отслеживать каждую контрольную точку», – добавил собеседник РБК. Центр мониторинга также может инициировать заморозку проекта из комплексного плана в случае выявленных рисков, сообщал РБК в конце января. Например, при существенных отклонениях от стоимости проекта, сроков реализации и технических характеристик.

Правительство 11 февраля опубликовало параметры нацпроектов на 25,7 трлн руб. Самым дорогим стал комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры, стоимость которого составляет 6,35 трлн руб. (без учета бюджета энергетической части плана): 3 трлн руб. обеспечит федеральный бюджет, 58,7 млрд руб. – регионы, а оставшиеся 3,3 трлн руб. привлекут из внебюджетных источников. Этот план предполагает строительство 700 объектов за шесть лет до 2024 года, среди которых скоростная автотрасса Москва – Нижний Новгород – Казань, платная автомагистраль «Меридиан», увеличение мощностей морских портов и железных дорог, развитие региональных аэропортов.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6ed47d9a7947505938f4b7>

На ту же тему:

<http://tass.ru/nacionalnye-proekty/6146137>

ПРАЙМ; 2019.02.21; США И РФ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО РАЗВИТИЮ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ 26-28 ФЕВРАЛЯ В ВАШИНГТОНЕ

Переговоры по развитию воздушного сообщения между США и РФ запланированы в Вашингтоне 26-28 февраля, подтвердили РИА Новости в **Минтрансе** РФ.

О том, что 26-28 февраля текущего года в Вашингтоне состоятся переговоры США и России по воздушному сообщению между США и РФ, сообщил РИА Новости источник, близкий к переговорам.

«Запланированы (переговоры – ред.). Тема – развитие воздушного сообщения», – подтвердили информацию в пресс-службе **Минтранса**, не уточнив другие детали.

В июне 2018 года **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** сообщал журналистам, что Россия и США обсудили вопрос транзита американских грузовых самолетов через российскую территорию. Он отмечал, что планируется еще одна встреча, на тот момент дата еще не была определена.

<https://1prime.ru/transport/20190221/829743978.html>

ГУДОК; АННА БУЛАЕВА; 2019.02.21; СОТРУДНИКИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ ПОЛУЧИЛИ НАГРАДЫ МИНТРАНСА

Награды по случаю 100-летнего юбилея транспортной полиции России вручил **министр транспорта** Евгений **Дитрих**.

Сотрудники транспортной полиции награждены ведомственными наградами **Минтранса** России. Как сообщила пресс-служба ведомства, награды по случаю 100-летнего юбилея транспортной полиции России вручил 20 февраля **министр транспорта** Евгений **Дитрих**.

Глава **Минтранса** отметил работу сотрудников полиции во время проведения чемпионата мира по футболу в прошлом году. «Это пример высочайшего профессионализма, самоотверженности, применения вашего бесценного оперативного опыта», – сказал он.

Евгений **Дитрих** также обратил внимание на необходимость совместной работы во время предстоящей зимней Универсиады в Красноярске, при реализации положений майского указа президента, а также по организации в 2020 году большого количества открытых общественных мероприятий в честь 75-летия Великой Победы.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1454375>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.02.21; РАБОТАТЬ НА РЕЗУЛЬТАТ

В Сочи обсудили развитие магистральной инфраструктуры как основы роста экономики.

В панельной сессии, прошедшей в рамках Российского инвестиционного форума, приняли участие **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**, председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Дмитрий Мезенцев, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Артюхов, губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров, представители организаций транспортной отрасли, банковских структур. Модератором выступил вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков.

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

Структура комплексного плана предполагает сбалансированное развитие всех видов транспорта, определенную конкуренцию между ними. Евгений **Дитрих** подчеркнул, что Аналитический центр при Правительстве РФ выступил основным консультантом и экспертом по формированию КППРМИ и создал соответствующую методику ранжирования. «Многие из проектов, ранее начавшиеся согласно госпрограмме развития

транспортной системы, продолжают реализовываться. Они оценены с точки зрения влияния на результат и будут закончены. Все новые проекты прошли через методику ранжирования, и лучшие из них присутствуют в плане», – отметил он.

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

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

Глава Волгоградской области Андрей Бочаров также поделился своим мнением по вопросу развития магистральной инфраструктуры: «Сегодня в регионе появилась возможность реализовать мечту многих поколений волгоградцев – построить обход вокруг Волгограда. И должен сказать, что мы выйдем на начало реализации проекта раньше запланированных сроков. Необходимость строительства этой дороги обусловлена тем, что через центр Волгограда проходит транзитный автотранспорт из многих федеральных округов страны. Реализация этого проекта даст толчок развитию Волгоградской области на несколько десятилетий вперед».

В свою очередь губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов заметил, что три национальные премии по транспортной инфраструктуре достались в этом году Ямальскому региону. Это аэропорт в Новом Уренгое, мост через реку Пур и Северный широтный ход. Он также напомнил, что Президент России поставил задачу увеличить грузопоток по Северному морскому пути до 80 млн тонн. По словам губернатора, задача сложная, но новые транспортные проекты в регионе позволят увеличить загрузку Северного морского пути.

* * *

В рамках форума Евгений **Дитрих** провел рабочие встречи с главами трех российских регионов. Так, состоялась встреча с главой Республики Хакасия Валентином Коноваловым. Речь шла о том, как будет реализовываться в регионе национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Также обсуждалось строительство автодороги Абакан – Бийск. По словам Валентина Коновалова, проект стимулирует товарооборот и будет способствовать развитию предпринимательства в республике.

С главой Республики Карелия Артуром Парфенчиковым министр обсудил вопросы модернизации автомобильного и железнодорожного пунктов пропуска через российско-финляндскую границу. Кроме того, рассматривалась возможность организации железнодорожного сообщения между Карелией и Финляндией электропоездами.

Евгений **Дитрих** встретился также с губернатором Ярославской области Дмитрием Мироновым. Министр отметил, что у **Минтранса** и региона большие совместные планы на этот год по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Он выразил уверенность, что как только будут определены подрядчики, область незамедлительно приступит к работам по нацпроекту.

В свою очередь Дмитрий Миронов отметил высокий уровень сотрудничества региона и министерства при реализации задач по модернизации дорожной инфраструктуры и совершенствованию работы транспортного комплекса в целом.

<http://transportrussia.ru/item/4796-rabotat-na-rezultat.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ЗАРУБЕЖНЫМ ПРЕТЕНДЕНТАМ НА ТРАНСКОНТЕЙНЕР БУДУТ ВЫСТАВЛЕНЫ ПОВЕДЕНЧЕСКИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Иностранцам претендентам на контрольный пакет акций ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN), принадлежащий ОАО «Российские железные дороги», будут

выставляться поведенческие ограничения, чтобы не допустить с их стороны покупку оператора для того, чтобы убрать его с рынка в пользу своих морских линейных сервисов. «Я знаю, что есть желание у нескольких крупных игроков поучаствовать в этой процедуре. Мы будем приветствовать. Есть заявки и от зарубежных участников. Нам очень важно только, чтобы это не было предметом скрытой конкурентной борьбы, которая бы была направлена на обнуление нашего транзитного потенциала», – заявил журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов** в четверг.

«Я имею в виду заход «давайте мы купим актив и уберем «Трансконтейнер» в пользу перевозки морскими линиями. Конечно, мы за этим очень внимательно будем следить», – добавил чиновник.

Принципиальное решение о продаже «Трансконтейнера» принято, утвержден план подготовки сделки, отметил он. «Вышло поручение мое с планом. Оно разослано по федеральным органам власти. Так или иначе, оно подразумевает подготовку сделки в течение этого года. Мы планируем в течение года эту сделку закрыть, если будут покупатели. По процедуре довольно все понятно», – сказал вице-премьер.

По его мнению, сейчас «хорошее время» для сделки в связи с существенным спросом на подвижной состав для соответствующих перевозок. «У нас приличные темпы роста контейнерного оборота. Эксперты по-разному оценивают перспективы, но, тем не менее, спрос на все виды вагонов, в том числе на универсальные платформы, довольно большой. И мне кажется, что будет реальная конкурентная борьба за этот актив. Если мы правильно выстроим продажу, то есть она будет открытой, конкурентной, без искусственного ограничения состава участников, понятно, что тогда можем получить хороший финансовый результат», – отметил **М.Акимов**.

При этом он заявил, что не видит и смысла во владении «Российскими железными дорогами» компанией, «которая бы на балансе держала платформы». «Рынок довольно конкурентный, «Трансконтейнер» уже не монополист. Поэтому, мне кажется, что есть хорошие предпосылки, чтобы рынок стал конкурентным, и «Трансконтейнер» жил в рынке», – сказал чиновник. Ранее обсуждался вопрос о создании РЖД альтернативы оператору после его продажи.

Правительство РФ уже не первый год обсуждает продажу 50% + 2 акции оператора. Предыдущий глава РЖД Владимир Якунин настоял на передаче доли в «Объединенную транспортно-логистическую компанию» (ОТЛК) России, Белоруссии и Казахстана, создававшуюся для транзита контейнерных грузов между Европой и Китаем. Однако с приходом Олега Белозерова концепция совместного предприятия поменялась: его было решено развивать по принципу *asset light* (без активов).

После смены руководства монополии кабинет министров согласился на приватизацию пакета акций оператора. Хотя пока формально он и остается у ОТЛК, есть принципиальное решение о его продаже. В 2017 г. вопрос вышел на уровень Игоря Шувалова, занимавшего тогда пост первого вице-премьера, после дискуссий стали понятны общие контуры сделки.

При этом обозначился достаточно широкий круг потенциальных претендентов на долю. Интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), СМА СГМ с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций и, конечно же, крупнейший миноритарий оператора – FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH)), контролируемый группой «Сумма» Зиявудина Магомедова и ее партнерами.

Представители последней, владевшей 25,07% акций оператора, выражали активное стремление консолидировать контрольный пакет и считались главными претендентами на актив. В случае покупки оператора планировалось интегрировать с FESCO для создания

«национального чемпиона», отмечал, в частности, первый заместитель исполнительного директора «Суммы» Александр Панченко.

Однако в конце 2017 г. 24,5% акций оператора у второго его крупного миноритария – НПФ «Благосостояние» (создано при участии «Российских железных дорог») – выкупило ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова (сейчас его доля – 24,74%). В марте 2018 г. З.Магомедов и его брат Магомед были арестованы. Им было предъявлено обвинение в организации преступного сообщества, мошенничестве, растрате и незаконном обороте оружия.

В октябре FESCO продала ВТБ (МОЕХ: VTBR) 24,84% из своего пакета в операторе, при этом банк заключил форвардный контракт со сторонним инвестором. Его финансовая организация не называет, но на транспортном рынке есть мнение, что долю также приобретут структуры А.Абрамовича и А.Абрамова. Эту мысль косвенно подтверждает и список кандидатов, выдвинутых в совет директоров «Трансконтейнера» от ВТБ для голосования на внеочередном собрании акционеров оператора 18 января (созвано по инициативе «Енисея»).

М.Акимов на этом фоне заявлял, что правительство «будет добиваться открытой и прозрачной аукционной продажи пакета целиком». «Если предложение о продаже будет поддержано после доклада руководству страны», стоит ожидать продажи 50% + 2 акций «Трансконтейнера» «максимально конкурентным способом с минимальным объемом ограничений, максимально прозрачно», говорил чиновник. В начале 2019 г. он заявил, что «готовится график продажи, предусматривающий закрытие сделки в течение этого года». «Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 68 тыс. крупнотоннажных контейнеров, около 26 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 40 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/6143703>

<https://www.kommersant.ru/doc/3893334>

ТАСС; 2019.02.21; ПЕРВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД ПРОЕДЕТ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ 8 ДЕКАБРЯ

Первый пассажирский состав проследует по Крымскому мосту 8 декабря, продажа билетов на поезда, которые идут на полуостров, откроется в сентябре. Об этом сообщил начальник дирекции по обслуживанию пассажиров «Крымской железной дороги» Владимир Резниченко в четверг на заседании круглого стола на V Межрегиональной выставке предприятий туриндустрии «Крым. Сезон – 2019».

«Дата определена. И нет никаких сомнений, есть полное понимание, что 8 декабря первый поезд придет в Крым. Принято, что продажа открывается за 45 суток, но есть договоренность, что билеты [на поезда в Крым] начнут продавать за 90 дней от 8 декабря», – сказал Резниченко.

Он добавил, что на Крымском полуострове продажа билетов на поезда дальнего следования будет проводится в 22 пунктах: на всех основных вокзалах и станциях районного значения, а также в городах Ялта и Судак. Железнодорожными перевозками на полуостров будет заниматься отдельная транспортная компания, которую определят в феврале или марте.

«Это будет предприятие с материка, хозяева подвижного состава. Мы [КЖД] будем распоряжаться здесь инфраструктурой, которая есть, и организовывать здесь работу», – пояснил Резниченко.

По его словам, по железнодорожному мосту через Керченский пролив в Симферополь, Севастополь, Евпаторию и Феодосию будут ходить 11 пар пассажирских поездов, в

основном из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга и Кисловодска. Между Москвой и Симферополем будет курсировать двухэтажный поезд, состоящий из 14 купейных и спальных вагонов, общей вместимостью 882 пассажира. Стоимость проезда определит перевозчик, но планируется, что будет не выше, чем в среднем по России.

Ранее гендиректор Крымской железной дороги Алексей Гладилин сообщал, что по прогнозам пассажиропоток железнодорожным транспортом в Крым в 2020 году составит 2,6 млн пассажиров в год и к 2025 году вырастет до 4,1 млн пассажиров в год. По его словам, поезда в Крым будут также ходить из Брянска, Смоленска и Мурманска.

Автодорожную часть моста, который соединил Крымский полуостров с другими регионами России, открыли 15 мая с участием президента РФ Владимира Путина, движение большегрузов разрешено с 1 октября. Строительство железной дороги через пролив продолжается, открытие планируется в 2019 году.

<https://tass.ru/obschestvo/6146204>

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.02.21; РЕКОНСТРУКЦИЮ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ НАЧНУТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2019 ГОДА

Федеральная таможенная служба (ФТС) или **Министерство транспорта** могут заняться реконструкцией погранпереходов между Россией и Китаем в Приморье, которые давно находятся в неудовлетворительном состоянии, работы запланированы на второе полугодие. Об этом сообщает «Вести: Приморье» со ссылкой на «Интерфакс».

«Сегодня идет процесс обсуждения, в ближайшее время будет определена структура, которая займется развитием, реконструкцией пунктов пропуска (в Приморье – ИФ). Как один из вариантов, это будем мы. Другие варианты – подразделения **Минтранса**. Это решится до истечения полугодия, после чего начнется работа», – сообщил журналистам во Владивостоке в четверг заместитель руководителя ФТС Александр Попов.

Он пояснил, что ранее строительством и реконструкцией пунктов пропуска занималась сама Федеральная таможенная служба. В какой-то момент было принято решение в создании нового подразделения – Росграница. Росграница была ликвидирована и полномочия по реконструкции пунктов пропуска были переданы в **Министерство транспорта**. По его словам, для ФТС не представляет сложности взять 150-160 объектов инфраструктуры для обслуживания.

«Сегодняшнее положение дел в пунктах пропуска не устраивает никого – ни службы в пунктах пропуска, ни участников внешнеэкономической деятельности, ни правительство. Мы понимаем что это создает угрозу развития внешнеэкономической деятельности, это признано на всех уровнях», – отметил А. Попов.

Ранее о необходимости реконструкции погранпереходов в Приморье неоднократно заявлял полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев. По его мнению, неудовлетворительное состояние погранпереходов тормозит развитие отношений РФ и КНР.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3118751>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.02.21; КЛЮЧ К РАЗВИТИЮ

На вопросы корреспондента «ТР» отвечает заместитель **министра транспорта РФ Владимир Токарев**.

- Владимир Александрович, стремительно набирающий обороты XXI век предъявляет повышенные требования к транспортному комплексу страны, в том числе к железнодорожному транспорту. Как отвечает железнодорожная отрасль на вызовы времени? Какие задачи перед ней стоят в текущем году и в среднесрочной перспективе?

- В ноябре прошлого года Правительство РФ одобрило проекты инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов. Финансовый план на текущий год сформирован на базе актуализированного

прогноза социально-экономического развития страны. В соответствии с прогнозом в 2019 году объемы погрузки грузов составят 1,3 млрд т, что превысит уровень 2018 года на 1,5%. Основное увеличение (3,2%) придется на экспорт. Наибольший рост погрузки ожидается по углю – это более половины уровня роста.

С учетом значительного повышения объема перевозок необходимо направить усилия на содержание в надлежащем состоянии железнодорожной инфраструктуры. Первостепенной задачей для поддержания безопасности движения поездов является снижение числа локомотивов с просроченным капремонтом. Один из приоритетов – недопущение роста протяженности участков пути с нарушением межремонтных сроков и сверхнормативным пропущенным тоннажем. За три года протяженность участков пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем планируется сократить на 8,9%. Также на 7,3% планируется сократить протяженность участков с имеющимися ограничениями скорости.

Общий объем средств, предусмотренный инвестпрограммой ОАО «РЖД» на период 2019-2021 годов, составляет 2,3 трлн руб. За этот период планируется завершить ряд инвестиционных проектов, в числе которых первый этап модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет, развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, а также реконструкция участка Морозовская – Волгодонская и ряд других.

Будет реализован комплекс мероприятий по развитию Центрального транспортного узла, подходов к портам Северо-Западного бассейна, строительству обхода Саратовского узла, а также увеличению скорости транзитного контейнеропотока за счет роста пропускной и провозной способности инфраструктуры.

Продолжится реализация мероприятий, направленных на обеспечение устойчивости перевозочного процесса. Значительный объем инвестиций будет направлен на обновление предприятий путевого комплекса, устройств электроснабжения, программу корпоративной информатизации, а также обновление устройств автоматики и телемеханики.

- Параметры долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» являются ориентиром для формирования стратегии развития всей отрасли. Как она коррелируется с утвержденным Правительством РФ Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМРИ)?

- Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года (ДПР) подготовлена для повышения эффективности работы холдинга и достижения ключевых национальных целей развития, которые определены в майском указе Президента РФ. Это рост экономики выше мировых темпов и обеспечение России места в пятерке крупнейших экономик мира. Особенно важно отметить, что ДПР сформирована в соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Девять из одиннадцати федеральных проектов, которые включены в комплексный план, направлены на модернизацию инфраструктуры, в том числе железнодорожной. Они касаются развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», железнодорожных маршрутов и сообщения между крупными экономическими центрами страны.

Для выполнения указанных задач базовый сценарий ДПР предусматривает общий объем инвестиций 4,7 трлн руб., в том числе 1,7 трлн составят собственные средства ОАО «РЖД», которые будут направлены на реализацию комплексного плана.

- Как увязана реализация крупных железнодорожных проектов с масштабной Стратегией пространственного развития России?

- Между реализацией крупных железнодорожных проектов и масштабной стратегией пространственного развития России взаимосвязь прямая, поскольку Комплексный план

модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, а следовательно, и включенные в него проекты соответствуют Стратегии пространственного развития России. Речь в концепции идет о необходимости повышения связанности территорий России, создании опорных центров для форсированного экономического роста.

В соответствии с комплексным планом будет продолжена реализация проектов, связанных с повышением транспортной доступности для населения страны, включающих мероприятия по развитию инфраструктуры пригородного пассажирского комплекса, а также реконструкции вокзальных комплексов дальнего сообщения.

В числе приоритетных инфраструктурных проектов КПМРМИ – комплексная реконструкция участка Междуреченск – Тайшет. Реализация проекта обеспечит увеличение пропускных способностей магистрали, необходимых для экономического развития Рес-

публики Хакасия, Кузбасса, юга Красноярского края и будущего освоения угольных месторождений Республики Тыва.

Недавно завершилось строительство нового участка железнодорожного обхода Краснодара от станции Козырьки до станции Гречаная, предназначенного для разгрузки города от транзитного транспорта и развития инфраструктуры на подходах к портовым городам. Ввод в строй обхода Краснодарского узла – лишь часть комплексного проекта по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. Его реализация началась в 2007 году. За это время построено порядка 900 км новых путей. Хочу выделить социальную функцию проекта, которая заключается в возможности оптимизировать объем и график пассажирских перевозок в направлении Краснодара после вывода грузовых поездов на новую ветку обхода.

В КПМРМИ говорится и о необходимости развития железнодорожной и пассажирской инфраструктуры, а также систем управления движением поездов в столичном регионе. В настоящий момент ведется реализация проектов Московских центральных диаметров.

В Стратегии пространственного развития России отмечается, что ареал влияния городов-центров на размещение производительных сил может быть существенно расширен за счет развития высокоскоростного железнодорожного сообщения. В КПМРМИ в составе федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» планируется строительство ВСМ Москва – Казань.

- Об этом проекте хочу спросить отдельно. Когда начнется его реализация? Насколько он обеспечен финансово и есть ли к нему интерес у инвесторов?

- На сегодняшний день глубина проработки проекта строительства первого этапа ВСМ Москва – Казань (ВСМ Железнодорожный – Гороховец) с организацией движения от Москвы до Нижнего Новгорода позволяет приступить к строительно-монтажным работам после соответствующего решения Правительства РФ. Протяженность данной линии составит 790 км, максимальная скорость – до 400 км/ч, время в пути от Москвы до Казани – 3,5 часа, расчетный пассажиропоток – до 17,2 млн человек в год.

В соответствии с финансовой моделью, на основе которой данный проект был включен в КПМРМИ, даже при условии использования консервативных прогнозов пассажиропотока обеспечивается выход на плановую операционную безубыточность как владельца инфраструктуры (концессионера), так и перевозчика, начиная с третьего года эксплуатации проекта. Интерес к проекту инвесторов, в числе которых как европейские, так и азиатские компании, значителен.

- Стратегия развития железнодорожной отрасли, да и всего транспортного комплекса страны, безусловно, предполагает внедрение инновационных, прорывных технологий. Каких именно? Что для этого потребуется?

- Основные направления инновационного развития холдинга «РЖД» на период до 2025 года и на перспективу до 2030 года включают развитие транспортно-логистических систем в едином транспортном пространстве, создание и внедрение динамических систем управления перевозочным процессом с использованием искусственного интеллекта, разработку и внедрение перспективных технических средств и технологий инфраструктуры путевого хозяйства, железнодорожной автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения и т. д. Отдельно выделяю необходимость внедрения технологий для организации грузового тяжеловесного движения и задачу по повышению энергетической производственной деятельности.

Несомненно, инновационное преобразование железнодорожной отрасли будет продолжаться за счет расширения сферы применения новых технических средств, оборудования и программного обеспечения, совершенствования технологии перевозок, повышения эффективности малоинтенсивных линий, внедрения ресурсосберегающих технологий. Основными приоритетами при этом являются организация непрерывного процесса повышения операционной эффективности и оптимизация расходов, включающая целостность и комплексность всех ключевых видов деятельности.

- Насколько полно железнодорожная отрасль обеспечена в правовом отношении? Есть ли необходимость совершенствования законодательства и в каких вопросах?

- Основа существующего правового регулирования железнодорожного транспорта была заложена на подготовительном этапе структурной реформы железнодорожного транспорта.

Так, для перехода железнодорожной отрасли к новым экономическим отношениям был принят большой пакет нормативно-правовых актов, которые закрепили основы государственного регулирования в данной сфере, принципы ценообразования, правовое положение основных участников отношений в сфере железнодорожного транспорта, особенности приватизации и имущественных отношений на железнодорожном транспорте. Уставом железнодорожного транспорта РФ и изданными в соответствии с документом Правилами перевозок железнодорожным транспортом урегулированы вопросы взаимоотношений между участниками перевозочного процесса.

На сегодняшний день изменение законодательства в области железнодорожного транспорта осуществляется для решения конкретных проблем, возникающих в правоприменительной деятельности. Так, путем внесения точечных изменений в законодательные документы в последнее время были сформированы правовые условия для перевозки порожних вагонов, взимания платы за непроизводительный простой на инфраструктуре железнодорожного транспорта, за текущий отцепочный ремонт и т. д. Таким образом, обеспечение законодательством сферы железнодорожного транспорта в целом можно охарактеризовать как достаточное.

<http://transportrussia.ru/item/4797-klyuch-k-razvitiyu.html>

ТАСС; 2019.02.21; 540 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПРИАМУРЬЕ В 2019 ГОДУ

Более 540 млн рублей из областного бюджета направят на ремонт дорог местного значения Амурской области в 2019 году, сообщается в пятницу на сайте регионального правительства.

«Более 540 млн рублей из областного бюджета направят на ремонт дорог местного значения Приамурья в 2019 году», – говорится в сообщении.

Также там уточняется, что средства на софинансирование расходов на ремонт автомобильных дорог местного значения и сооружений на них выделяются правительством региона ежегодно из дорожного фонда муниципальным образованиям в качестве субсидии в рамках программы региона «Развитие транспортной системы

Амурской области на 2014-2020 гг.». В 2019 году общая сумма субсидии 543,3 млн рублей распределена между 41 муниципалитетом с учетом протяженности дорог и численности населения. Ранее сообщалось, что на ремонт улично-дорожной сети благовещенской городской агломерации в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» из федерального бюджета дополнительно поступит 405 млн рублей.

«В регионе введена система, по которой жители сами выбирают, какие улицы и участки дорог, по их мнению, нуждаются в первоочередном ремонте. Региональный Минтранс взаимодействует с амурским отделением ОНФ – это дополнительная площадка для интерактивного общения с населением по вопросам состояния улично-дорожной сети в населенных пунктах области, а также для оперативного устранения локальных дорожных дефектов, влияющих на безопасность дорожного движения. Отмеченные участки на карте направляются в муниципалитет для рассмотрения включения их в предстоящий ремонт», – приводятся в сообщении слова губернатора области Василия Орлова.

С 2016 года планирование, выбор и согласование объектов ремонта улично-дорожной сети производятся администрацией муниципального образования самостоятельно по согласованию с органами ГИБДД, директорами образовательных учреждений, главврачами медучреждений, представителями советов по развитию малого и среднего предпринимательства, общественности и местными жителями. Проходят публичные слушания, жители принимают участие в выборе объектов ремонта, голосование проводят на официальных сайтах. Также приоритетность объектов устанавливается с точки зрения безопасности для всех участников дорожного движения.

«К формированию плана ремонтной кампании 2019 года мы приступили еще в прошлом году, в конце текущего дорожного сезона. Учитывая климатические особенности нашего региона, дорожный сезон активных работ у нас всего 7 месяцев, в прошлом году планы, согласованные с общественностью, мы запросили от муниципалитетов по местным дорогам к 1 октября, что дало нам раннее планирование и прогнозирование затрат. На сегодняшний день план дорожного ремонта 2019 года уже сформирован, в ближайшее время начнутся процедуры торгов и заключения контрактов», – цитирует сайт министра транспорта и дорожного хозяйства области Александра Зеленина.

<https://tass.ru/ekonomika/6146657>

ТАСС; 2019.02.21; ДОРОЖНЫЙ ФОНД ОМСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ ДОСТИГ РЕКОРДНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Объем дорожного фонда Омской области в 2019 году вырос до 9,2 млрд рублей и достиг рекордных для региона показателей. Об этом сообщил ТАСС губернатор региона Александр Бурков.

«Дорожный фонд этого года можно назвать рекордным – 9,2 млрд рублей. Это на 17% больше, чем в прошлом году. Во многом увеличение произошло за счет роста федеральной поддержки более чем вдвое – до 2,25 млрд рублей», – сказал Бурков.

По его словам, особое внимание в этом году Омская область уделит районным дорогам. «Последнее время мы много внимания уделяли уличной сети областного центра. За два года в Омске привели в порядок дорог больше, чем за все предыдущее десятилетие. Ситуация же в районах области удручающая. <...> Поэтому ремонтировать дороги, которые связывают Омск с районами области, для нас задача номер один», – подчеркнул глава региона.

В омском Минстрое ТАСС добавили, что в 2019 году регион планирует увеличить протяженность региональных и межмуниципальных дорог, соответствующих нормативным требованиям, с 39,3 до 40,7% и снизить на 7% количество аварийно-опасных участков.

Ремонт омских дорог активизировался в 2016 году после того, как жительница города в ходе «Прямой линии» пожаловалась президенту РФ Владимиру Путину на плохое состояние дорог и бездействие местных властей. В тот же год дорожный фонд Омской области за счет федеральной поддержки составил 7,7 млрд рублей – в полтора раза больше, чем выделялось на эти цели в предыдущие годы.

<https://tass.ru/sibir-news/6143298>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6143518>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, ОЛЬГА АДАМЧУК ; 2019.02.22; МУНИЦИПАЛИТЕТЫ НЕ СМОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛИЗИНГ ДЛЯ ПОКУПКИ ИНОСТРАННОЙ ТЕХНИКИ; ЭТО БУДЕТ НАИБОЛЕЕ ЧУВСТВИТЕЛЬНО ДЛЯ СЕГМЕНТА КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Правительство решило распространить на лизинговые сделки запрет покупать по госзаказу иностранную технику. Речь идет о случаях, когда по окончании действия договора заказчик должен приобрести предмет лизинга в собственность.

Запрет установлен постановлением российского правительства от 19 февраля. Подлинность документа, с которым ознакомились «Ведомости», подтвердил представитель аппарата правительства. Новые правила вступят в силу 1 марта и не будут касаться уже заключенных контрактов, а также закупок, извещения о проведении которых были размещены до этой даты. Документ разработан Минпромторгом с учетом обращений российских машиностроительных предприятий, выпускающих, в частности, строительно-дорожную и коммунальную технику, депутатов Госдумы и профильных отраслевых объединений, рассказал представитель министерства.

Чиновники запретили госзакупки иностранной техники в 2014 г. Сейчас в этом списке – легковые автомобили, грузовики, автобусы, троллейбусы, трамваи, различные виды специальной и дорожно-строительной техники, контейнеры, прицепы и прочая техника, выпущенная за пределами стран Евразийского экономического союза. Исключение сделано для закупок дипломатических представительств и консульских учреждений России.

Но можно легально обойти этот запрет с помощью лизинга, отмечают заместитель директора ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин и гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Это признает и представитель Минпромторга. «ГУПы и МУПы обходят ограничения закона о госзакупках, приобретая иностранную технику через лизинговые контракты, – рассказывает участник совещаний в Минпромторге. – Но так быть не должно, нужно закрыть эту дыру в законодательстве». В основном так приобретается техника для ЖКХ и небольшого ремонта, поясняет он. Исполнению крупных строительных госконтрактов изменения не помешают: в таких случаях заказывается не техника, а услуги и поставщик услуг может использовать абсолютно любое оборудование, необходимое ему для работы, поясняет собеседник «Ведомостей». Кроме того, под запрет, как и ранее, не попадает техника, которая выпускается в России в недостаточном количестве, указывает представитель Минпромторга.

Вся техника в госсекторе берется в финансовый лизинг – с выкупом, передал через представителя гендиректор «Сбербанк лизинга» Вячеслав Спиров. Серьезных изменений он не ожидает: как правило, в проектах, которыми занимался Сбербанк, использовалась техника российского производства. Для автопрома изменения будут мало ощутимы, считает сотрудник одного из иностранных автоконцернов: многие компании уже организовали производство в России. В стране пока не выпускаются популярные у чиновников легковые Mercedes-Benz, но такой завод скоро откроется в Подмосковье, напоминает он. Представитель Daimler не комментирует «вопросы, находящиеся в зоне ответственности государственных структур».

Изменения в основном коснутся городской коммунальной техники, считает Бурмистров: потребность в ней высока из-за быстрого износа, а денег у муниципалитетов мало. Это подтверждает и представитель Минпромторга: муниципалитетам не хватает денег для прямых закупок, поэтому они приобретают технику в лизинг. Конкретные цифры в Минпромторге не раскрыли. По оценке Пронина, доля госзакупок в продажах российских производителей специальной и дорожно-строительной техники сильно разнится: от нескольких процентов (например, некоторые виды строительной техники в основном закупают частные подрядчики) до 70-80% в сегменте коммунальной техники. В этой сфере, по его оценке, на лизинговые сделки приходится не менее 50% госзакупок и большинство – с обязательством выкупить технику. «Потеря этого инструмента для глобальных производителей не будет болезненной, для них российский рынок – один из многих, – отмечает Пронин. – Изменения гораздо важнее для местных заводов, продажи которых сосредоточены в России».

Запрет будет стимулировать развитие местного производства, локализацию техники в России, считает Бурмистров. Но проекты потребуют времени и, чтобы избежать провала, от государства потребуется дополнительная поддержка лизинга, советует он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/22/794829-tehniki>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЕКАТЕРИНА ЛИТОВА; 2019.02.21; ВЛАСТИ ДАДУТ МВД ДОСТУП К ДАННЫМ О ЗДОРОВЬЕ ВОДИТЕЛЕЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИТ МВД И МИНЗДРАВУ ОБМЕНИВАТЬСЯ ДАННЫМИ О ВОДИТЕЛЯХ. ВЛАСТИ ТАКЖЕ ИНТЕГРИРУЮТ СИСТЕМЫ ТЕХОСМОТРА И ОСАГО И ПЕРЕДАДУТ КОНТРОЛЬ ЗА АВТОШКОЛАМИ И ТЕХОСМОТРОМ В МВД

МВД сможет получать данные от Минздрава о водителях, которые имеют медицинские противопоказания к управлению автомобилем, в частности страдают алкоголизмом и наркоманией. Об этом говорится в паспорте национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который был опубликован на сайте правительства.

Правоохранительные органы получают доступ и к другим медицинским заключениям, необходимым для принятия решения о выдаче водительских прав, следует из документа.

Проект разработан **Минтрансом**. Согласно документу, крайний срок реализации такого обмена данных – до 31 декабря 2024 года. Изначально организовать обмен данными предлагалось гораздо раньше – до конца 2020 года, сказал РБК федеральный чиновник.

О том, что в правительстве разрабатывается законопроект об обмене информацией между Минздравом и МВД, сообщало «РИА Новости» в ноябре 2018 года.

Источники агентства подчеркивали, что ведомства не могли прийти к согласию: Минздрав настаивал, что законопроект нарушает врачебную тайну, в МВД же утверждали, что запрашиваемые сведения не будут иметь прямого отношения к здоровью человека.

РБК направил запросы в пресс-службы МВД и Минздрава.

Кроме того, в МВД планируют передать контроль за организацией и проведением техосмотра транспортных средств (сейчас этим занимается **Ространснадзор**), рассказал РБК федеральный чиновник и подтвердил источник в транспортной отрасли. В рамках проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» также предлагается передать МВД и функции надзора за выполнением автошколами требований к учебно-материальной базе (сейчас этим занимается Рособрнадзор), добавляют собеседники РБК.

Правительство также предлагает интегрировать единую автоматизированную информационную систему техосмотра с информационной системой обязательного страхования (ее используют при выдаче полисов ОСАГО), утверждают источники РБК. Речь идет о технических изменениях в протоколе взаимодействия между информационными системами ОСАГО и техосмотра (ЕАИС ТО), пояснил РБК представитель Российского союза автостраховщиков. «Возможность приостановления действия полиса ОСАГО на основании данных ЕАИС ТО не предусмотрена

законодательством», – подчеркнул он. То есть даже после интеграции двух систем автовладельцев не будут лишать ОСАГО в случае отсутствия техосмотра.

Автоматизированная информационная система техосмотра пока только разрабатывается. Это предусмотрено законопроектом, ужесточающим прохождение техосмотра, который в декабре 2018 года Госдума приняла в первом чтении. Документ предлагает ввести обязательную фото- и видеофиксацию процедуры, а также перевести диагностические карты по итогам техосмотра в электронный вид.

Правительство давно хочет создать единую базу, интегрируя данные разных систем, но это «вряд ли решит проблему», считает депутат Госдумы Вячеслав Лысаков. «Есть программа, которая фиксирует через камеры номера проезжающих автомобилей, сравнивает их с базой угнанных автомобилей и направляет информацию на ближайший пост ГИБДД. Похожая система предлагалась для незастрахованных автомобилей, но ее до сих пор нет, у всех данные разнятся», – приводит он пример.

Интеграция сервисов не сможет устранить коррупционную составляющую, добавляет председатель «Движения автомобилистов России» Виктор Похмелкин. «Юридическая связь между операторами техосмотра и страховыми компаниями уже есть. Чтобы получить полис ОСАГО, необходимо предъявить диагностическую карту. Но в целом ряде случаев страховые компании это игнорируют или не особо проверяют», – говорит он. По мнению Похмелкина, через интеграцию правительство пытается усилить контроль над базами обеих систем.

Смена категорий

Среди мероприятий проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» **Минтранс** предлагает изменить допуск к управлению для разных категорий автомобилей, рассказывают источники РБК. Так, предлагается допускать к управлению автобусами (D) и малыми автобусами (D1) водителей, имеющих права категории В (легковые автомобили), С (грузовики) и С1 (легкие грузовики).

Предусматривается и возможность обмена иностранных водительских удостоверений категорий С, D, СЕ (грузовики с прицепом) и DE (автобусы с прицепом) после прохождения профобучения. Сейчас для такого обмена прав требуется сдавать экзамен.

Подпишитесь на рассылку РБК. Рассказываем о главных событиях и объясняем, что они значат.

<https://www.rbc.ru/society/21/02/2019/5c6d70419a7947e2b7c829a3>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.02.21; НАЦПРОЕКТ МИНТРАНСА

В: МВД получит доступ к информации о здоровье водителей и тех, кто имеет медицинские противопоказания для получения прав, об этом говорится в нацпроекте, который разработал **Минтранс**. Документ должен быть реализован до конца 2024 года, он предусматривает обмен данными между Минздравом и МВД, в частности, о наркоманах и алкоголиках. Как отмечают источники РБК, ведомства долго не могли прийти к согласию. В Минздраве заявляли, что законопроект нарушает врачебную тайну, в МВД утверждали, что сведения не будут иметь прямого отношения к здоровью человека. Юристы отмечают, что для новой инициативы придется менять федеральное законодательство.

ВСЕВОЛОД СВОБОДА, ЧЛЕН СОЮЗА ЮРИСТОВ МОСКВЫ: Сейчас, в настоящий момент, законодательство разрешает распространение медицинской тайны только в тех случаях, когда, например, лицо, употребляющее наркотические и психотропные вещества, может совершать противоправные действия или управлять автомобилем, если оно лишено права управления. Только в этом случае сейчас разрешено законом распространение медицинской тайны.

В: В документе **Минтранса** также прописаны передача контроля за техосмотром от **Ространснадзора** к МВД и ужесточение самой процедуры. Имеется в виду обязательная фото- и видеофиксация, а также перевод дигностических карт в электронный вид.

РЕН ТВ # НОВОСТИ; АРТУР ЛАМИДЗЕ, АНТОН ОСОКИН, ТАТЬЯНА ГАГАРИНОВА, ОЛЕГ ХРИСТОВ; БОРЬБА С ЗАВИСИМОСТЬЮ

ВЕДУЩИЙ: Люди, страдающие алкоголизмом или психическими отклонениями, вскоре вряд ли смогут получить права на управление автотранспортом по купленной справке. Сегодня стало известно, что готовятся новые правила, которые позволят МВД получать информацию о здоровье водителя напрямую от учреждений Минздрава. Соответствующий регламент разработан **Минтрансом** и уже находится на стадии обсуждения. Пока что единственный камень преткновения – как же быть в этом случае с врачебной тайной? Впрочем, здесь может быть использован иной принцип, который собираются использовать в борьбе с иным недугом – игроманией. Сегодня стало известно о предложении составить реестр страдающих этим заболеванием. Но вносить в него имена лудоманов будут не принудительно, а исключительно по собственному желанию игроков, ну или на крайний случай их опекунов.

КОР.: Однорукие бандиты и заведения с чарующими названиями вроде «Шамбала» или «Эльдорадо» остались в прошлом, ну и специально выделенных игровых зонах. Но для тех, кто жить не может из азарта по всем городам России раскиданы вот такие скромные букмекерские конторы. Здесь тоже можно проигратся в пух без всякой рулетки и Блек Джека. Игроманы, которые 10 лет назад спускали свои жизни в казино после запрета на азартные игры снова нашли куда нести деньги.

МУЖЧИНА: Я назанимался денег набрал кредитов, потерял машину, со мной жена развелась.

КОР.: Это 1 из немногочисленных центров, где пытаются помочь людям с диагнозом «Лудомания» – жажда выигрыша сравнима с алкоголизмом и наркоманией.

Иван АСМОЛОВ, психолог, директор реабилитационного центра: Если у него не будет возможности заполнить вот эту пустоту, он будет искать замену. Замена может быть любой. Это может быть алкоголь, может быть наркотики, может быть компульсивные отношения, секс, та же езда на дороге компульсивная, трудовголизм и все остальное.

КОР.: Позаботится о состоянии таких больных, в т.ч. и финансовом решило министерство этих самых финансов и предложило создать список зависимых от игры людей. От таких букмекеры ставки вовсе не примут или возьмут, но не больше оговоренной суммы.

Яна ПУРЕСКИНА, директор департамента финансовой политики: Ограничения эти носят добровольны характер и предполагают волеизъявление либо самого человека, который играет часто либо обращение его родственников в случае, если такой человек признан не дееспособным.

КОР.: По словам самих букмекеров, они давно уже ведут черные списки, точно также попасть туда можно исключительно на добровольной основе. Только вот желающих что-то совсем нет.

Олег ДАВЫДОВ, исполнительный директор саморегулируемой организации букмекеров: Игрок может обратиться в компанию на прямую. Компания должна принять меры для того, чтобы его исключить из игры. С 2015 года никто из игроков с таким вопросом к букмекерам не обращался.

КОР.: На ранних этапах разработки проекта шла речь о еще одном действительно сдерживающем факторе – ограничение суммы максимального проигрыша. Но в ходе работ этот пункт куда-то пропал. Если верить букмекерам – невозможно отследить сколько человек выиграет, а сколько проиграет. А может бизнесмены не готовы терять прибыль от заоблачных ставок лудоманов, которые ставят на карту абсолютно все.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.02.21; ОТДЫХ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ СОБИРАЮТСЯ СДЕЛАТЬ ПРАВИЛОМ; ПОДГОВЛЕННЫЕ МИНТРАНСОМ ПОПРАВКИ В ПДД ПОЗВОЛЯТ СНИЗИТЬ АВАРИЙНОСТЬ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ

Водителей грузовиков и автобусов обяжут находиться за рулём не более девяти часов в сутки и делать перерыв на отдых каждые 4,5 часа. Соответствующие поправки в Правила дорожного движения подготовил **Минтранс**. Законодатели и эксперты разъяснили «Парламентской газете», как новые правила дорожного движения отразятся на водителях и пассажирах.

Тревожная статистика

В России который год растёт число дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков и автобусов. Общее число погибших из-за аварий с автобусами в 2018 году – 269 человек, что на 42 процента больше по сравнению с прошлым годом. По вине водителей грузовых автомобилей в 2018 году произошло свыше 10 тысяч аварий, в которых погибли 1,7 тысячи граждан. По данным ГИБДД, одна из основных причин этой печальной статистики – переутомление водителей.

Снизить фактор усталости призван проект изменений в Правила дорожного движения, подготовленный **Министерством транспорта**. Документ, опубликованный 21 февраля на официальном сайте нормативно-правовых актов, вводит в ПДД новый раздел под названием «Нормы времени управления транспортным средством и отдыха».

Согласно предложенным изменениям, водителям автобусов и грузовых машин массой от 3,5 тонны нельзя будет находиться за рулём больше девяти часов в сутки. При этом через каждые 4,5 часа водители должны отдыхать не менее 45 минут за раз либо делать два перерыва – по 15 и 30 минут. В случае необходимости дальнбойщикам и водителям автобусов разрешат ехать до 10 часов подряд, однако не чаще чем дважды в течение одной недели. Суммарно водитель должен отдыхать от управления машиной не менее 11 часов в сутки, а работать – не более 56 часов в семидневку и не более 90 часов за двухнедельный период.

«Суть в том, чтобы человек, который работает за рулём, не уставал. Чтобы он был более внимательным на дороге. Поэтому правила, безусловно, сработают на повышение безопасности и снижение аварийности на дорогах», – сказал «Парламентской газете» глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичёв.

Он отметил, что приведённые нормы, по сути, уже действуют благодаря постановлениям Правительства. «Минтруд прописывает режим труда водителей: сколько им можно работать и сколько нужно отдыхать. По сути, так было и раньше: через 4,5 часа водитель должен отдохнуть 45 минут, а тахограф – это зафиксировать», – напомнил законодатель.

Остановка посреди дороги

Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов считает, что любые меры, которые принимаются в отношении регулирования времени работы водителей, это, безусловно, положительное явление. Другое дело, что в существующих условиях новые правила не всегда будет возможно соблюдать.

Есть ряд прецедентов, когда водители автобусов, чтобы выполнить правила, отказывались везти пассажиров до конечной остановки.

«В ряде российских регионов уже заранее опробовали работу этого механизма, и был обнаружен следующий факт: не все автобусы успевают доходить до конечной остановки, где есть место стоянки транспортного средства, обеспечивающее отстой транспорта и возможность для обеда и спокойного отдыха водителя, – рассказал «Парламентской газете» эксперт. – И в большинстве городов из-за введения данных норм возникла следующая проблема: 4,5 часа работы водителя могут прерваться в произвольной точке городского маршрута. Есть ряд прецедентов, например в Калининградской области, когда водители автобусов, чтобы выполнить правила, отказывались везти пассажиров до

конечной остановки. Тем самым пассажиры, оплатившие поездку, не получили транспортную услугу в полном объёме».

Кроме того, Илья Зотов задался вопросом – кто будет данную систему контролировать, насколько добросовестно и какая при этом будет ответственность для водителей.

Тут стоит отметить, что изменения в ПДД потребовались в связи с ранее принятыми поправками в законодательство о безопасности дорожного движения. В декабре 2018 года вступили в силу дополнительные требования, предъявляемые к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям и физическим лицам при эксплуатации транспортных средств. Одно из нововведений – необходимость соблюдать установленный российским законодательством режим труда и отдыха водителей, для чего предприниматели обязаны с 1 ноября 2019 года оснащать тахографами все автобусы и грузовики массой более 3,5 тонны. Причём, согласно опубликованному сегодня проекту **Минтранса**, эксплуатация транспортных средств с неработающим тахографом или без него будет запрещена.

«Безусловно, требование оснастить автомобили и автобусы тахографами принесёт немалую пользу, – ранее сказал «Парламентской газете» первый зампред Комитета Совета Федерации по экономической политике Вячеслав Тимченко. – Потому что это регулирование нагрузки на человеческий организм. Ведь очень много аварий, особенно крупных, с участием как грузового, так и пассажирского транспорта, происходит из-за усталости – из-за того, что водитель очень много проводит времени за рулём автомобиля. Причём в непростых, особенно сейчас, в осенне-зимний период, погодных условиях».

Хватит ли денег?

В свою очередь, Илья Зотов отмечает, что необходимость оснащения всех грузовиков и автобусов тахографами может натолкнуться на нехватку финансов в бюджете коммерческих организаций и предприятий городского транспорта. «На оснащение этим оборудованием одного транспортного средства потребуется от 20 до 30 тысяч рублей. А ввиду того, что у ряда городов таких транспортных средств несколько сотен, а то и тысяч, то в итоге это может вылиться в колоссальные суммы, каковых попросту не выделяется на работу общественного транспорта», – посетовал эксперт.

Ответственность для водителя за нарушение режима труда и отдыха пока что установлена в виде штрафа от одной до трёх тысяч рублей.

Зотов беспокоится, что не все предприятия заложили в текущем году средства на покупку тахографов, и предполагает, что из-за новых правил некоторым организациям придётся снимать машины с рейсов. Однако Евгений Москвичёв напомнил, что по уже существующим правилам у нас все грузовые автомобили должны быть оснащены тахографами. То же касается и автобусов, совершающих международные и межрегиональные рейсы. «Для городских транспортных средств, по моей информации, предоставлен срок до 1 июля 2020 года. Так что ничего страшного я в этом не вижу», – резюмировал глава профильного комитета Госдумы.

За нарушение режима отдыха грозит штраф

Согласно статье 11.23 Кодекса об административных правонарушениях, предусмотрена ответственность для водителя за нарушение режима труда и отдыха в виде штрафа от одной до трёх тысяч рублей. Однако в апреле в Госдуму поступили правительственные поправки в КоАП, предусматривающие не только повышение ответственности для водителей, но и введение отдельного штрафа для должностных лиц и работодателей. Согласно изменениям, которые в настоящее время проходят подготовку ко второму чтению, санкция за такие правонарушения составит до пяти тысяч рублей для водителей, 7-10 тысяч рублей для должностных лиц и от 20 до 50 тысяч рублей для организаций.

А в начале января 2019 года стало известно, что в **Минтрансе** готовят законопроект, который позволит на основе данных тахографов штрафовать водителей грузовиков и автобусов за превышение скорости. В ведомстве полагают, что предлагаемая мера

поможет дисциплинировать водителей и снизить число ДТП. Сейчас этот законопроект прорабатывается в Аппарате Правительства.

<https://www.pnp.ru/social/otdykh-dalnoboyshhikov-sobirayutsya-sdelat-pravilom.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; В ОБЩЕСТВЕННОМ СОВЕТЕ ПРИ МВД ПРЕДЛАГАЮТ ОТЛОЖИТЬ СНИЖЕНИЕ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА ПРЕВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ ДО ОПРОСА АВТОМОБИЛИСТОВ

Для принятия окончательного решения о снижении нештрафуемого порога превышения скорости необходимо провести общественную экспертизу и узнать мнение участников дорожного движения, считает глава Общественного совета при МВД РФ, адвокат Анатолий Кучерена.

«Общественный совет обязательно проведет слушания по этому вопросу, будем разбираться в необходимости таких изменений», – сказал «Интерфаксу» А.Кучерена.

Он высказал мнение, что руководство МВД прислушается к позиции общественников, прежде чем дать свою рекомендацию по этой инициативе. «До проведения соответствующей общественной экспертизы, я думаю, что этот вопрос будет отложен», – отметил адвокат.

По его словам, «Общественный совет, прежде всего, будет опираться на мнение участников дорожного движения, потому что они не могут быть врагами сами себе».

«Мы все – за безопасность дорожного движения. Но там, где есть несправедливость, мы можем подать свой голос, обратить внимание отдельных служб на то, что здесь не так, как некоторые пытаются преподнести», – заявил А.Кучерена.

Касаясь в целом проблемы штрафования по материалам видео и фотофиксации, глава Общественного совета МВД сказал, что «эта тема достаточно щепетильная для наших автолюбителей, участников дорожного движения».

«Нужно все-таки провести всесторонний анализ, связанный с дорожной ситуацией в целом в стране. Можно, в частности, посмотреть, как обстоят дела в этом плане в странах мира», – заявил А.Кучерена.

По его мнению, «прежде всего, необходимо проанализировать аварийные участки, где больше всего происходит ДТП, по какой именно причине – из-за нарушений скоростного режима или по каким-то другим причинам».

На таких участках, отметил адвокат, вполне обоснованно могут быть поставлены приборы видео и фотофиксации соблюдения скоростного режима, отметил адвокат.

«А так у граждан складывается впечатление, что на дорогах везде понатыкали камеры для того, чтобы пополнять бюджет, а на самом деле это не всегда верно и справедливо. Для того, чтобы все было правильно и честно, нужно провести ревизию, в том числе и федеральных дорог, проверить обоснованность ограничения скоростного режима и систем автоматической видео и фотофиксации на предмет соответствия требованиям нормативных правовых актов РФ», – добавил А.Кучерена.

В середине декабря 2018 года правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручила МВД (ГИБДД) и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения по изменению Кодекса об административных правонарушениях в части введения штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч. В настоящее время превышение разрешенной скорости в пределах 20 км/ч штрафами не облагается. 27 декабря **Минтранс** поддержал это предложение.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.02.21; КАНАЕВ СЧИТАЕТ ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫМ СНИЖЕНИЕ ШТРАФНОГО ПОРОГА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ

Снижать порог установления административной ответственности за превышение скорости можно только после того, как будет налажена работа камер фото- и видеофиксации,

убеждён член Комитета Госдумы по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству Алексей Канаев.

В декабре 2018 года правительственная комиссия поручила МВД и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения по изменению Кодекса об административных правонарушениях в части введения штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч. Сейчас превышение в пределах 20 км/ч штрафами не облагается.

«Говоря о снижении порога, надо озадачиться, можно ли идти на эти меры, пока не будут решены многие вопросы. До тех пор, пока мы не поймём, кто эти камеры устанавливает и обслуживает, каковы механизмы контроля корректности их работы, а в идеале – пока мы не сделаем, чтобы все камеры стали государственными», – заявил депутат в ходе совещания рабочей группы общественного совета федерального проекта «Безопасные дороги» партии «Единая Россия».

Корректность работы системы вызывает серьёзные нарекания у граждан. Канаев, представляющий Вологодскую область, привёл в пример вопиющий случай из своего региона.

«С 25 ноября 2017 года по 9 февраля 2018-го на федеральной трассе Вологда – Кудымкар одна стационарная камера за два месяца выписала 10 с лишним тысяч штрафов. Выяснилось, что камера была установлена с нарушением всех норм, а данные по скоростному режиму завышались на 15-20 километров! История получила федеральную огласку, подключилась прокуратура, но только две тысячи штрафов людям удалось оспорить и вернуть деньги», – рассказал парламентарий.

Кроме того, сейчас камеры ставят в самых неожиданных местах, в том числе там, где нет никакой опасности, обратил внимание Алексей Канаев.

«Люди рассказывают истории, когда камеры установлены внутри машин безо всяких опознавательных знаков. Давайте скажем честно, что это делается для того, чтобы поймать, а не предотвратить», – отметил депутат.

По его мнению, необходимо усилить государственный контроль за системой фото- и видеофиксации и установить чёткие правила размещения камер.

«Должна быть понятная, прозрачная и работающая система, которая позволит автомобилистам опротестовывать штрафы», – заключил Канаев.

<https://www.pnp.ru/social/kanaev-schitaet-prezhdevremennym-snizhenie-shtrafnogo-poroga-za-prevyshenie-skorosti.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.02.21; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ УСТАНОВИТЬ ГОСКОНТРОЛЬ ЗА СИСТЕМОЙ ВИДЕОКАМЕР НА ДОРОГАХ

Доводы представителей **Министерства транспорта** и Госавтоинспекции о необходимости снизить планку за превышение скорости не убедили участников совещания общественного совета проекта партии «Единая Россия» «Безопасные дороги». Об этом заявил в четверг член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

В декабре 2018 года правительственная комиссия поручила ГИБДД и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения по изменению Кодекса об административных правонарушениях в части введения штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч. В настоящее время превышение в обозначенных пределах штрафами не облагается.

Необходимость вернуть старый порог членам рабочей группы пытались доказать начальник отдела дорожной деятельности Департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса** Анатолий Глухов и замглавы ГИБДД Владимир Кузин.

«Во-первых, из выступлений представителей профильных министерств мы не убедились, что снижение наказуемого порога [превышения скорости] позволит повысить безопасность на дорогах. Во-вторых, мы считаем, любое наказание может быть оспорено в

случае, если гражданин с ним не согласен. Приходится констатировать, что у многих камер существует погрешность, некоторые из них неквалифицированно установлены», – сказал Афонский журналистам по итогам совещания.

Депутат убеждён, что должен быть чёткий государственный контроль за установкой камер фотовидеофиксации на трассах. «Если стационарные камеры крепят в основном на столбах, то передвижные устанавливаются кое-как сотрудниками, которые непонятно где прошли инструктаж», – отметил он.

<https://www.pnp.ru/social/v-gosdume-prizvali-ustanovit-goskontrol-za-sistemoy-videokamer-na-dorogakh.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2019.02.21; К 2020 ГОДУ ЧИСЛО АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ В РОССИИ ВЫРАСТЕТ ПОЧТИ В 2 РАЗА

Общее количество автомобилей на газомоторном топливе (ГМТ) к 2020 году вырастит в 1,7 раза – до 256 тысяч единиц, а число газозаправок увеличится почти в 2,5 раза и составит 743 единицы. Дальнейшее расширение использования газомоторного топлива, в том числе в виде сжиженного природного газа, нуждается в серьезном и безотлагательном правовом обеспечении. Возможные законодательные меры по поддержке темпов роста перевода автотранспорта на ГМТ обсудят 22 февраля в Госдуме на круглом столе, организованным комитетом палаты по энергетике.

Россия в последние годы демонстрирует значительную динамику в сфере применения газомоторного топлива: темп прироста объектов газозаправочной инфраструктуры в 2017 году в России составил 12%. По данным **Минтранса**, общее количество автомобилей на газомоторном топливе к 2020 году вырастет в 1,7 раза – до 256 тысяч единиц, а число газозаправок увеличится почти в 2,5 раза – до 743 единиц.

Объем потребления природного газа в качестве моторного топлива также демонстрирует хорошую динамику: если в 2000 году реализовано 82 млн кубических метров, то по итогам 2017 года – 600 млн куб. м. Активное внедрение газомоторного топлива – актуальная задача и для поставщиков энергоносителей, и для производителей транспортных средств, и для создателей инфраструктуры, считает председатель думского комитета по энергетике Павел Завальный.

Эти задачи требуют соответствующего законодательного обеспечения в части регулирования вопросов безопасности, связанных с расширением применения ГМТ, снятия излишних ограничений на использование газозаправочной инфраструктуры, применения мер государственной поддержки, направленных на расширение использования ГМТ. В ходе круглого стола эксперты как раз и обсудят конкретные предложения по развитию отрасли и формат участия в процессе федерального центра.

Ранее председатель Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам Сергей Рябухин поддержал программу развития рынка газомоторного топлива, подготовленную Минэнерго. Цели программы – увеличить количество газовых заправок в четыре раза, продаж газа на них – в пять раз.

«Изменение структуры моторного топлива в пользу газа имеет важнейшее экономическое значение, – подчеркнул Рябухин, – будут в определенной степени нивелированы следствия повышения акцизов, в частности, на дизельное топливо, основной вид топлива для сельского хозяйства».

За последние 10 лет потребление газа в мире выросло на 20%. По экспертным оценкам, к 2040 году газ будет единственным ископаемым топливом, доля которого среди первичных энергоносителей вырастет, достигнув уровня 5,4 трлн кубометров. Наибольшее влияние на объемы потребления газа окажут энергетика и транспорт.

Потребление газа на транспорте к 2040 году может вырасти на 160% и достигнуть 360 млрд кубических метров.

<https://www.pnp.ru/economics/k-2020-godu-chislo-avtomobiley-na-gazomotorom-toplive-v-rossii-vyrastet-pochti-v-2-raza.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ФИЛОНЕНКО; 2019.02.21; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СПОСОБ ПОВЫШЕНИЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА 30%

Приведение норм перевозки грузов в соответствие с техническими характеристиками автотранспортных средств позволит увеличить рентабельность грузоперевозок на региональных дорогах на 25%, на дорогах федерального значения – на 30%.

Соответствующая рекомендация Правительства была поддержана в четверг в ходе заседания экспертного совета по вопросам химического и лесного комплекса при экономическом комитете Госдумы.

Более эффективное использование грузоперевозок позволит увеличить и налогооблагаемую прибыль, а следовательно, налоговые отчисления в бюджеты, признали члены экспертного совета.

Для того чтобы грузоперевозки стали более эффективными, участники заседания рекомендовали **Минтрансу** и **Росавтодору** изменить ряд нормативов. В частности, речь идёт об увеличении общей массы автопоезда с пятью осями, перевозящего контейнеры до 44 тонн, и соответствующего увеличения нагрузки на оси автопоезда. Мера позволит увеличить рентабельность грузоперевозок на региональных дорогах на 25%, на дорогах федерального значения – на 30%.

По мнению члена Комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Алексея Канаева, такая поправка в закон обеспечит более полную загрузку контейнеров пиломатериалами и прочей продукцией деревообработки, а также устраним несоответствие при перегрузке контейнеров с железнодорожного транспорта на автопоезда и снизит потери российских экспортёров.

Законодатель также убеждён, что делу поможет и установление **Минтрансом** на региональных автодорогах, имеющих ограничение нормативов осевой нагрузки 6 тонн, допустимой нагрузки на ось не менее 10 тонн.

<https://www.pnp.ru/politics/v-gosdume-predlozhili-sposob-povysit-rentabelnost-avtogruzoperevozok-na-30.html>

РБК; 2019.02.21; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАССЫ В ПРИМОРЬЕ

Счетная палата провела проверку и выяснила, что строительство трассы от Владивостока до порта Восточный отстает от плана на 13%. Об этом сообщается на сайте палаты.

«За последний год отставание от графика увеличилось с 9 до 13%», – сказал аудитор Валерий Богомолов на коллегии палаты.

Так на 1 декабря 2018 года, трасса была готова на 35,6% при плане в 49%. В четвертом квартале прошлого года должны были запустить четыре моста, а в первом квартале текущего должен был начать работать еще один. Однако степень их готовности составляет всего от 47% до 59%. В Счетной палате добавили, что в 2018 году практически не велись работы по строительству трех мостов и одного путепровода.

Основной причиной стала некачественная проектно-сметная документация. В палате отметили, что департамент транспорта и дорожного хозяйства Приморского края потратил на ее составление почти 160 млн руб. Однако в ходе строительства в ней нашли серьезные технические и инженерные ошибки, в результате чего обрушился земляной откос.

После этого работы приостановили, документацию отправили на доработку и повторную государственную экспертизу. Для этого из бюджета выделили дополнительно 38,5 млн руб.

«До настоящего времени ПСД неоткорректирована, а мы отмечаем значительные риски срыва сроков строительства и ввода участка автодороги в установленный срок – в 2020 году», – сказал Богомолов.

По данным Счетной палаты, в 2017-2018 годах департамент транспорта и дорожного хозяйства края выкупил под строительство трассы земельные участки, которые оказались больше, чем требовалось по документации, что обошлось бюджету в 14,6 млн руб.

Палата также выявила нарушения при закупках. Департамент делил единые сделки на несколько контрактов, стоимость которых была не более 100 тыс. руб. В результате создавались преимущества для конкретных подрядчиков, с которыми заключали договоры. При этом на участке км 43 – км 146 трассы до сих пор не определили исполнителя работ, хотя президент поручил это сделать до 3 июня 2018 года.

Отмечается, что представители **Росавтодора** и департамента транспорта и дорожного хозяйства края согласились с выводами Счетной палаты и обещали сделать все, чтобы сдать объекты в срок. При этом коллегия палаты решила направить письма президенту Владимиру Путину и губернатору Приморского края Олегу Кожемяко, а также обращение – в ФАС и отчет – в Федеральное собрание.

РБК направил запрос в пресс-службу администрации Приморского края.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6e7b769a79472db9fbca62>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/6142530>

<https://rns.online/transport/Schetnaya-palata-viyavila-narushenie-srokov-stroitelstva-trassi-v-DFO-2019-02-21/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; СИБУГОЛЬ ТРЕБУЕТ ОТ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ВОЗМЕСТИТЬ 491 МЛН РУБ. РАСХОДОВ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОДОРОГИ

ООО «Сибуголь» подало иск в Арбитражный суд Красноярского края о взыскании с регионального министерства финансов 491 млн рублей, направленных компанией на реконструкцию автомобильной дороги в Балахтинском районе Красноярского края, сообщили агентству «Интерфакс» в пресс-службе суда.

«Как следует из искового заявления, угольная компания в период с 2012 по 2016 годы за счет собственных средств провела реконструкцию 3 км региональной автодороги Балахта – Виленка, включая строительство нового автомобильного моста через реку Сыр и подъездов к нему. Данный проект был реализован в рамках заключенного с правительством Красноярского края соглашения о сотрудничестве. После завершения работ реконструированная часть автодороги и мост были переданы в собственность Красноярского края. Однако правительство отказалось возместить понесенные компанией затраты», – уточнил собеседник «Интерфакса».

Решение о принятии/непринятии иска «Сибугля» к производству суд примет в течение 5 рабочих дней, сказали агентству в пресс-службе, не уточнив даты.

Ранее сообщалось, что в 2012 году инвестиционный совет правительства Красноярского края предоставил «Сибуглю» государственные гарантии на 423,4 млн рублей для получения кредита в Восточно-Сибирском банке Сбербанка (МОЕХ: SBER) России. Компания планировала направить заемные средства на строительство автомобильного моста через р. Сыр и подъездов к нему. Тогда все работы предполагалось завершить до конца 2013 года.

«Сибуголь» рассчитывал за счет реализация данного проекта обеспечить бесперебойную доставку продукции с Большесырского месторождения бурого угля, запасы которого тогда оценивались в 71 млн тонн.

ООО «Сибуголь» учреждено группой физлиц в 2008 году. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс» в настоящее время собственниками компании являются кипрские Cedric Enterprises Limited (40%) и Dungenes Trading Limited (18%), а также красноярские предприниматели Любовь Хомченко (30,6%) и Александр Концевой (11,4%).

По объемам добычи «Сибуголь» находится на 3-м месте среди предприятий Красноярского края после АО «СУЭК-Красноярск» и АО «Красноярсккрайуголь» (входит в группу «Русский уголь»).

КОММЕРСАНТЬ-ЕМ; ЮЛИЯ ГРИЦАЙ, ВИКТОРИЯ ФЕОФАНОВА; 2019.02.21; «ПЛАТОН» ДАВИТ ФИНАНСОВОЙ НАГРУЗКОЙ

Обновление системы «Платон» разгонит инфляцию и повысит стоимость товаров. По крайней мере, так считают в обществе защиты потребителей «Общественный контроль». Там раскритиковали предложение **Минтранса** обязать перевозчиков устанавливать на грузовики новые навигационные устройства, объединяющие ГЛОНАСС и «Платон». По мнению общественников, в результате вырастет финансовая нагрузка на логистические компании, а значит, и цены на товары пойдут вверх.

Кроме того, это приведет к снижению ВВП почти на 1%, или на 900 млрд руб. в год, говорит председатель «Общественного контроля» Михаил Аншаков: «По нашим оценкам, это негативно отразится и на компаниях, которые затрагивает этот законопроект, и в целом на потребительском рынке, так как приведет к росту издержек у логистических, транспортных компаний. В конечном итоге это отразится на стоимости товаров и услуг – они подорожают, естественно. Издержки транспортников будут переложены на потребителей».

Минтранс с мнением «Общественного контроля» не согласился. В ведомстве отметили, что поправки не обязывают перевозчиков устанавливать новую аппаратуру и не вводят новые платежи. Однако владельцы коммерческого транспорта все равно беспокоятся. Ведь из-за изменений себестоимость продукции может повыситься, говорит президент агропромышленного холдинга «Мираторг» Виктор Линник: «Мы против каких-либо изменений, которые повышают себестоимость товаров и услуг. Цену мы не можем поднять или опустить. Это определяет спрос и предложение. Организации, которые собирают деньги для движения по дорогам, могут поднять до любого уровня, и мы вынуждены будем согласиться с этим. А мы когда свою продукцию продаем, если наша прибыль снижается, можем в минус начать работать».

За три года работы в системе «Платон» было зарегистрировано более миллиона грузовиков. Это позволило государству собрать около 64 млрд руб. Сейчас перевозчики обязаны кроме «Платона» устанавливать в автомобиле еще и другие дорогостоящие приборы. Если все похожие устройства интегрируют в одно, водители даже сэкономят, считает президент ассоциации «Центр объединения грузоперевозчиков «Грузавтотранс» Владимир Матягин: «Нас за последнее время нагружают всякими разными приборами: тахографы, «Платон», ГЛОНАСС обязательно надо ставить. Мы с самого начала, когда «Платон» появился, предложили интегрировать все эти системы в одну коробочку, так как они дублируют или дополняют функции друг друга. Меньше приборов было бы в машине, и, опять же, тахограф надо покупать, его стоимость – от 35 тыс. руб. до 55 тыс. руб.

И перевозчики жалуются, говорят, что это финансы, которые им приходится каждые три года выдергивать, чтобы менять всю эту систему.

Если же «Платон» выдает приборы бесплатно, если бы он интегрировал это все, то это, может быть, облегчило бы финансовое положение для бизнеса».

В Минтрансе считают, что новые навигационные устройства должны появиться не только в грузовиках, но и в общественном транспорте. Когда именно это может произойти, неизвестно – идея пока обсуждается.

<https://www.kommersant.ru/doc/3892575>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ГЛАВА КРЫМА ИНИЦИИРОВАЛ СЛУЖЕБНУЮ ПРОВЕРКУ В АДМИНИСТРАЦИИ КЕРЧИ ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНЫХ АВТОБУСОВ

Заместитель главы администрации Керчи Дилявер Мельгазиев отстранен от должности на время служебной проверки, которая начата из-за проблем с общественным транспортом, сообщил глава Крыма Сергей Аксенов.

«Мной принято решение отстранить от должности заместителя главы администрации Керчи (...) Мельгазиева на время проведения служебного расследования. Вице-премьер Селезнев Михаил Борисович в течение двух недель вместе с министром транспорта (Сергеем Карповым – ИФ) проводят служебное расследование», – сказал С.Аксенов в четверг на совещании в Керчи, трансляция которого ведется на его странице в Facebook.

Он отметил, что к расследованию привлечены правоохранительные органы, которые, в частности, должны проверить работу муниципального предприятия «Керчьгортранс».

«Мы говорим о том, что не хватает автобусов на маршрутах – их просто уничтожили, 24 новых единицы просто стоит под забором», – пояснил глава Крыма.

Керчь получила 40 новых автобусов, приобретенных в лизинг, летом 2016 года. По данным пресс-службы главы Крыма, в ближайшее время городу будут предоставлены десять автобусов из Симферополя, чтобы закрыть дефицит в общественном транспорте.

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.02.21; СОБЛЮДЕНИЕ РЕЖИМА ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ В РОССИИ БУДУТ ОТСЛЕЖИВАТЬ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

Соблюдение режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств в России будет контролироваться в удаленном автоматическом режиме. С этой целью к 2025 году планируется создать и запустить автоматизированную информационную систему (АИС) тахографического контроля.

Автоматизированная информационная система тахографического контроля должна быть создана в России в течение ближайших шести лет (фото: официальный сайт правительства Калининградской области)

Соответствующая информация содержится в паспорте национального проекта «Безопасные и качественные дороги», опубликованном правительством России.

Крайним сроком создания такой АИС указано 31 декабря 2024 году. Ответственными организациями для выполнения задачи указаны **Минтранс** и Росавтотранс.

Напомним, что в настоящее время данные с карт тахографов, установленных на грузовых ТС, регулярно пересылаются перевозчиками регуляторам вручную, в электронном формате. Также физический доступ к данным тахографа могут получить уполномоченные сотрудники ГИБДД и **Ространснадзора** в случае остановки и проведения проверки ТС.

Следует отметить, что в России в настоящее время ведется целенаправленная работа, направленная на ужесточение контроля за соблюдением режима труда и отдыха.

Так, например, 20 февраля правительство России опубликовало проект постановления о внесении изменений в действующую редакцию ПДД. В соответствии с ним планируется законодательно ограничить максимальное время управления грузовым автомобилем массой свыше 3,5 т в России девятью часами в сутки. Данное требование будет распространяться на перевозчиков всех видов – юрлиц, ИП и физлиц.

Одной из целей данной инициативы является снижение уровня ДТП и повышение безопасности дорожного движения на автодорогах страны. По статистике ГИБДД большое количество происшествий случается с участием грузовых автомобилей.

Добавим также, что в 2017 году Верховный Суд утвердил обязательность технических требований **Минтранса** к тахографам, используемым на автотранспортными средствами на территории России.

АИС

<http://truckandroad.ru/politics/sobljudenie-rezhima-truda-i-otdyha-voditelej-v-rossii-budut-otslezhivat-v-avtomaticheskom-rezhime.html>

ТАСС; 2019.02.21; НЕ ДАЮЩАЯ ВОДИТЕЛЯМ СПАТЬ «НЕЙРОКЕПКА» БУДЕТ ОБМЕНИВАТЬСЯ ДАННЫМИ С МОБИЛЬНЫМ ПРИЛОЖЕНИЕМ

Система контроля бодрствования Sleep Alert или «нейрокепка» будет дополнена средствами связи с мобильным приложением для отслеживания состояния водителя транспорта на всем протяжении маршрута, сообщил ТАСС Владимир Статут – гендиректор компании «Нейроматикс», разработавшей это устройство. Компания участвует в развитии рынка Нейронет Национальной технологической инициативы.

«Сейчас заканчивается разработка устройства второго поколения. Время автономной работы увеличится с четырех до 24 часов. И если первая версия системы была замкнута сама в себе, то вторая будет отдавать все данные в мобильное приложение, привязываться к картам, чтобы работодатели могли отслеживать состояние водителя в определенных точках маршрута. По желанию система также будет производить запись всех этих данных в облако, при этом саму технологию за счет открытых кодов можно будет интегрировать в любые системы диспетчеризации», – сообщил ТАСС Статут.

Технологии контроля состояния бодрствования особенно востребованы в сфере перевозок, где от уровня концентрации водителя зависит безопасность путешествия. «Секундное засыпание» случается и у специалистов, чья работа связана с выполнением других монотонных задач – диспетчеров и операторов. «Нейрокепка» анализирует степень сонливости и задумчивости водителя, считывая движения глаз и показатели биоэлектрической активности с помощью сенсоров. В случае угрозы засыпания устройство посылает владельцу звуковые и вибросигналы.

«По электромиографическому сигналу с лобной мышцы, который говорит о биоэлектрической активности, мы распознаем интенсивность морганий и залипания глаза, а по показаниям ЭЭГ [электроэнцефалография] – анализируем проявление определенных низкочастотных составляющих в суммарном сигнале. Используя эти данные и запатентованную шкалу, наша система определяет... приближение человека к состоянию потери контроля и своевременно предупреждает его звуковым сигналом звукового модуля на голове и вибрационным сигналом браслета, не давая ему уснуть», – пояснил ТАСС Статут.

Разработка поддержана грантом Национальной технологической инициативы и рабочей группой рынка Нейронет НТИ. Устройство нового поколения авторы проекта планируют вывести на рынок к концу 2019 года.

Нейронет является одним из направлений реализации Национальной технологической инициативы – долгосрочной государственной программы, направленной на создание новых рынков и достижение глобального технологического лидерства России к 2035 году.

https://tass.ru/ekonomika/6146635?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.02.21; НА МАГИСТРАЛЬНОЙ ОСНОВЕ; ЧЕРЕЗ 6 ЛЕТ В РОССИИ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОСТРОЕНО И РЕКОНСТРУИРОВАНО ОКОЛО 1000 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

В соответствии с установленными майским указом Президента РФ целями и поставленными задачами в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный Правительством

РФ, включены 11 федеральных проектов, 9 из них касаются транспортной инфраструктуры.

Перед **Росавтодором** и Госкомпанией «Автодор» сегодня стоят новые масштабные задачи. Согласно Комплексному плану через 6 лет в России должно быть построено и реконструировано около 1000 км федеральных трасс. На 249 км должна быть снижена протяженность автодорог, работающих в режиме перегрузки. Запланировано связать дорогами федерального значения административные центры с точками экономического роста. На федеральных автодорогах намечено построить и реконструировать 32 мостовых сооружения, создать 12 автодорожных обходов крупных городов, построить 21 двухуровневый переезд на пересечениях железных дорог с федеральными трассами.

Европа – Западный Китай

В транспортную часть комплексного плана включен проект «Европа – Западный Китай», который предусматривает строительство и модернизацию российских автодорог, относящихся к одноименному международному транспортному маршруту (МТМ). Одним из участков МТМ будет построенная скоростная автотрасса Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 729 км. В итоге время в пути между Москвой и Казанью должно сократиться с 12 до 6,5 часов.

Прохождение трассы планируется по территориям Московской, Владимирской и Нижегородской областей, а также Чувашской Республики и Татарстана. Ее началом станет транспортная развязка в месте нового выхода на МКАД с федеральной автодороги М-7 «Волга».

По словам заместителя **министра транспорта** и дорожного хозяйства Республики Татарстан Артема Чукина, маршрут прохождения скоростной автомагистрали по территории Татарстана проляжет через Кайбицкий, Апастовский, Верхнеуслонский, Камско-Устьинский, Лаишевский и Пестречинский районы. Протяженность татарстанского участка составит 133 км. Новая трасса пересечет автодорогу Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск, затем Р-239 Казань – Оренбург и

выйдет к дороге Сорочьи Горы – Шали, где будет построена транспортная развязка.

Новая автомагистраль с мостом через Волгу пройдет параллельно федеральной автодороге М-7 «Волга» (южнее нее), мимо населенных пунктов Большие Кайбицы, Шеланга, Теньки, Кирби, Никольское, Каипы и ряда других. Выход на новый мост планируется в районе деревни Каипы. Трассировка этой части скоростной дороги первой технической категории с четырьмя полосами движения, скорее всего, будет совмещена с участком планирующегося южного обхода Казани. Расчетная скорость движения – 120 км в час. Подготовкой проекта строительства автомагистрали занимается Госкомпания «Автодор».

Обсуждались три варианта прохождения трассы по территории Татарстана, пояснил Артем Чукин. В результате был выбран «центральный». Он оптимален как по стоимостным характеристикам мостового перехода, так и по протяженности автодороги. Предполагается прохождение трассы в обход населенных пунктов. При планировании маршрута учитывались рекомендации по дальнейшему развитию сельских поселений. Трассировка будущей дороги менялась не раз, так как изначально она пересекала несколько газопроводов. Когда трассу внесут в схему территориального планирования РФ как федеральный объект, будут проведены более подробные изыскания, что может отразиться на трассировке.

Звеном международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» станет и строительство мостового перехода через реку Волгу с обходом городского округа Тольятти и выходом на автодорогу М-5 «Урал». Как отмечают в **Росавтодоре**, задействование транзитного потенциала Самарской области в трансконтинентальном проекте даст большой мультипликативный эффект с точки зрения создания конкурентоспособного на мировом рынке центра опережающего развития и станет

мощным стимулом для развития экономики Приволжского федерального округа и России в целом.

Строительство моста через Волгу в районе Тольятти имеет важное значение для Самарской области. Появление альтернативного маршрута снизит транспортную нагрузку на плотину Жигулевской ГЭС, окажет заметное влияние на экономическое развитие города, обеспечит транспортную доступность и инвестиционную привлекательность таких значимых для региона объектов, как особая экономическая зона, технопарк «Жигулевская долина», ПАО «АВТОВАЗ». Реализация проекта обеспечит снятие инфраструктурных ограничений для дальнейшего ускоренного развития Самарско-Тольяттинской агломерации и повысит пропускную способность трассы М-5 «Урал».

Общая протяженность новой трассы первой технической категории составит 97 км, из которых 3,7 км – мостовой переход через реку Волгу в районе села Климовка. На проектную документацию первого этапа строительства участка дороги протяженностью 11,1 км получено положительное заключение Главгосэкспертизы, ведется разработка проектов второго и третьего этапов. Также завершена разработка проекта планировки территории на полное развитие общей протяженностью 97 км, ведется процедура резервирования земельных участков.

Кратчайший маршрут

Комплексным планом предусмотрено развитие дальних автодорожных подходов к Крымскому мосту. Один из ключевых маршрутов в этом направлении проходит по федеральной трассе А-289 от Краснодара через Славянск-на-Кубани и Темрюк.

Дорога от Краснодара до Темрюка была частью региональной трассы Р-251. Это направление – кратчайшее к Крымскому мосту по территории края. Автомобилисты, следуя по трассе М-4 «Дон», уходят на эту дорогу через Краснодар или при движении через Тимашевск выходят на А-289 в Славянске-на-Кубани. Далее дорога идет через Темрюк к хутору Белый, где примыкает к федеральной трассе А-290 Новороссийск – Керчь.

Протяженность нового федерального маршрута – 150 км, но только пятая часть его имеет четыре полосы движения. Остальные участки – двух-трехполосная дорога. При этом более 20 км трассы проходят вблизи жилых домов в населенных пунктах, по всему маршруту существуют пешеходные переходы и пересечения проезжей части в одном уровне.

После открытия движения по Крымскому мосту нагрузка на дорогу существенно выросла. Предполагается, что и в будущем автомобилисты будут предпочитать именно этот маршрут для движения из центральной части России в Крым. Между тем средняя скорость при сезонном увеличении трафика здесь может падать ниже 40 км в час.

По предварительным оценкам, в перспективе (15-20 лет) трафик на восточном участке А-289 с учетом строительства дальнего западного обхода Краснодара и развития Краснодарской агломерации может увеличиться в 2-3 раза, а на участке от Славянска-на-Кубани до хутора Белый – в 3-4 раза, преимущественно за счет крымского транзита, отмечают специалисты.

Дорожники планируют повысить статус автодороги, что означает ее расширение и увеличение на ней разрешенной скорости. Развитие маршрута позволит сократить время в пути от Краснодара до моста в Крым с 2 час. 40 мин. до 1 час. 50 мин.

Федеральные дорожники, приняв дорогу в оперативное управление, выполняют мероприятия по ликвидации deformаций и разрушений покрытия трассы. В настоящее время проводится инструментальная диагностика, которая позволит получить наиболее полную информацию о состоянии дороги и степени ее соответствия нормативным требованиям. Дорожники сформируют перечень первоочередных объектов трассы, нуждающихся в капитальном ремонте и реконструкции. Планируется, что до конца 2019 года специалисты приступят к проектированию и реконструкции автодороги А-289.

В объезд агломерации

Также в 2019 году намечено начало строительства дальнего западного обхода Краснодара. Он свяжет трассы М-4 «Дон» и А-289 и позволит автомобилистам, движущимся по М-4 в сторону Крыма, объехать городскую агломерацию, а также зоны перспективной застройки.

Научно-технический совет Госкомпании «Автодор» рассматривал два варианта западного обхода Краснодара – ближний и дальний. По ближнему маршруту дорога прошла бы частично в черте Краснодара, а также между городом и ключевыми населенными пунктами агломерации – хутором Октябрьским, Новотитаровской и Елизаветинской станицами. По оценкам экспертов, активная застройка прилегающей территории со временем повлекла бы за собой строительство дополнительных транспортных развязок, местных проездов, примыканий, введение ограничений на пропуск транзитного транспорта.

Поэтому был принят вариант дальнего западного обхода.

Дальний западный обход Краснодара соединит краевую автодорогу Краснодар – Темрюк – хутор Белый и федеральную трассу М-4 «Дон». Маршрут решено проложить в районе станицы Марьянской, он обойдет хутор Копанской, станицу Нововеличковскую и в районе хутора Октябрьского примкнет к трассе «Дон». Тем самым новый транспортный коридор обогнет существующую городскую агломерацию и зоны перспективной застройки.

Прогнозная интенсивность движения (к 2034 году) ожидается на уровне 30 тыс. автомобилей в сутки. Планируется, что обходная дорога будет первой технической категории, с четырьмя полосами движения, расчетная скорость составит 120 км в час. На новой магистрали протяженностью 52,6 км (проезд по ней будет платным) будут возведены три транспортные развязки, четыре моста, десять путепроводов. На всем протяжении дальний обход не будет иметь пересечений в одном уровне с другими автотрассами и железной дорогой. Обход пересечет дороги регионального значения Краснодар – Ейск (построят транспортную развязку в двух уровнях), Калининская – Новотитаровская, Колосистый – Копанской – Новотитаровская. Сноса жилья строительство этой дороги не потребует. Проект будет реализован с использованием механизма ГЧП.

По мнению специалистов, западный обход Краснодара, скорее всего, будет начинаться на 19-м км существующего южного обхода краевого центра. У действующего путепровода под железной дорогой перегона Энем – Горячий Ключ потребуется устроить транспортную развязку – для пропуска транспортного потока с учетом перспективного роста интенсивности движения. Автодорога пройдет в северо-западном направлении по окраине хутора Хомуты, пересечет реку Кубань (с устройством моста) и далее примкнет к трассе Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края в районе Краснодара (в месте примыкания будет устроена транспортная развязка). Такой вариант трассировки полностью замкнет кольцо обхода Краснодара. В качестве альтернативы транзитным перевозчикам будет служить восточный обход Краснодара.

Строительство дальнего западного обхода Краснодара позволит вывести из черты Краснодарской агломерации транзитный трафик, следующий в направлении Черноморского побережья и Крымского моста, и обеспечит автомобилистам существенное сокращение времени в пути.

Анапа – Севастополь

Параллельно ведутся работы и на примыкающей к трассе А-289 федеральной автодороге А-290 Новороссийск – Керчь. Масштабная модернизация дороги начнется от села Джигинка Анапского района и до хутора Белый и станицы Старотитаровская в Темрюкском районе Краснодарского края. Проектными решениями, рассмотренными Главгосэкспертизой России, предусматривается строительство моста через реку Старая Кубань, четырех путепроводов, двух сооружений для связи разобщенных территорий и

трех надземных пешеходных переходов. В рамках ремонта будет улучшена система водоотвода, обустроены автобусные остановки. После завершения ремонтных работ расчетная скорость движения на этом участке составит 120 км в час.

В конце прошлого года подведомственное **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Черноморье» завершило строительство транспортной развязки в разных уровнях в районе села Джигинка на 73-м км трассы А-290 Новороссийск – Керчь. Работы на объекте велись в течение двух лет. Движение пустили по четырехполосному участку первой технической категории протяженностью почти 6 км (вместе с подходами). Верхний слой дорожной одежды выполнен из износостойкого щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА-20), обладающего свойствами «самозалечивания» трещин и мелких дефектов.

Двухуровневая транспортная развязка позволит разделить местный и транзитный транспортные потоки в Анапу и на Крымский полуостров. Она упрощает въезд в город-курорт, обеспечивая значительный рост пропускной способности трассы на этом участке (с 22 до 54 тыс. автомобилей в сутки). Для обеспечения безопасности движения на путепроводах, съездах и подходах к транспортному узлу федеральные дорожники установили более 6 км линий электроосвещения, металлическое осевое и барьерное ограждение общей протяженностью свыше 15 км.

Следующим этапом развития федеральной трассы А-290 станет реконструкция 27-километрового участка между развязками на 73-м и 100-м км с приведением его к нормативу технической категории ІВ. Проект уже получил положительное заключение Главгосэкспертизы, начало дорожных работ намечено на 2019 год. Таким образом, уже к концу 2021 года Анапу и Севастополь будет связывать четырехполосная автодорога.

Мост для кластера

В Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры включено и строительство нового, самого северного автомобильного моста через реку Енисей в Красноярском крае. Постоянную переправу, которая заменит паром, планируется построить в районе поселка Высокогорский, неподалеку от города Лесосибирск.

Помимо самого моста, длина которого составит около 1196 пог. м, транспортный переход включает также автодорожные подходы к нему. Необходимо будет построить обход поселка Высокогорский и реконструировать автодороги Енисейск – Высокогорский и Епишино – Северо-Енисейск. Состояние последней не выдерживает критики. После дождей на дороге появляются размывы, преодолеть которые не может даже вездеход. С 2014 года идет работа по восстановлению отдельных участков этой трассы с привлечением средств краевого бюджета и местных золотодобывающих предприятий.

Проект строительства нового моста через Енисей в Красноярском крае был представлен еще в 2016 году. По тогдашним оценкам на его реализацию необходимо 8,5 млрд руб. Прорабатывается возможность возведения мостового сооружения по схеме государственно-частного партнерства. Новая переправа даст импульс развитию нескольких отраслей промышленности, поскольку появится автодорожное сообщение с Северо-Енисейским, Мотыгинским районами и северной частью Енисейского района в течение всего года.

Переправа должна стать первым крупным инфраструктурным объектом в реализации комплексного инвестиционного проекта Ангаро-Енисейского кластера, направленного на модернизацию и создание новой инфраструктуры, объектов промышленности и рабочих мест в Приангарье.

Проект предполагает развитие Енисейского, Мотыгинского, Северо-Енисейского и Саянского районов Красноярского края. Здесь расположены несколько месторождений золота, сурьмы, бокситов, цинка, кобальта и других металлов, а также богатые лесные ресурсы. Но они находятся на слабо освоенных территориях с неразвитой инфраструктурой, где проживают 50 тыс. человек.

Объекты Ангара-Енисейского кластера находятся друг от друга на расстоянии от 400 до 800 км. Добраться от одного до другого – проблема, которая порой становится неразрешимой. В летнее время сообщение осуществляется здесь только через речные переправы, зимой – по льду. По два-три месяца судоходство невозможно, и основным видом транспорта для населения, в том числе в экстренных случаях, является дорогостоящая авиация.

Поэтому краеугольным камнем проекта Ангара-Енисейского кластера является развитие инфраструктуры. В первую очередь предстоит построить мост через Енисей вблизи Высокогорского, а также более 600 км автодорог. В перечне инфраструктурных проектов значатся и линии электропередачи общей протяженностью свыше тысячи километров, две из них должны соединить подстанции «Камала-1» и «Енисей» с новым ГОКом Кингашской горнорудной компании и листопрокатным комплексом Красноярского металлургического завода.

Помимо этих двух предприятий на территории Ангара-Енисейского кластера планируют расширить мощности по переработке золотоносной руды на Благодатном месторождении, создать карьеры и дробильно-сортировочный комплекс на месторождениях Нойбинской золоторудной площади, а также горнодобывающие и перерабатывающие предприятия на Ведугинском и Удереysком месторождениях золота. Проект предусматривает создание карьера на базе Тальского месторождения магнезита и строительство лесоперерабатывающего комплекса в поселке Верхнепашино Енисейского района. Предполагается, что строить промышленные предприятия будут частные инвесторы. Финансовую основу для создания и развития инфраструктуры обеспечит государство.

<http://transportrussia.ru/item/4798-na-magistralnoj-osnove.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; РЖД В 2019 Г. БУДУТ РАЗВИВАТЬ СЕРВИСЫ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ, ДЕЛАЮТ АКЦЕНТ НА МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) планирует в 2019 году развивать сервисы для пассажиров, акцент в них сделан на мультимодальности.

«На этот год запланирован ряд сервисов очень важных для наших клиентов. Для пассажиров это развитие мультимодальности, то есть перевозка от двери до двери», – заявил директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин корпоративному телевидению монополии.

«Это дополнительные сервисы, и здесь мы делаем упор на то, чтобы дать комплексное предложение с нашими коллегами по холдингу. В частности, с «РЖД-Медицина» планируем дать пакетное предложение, то есть перевозка плюс медицинские услуги», – добавил он.

«Мы очень серьезно смотрим в сторону городской мобильности. Мы считаем, что РЖД со своей инфраструктурой, компетенцией и своей технологической платформой должны стать лидером по предоставлению услуг мобильности – на уровне города, на уровне страны в целом. Над этим мы очень плотно работаем», – сказал Е.Чаркин.

По словам топ-менеджера, в этом году РЖД также будут развивать портал «Попутчик». «Большой акцент мы делаем на дополнительных услугах для пассажиров – это питание, контент, мультимодальность», – отметил он.

Е.Чаркин также напомнил, что РЖД в 2019 году планируют внедрить единую пассажирскую транспортную карту оплаты (ЕТК РЖД), с помощью которой можно будет оплачивать услуги в поездах и на вокзалах.

ТАСС; 2019.02.21; В БЕЛОГОРСКЕ УКРЕПЛЕНИЕ МОСТА НАД ПУТЯМИ ТРАНССИБА НАЧАЛИ РАНЬШЕ СРОКА

Работы по укреплению моста над путями Транссиба в городе Белогорске Амурской области начали раньше планируемого срока, сообщил в четверг в своем аккаунте в Instagram глава города Станислав Мелюков.

Мост, соединяющий две части города, проходит над путями Транссиба. В ноябре 2018 года на нем обнаружили дефект при проверке после инцидента в городе Свободном, где произошло обрушение моста на железнодорожные пути. Признав мост небезопасным, власти объявили в Белогорске режим ЧС. На путепроводе ввели ограничения по тоннажу грузоперевозок, пассажирские перевозки запретили.

Движение возобновили в декабре после укрепления аварийной опоры, а в январе 2019 года был отменен режим ЧС и дано поручение разработать к апрелю два варианта ремонта путепровода. Укрепление моста планировалось начать в марте, работы должны были занять три месяца.

«Работы по укреплению путепровода между микрорайонами Транспортный и Центральный начались в Белогорске ранее планируемого срока. Не дожидаясь марта, приступили к усилению опор путепровода ... Первая – опора № 5, на ней потренируемся, там движение поездов не мешает», – отметил Мелюков.

Он добавил, что путепровод во время проводимых работ закрываться не будет, а ремонтные работы могут завершиться раньше срока.

«Сразу после усиления, режим ограничений по грузоподъемности будет снят», – написал Мелюков.

Белогорск с населением свыше 66 тыс. человек второй по величине город Амурской области, крупная узловая станция на Транссибирской магистрали. Мост, соединяющий две части города, построили в 1980 году, а в 2001 году капитально отремонтировали.

<https://tass.ru/v-strane/6144904>

ТАСС; 2019.02.21; «РЖД ЛОГИСТИКА» НАЧАЛА ПЕРЕВОЗИТЬ МАШИНОКОМПЛЕКТЫ GEELY В КОНТЕЙНЕРАХ ИЗ КНР В БЕЛОРУССИЮ

АО «РЖД Логистика» организовало отправку из Китая первых четырех контейнерных поездов с машинокомплектами для сборочного производства на заводе СЗАО «БелДжи» (белорусско-китайское совместное предприятие по сборке китайских легковых автомобилей Geely) в Белоруссии, говорится в сообщении компании.

Для реализации данного проекта был разработан график движения по прямому маршруту Чэнду (Китай) – Жодино (Белоруссия). Всего до конца 2019 года запланирована отправка 50 контейнерных поездов с регулярностью один состав в неделю.

Контейнеры с машинокомплектами были отправлены с железнодорожного контейнерного терминала в Чэнду, они проследуют по железной дороге через Монголию (погранпереход Замын-Ууд), Россию (погранпереход Наушки) и Белоруссию (погранпереход Красное) и придут на станцию Жодино на подъездные пути автомобильного завода «БелДжи». Срок доставки ориентировочно составит 14 суток.

В настоящее время «РЖД Логистика» прорабатывает возможность организации аналогичных отправок в Белоруссию с других заводов Geely в Китае.

АО «РЖД Логистика» создано в 2010 году в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга РЖД. Компания осуществляет перевозки, хранение и экспедирование груза по всему миру, занимается организацией цепей поставок, комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. В 2017 году компания обработала 61 млн т грузов. «РЖД Логистика» представлена в России 33 филиалами и обособленными подразделениями, пятью дочерними обществами и совместными предприятиями за рубежом.

<https://tass.ru/ekonomika/6143368>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ЕВРОСИБ В 2019Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПАРК ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ НА 800 ВАГОНОВ

ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» планирует в 2019 году увеличить парк фитинговых платформ на 800 единиц, следует из сообщения компании.

В пресс-релизе говорится, что экспертное агентство «Эксперт РА» присвоило компании рейтинг «ruBBB+» со «стабильным» прогнозом, при оценке агентство обращало внимание на планы компании по увеличению парка фитинговых платформ на 800 единиц в 2019 году. Кроме того, «Евросиб» демонстрирует умеренно высокую маржинальность: по итогам первого полугодия 2018 года рентабельность по EBITDA достигла 29,7%.

Ранее сообщалось, что ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» планирует до конца первого полугодия 2019 года увеличить парк фитинговых платформ более чем на треть.

«Парк фитинговых платформ на сегодняшний день насчитывает 1200 единиц. К середине года он увеличится более чем на треть. 240 платформ поступят из Тихвина в рамках контракта с НПК «ОВК», заключенного в 2018 году. Это будут вагоны нового поколения повышенной грузоподъемности. Еще 200 фитинговых платформ мы получим по договору с Осиповичским заводом транспортного машиностроения (Белоруссия)», – сообщал представитель компании.

Кроме того, «Евросиб» планирует увеличить общий объем контейнерных перевозок в 2019 году на 30% – до 82 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера) за счет роста экспорта и импорта (предположительно, импорт возрастет на 40%). При этом увеличение перевозок «Евросиба» будет обеспечено расширением пула контрагентов и ростом парка.

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

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

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

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ВЛАДЕЛЬЦЫ Ж/Д ОПЕРАТОРА «ВОСТОК1520» УЧРЕДИЛИ ООО «ЗАПАД1520»

Владельцы железнодорожного оператора «Восток1520» учредили ООО «Запад1520».

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», новая компания зарегистрирована 19 февраля в Москве. 99,9% – у АО «ПТК-Холдинг», 0,1% – у его материнской компании ООО «Проминвествагон» (ПИВ).

ПИВ до недавнего времени на 100% владело ООО «Промышленные инвесторы» – структура одноименной группы Сергея Генералова. Однако в начале февраля холдинг сообщил, что продала компанию «пулу инвесторов», не раскрыв его состав, а также условия и цену сделки.

«Промышленные инвесторы» приняли решение выйти из проекта, поскольку реализовали ранее заявленную бизнес-стратегию по созданию «национального чемпиона», крупнейшего в РФ и СНГ оператора вагонов с повышенной осевой нагрузкой», – заявляла группа. «Созданная нами в 2016 г. «Первая тяжеловесная компания» (ПТК – ИФ) сформировала новый сегмент рынка железнодорожных перевозок. Вхождение на рынок в начале фазы роста, а также благоприятная конъюнктура в итоге обеспечили доходность этой инвестиции», – заявил генеральный директор «Проминвествагона» Андрей Бурлинов. Инвестиция принесла доход, говорили «Коммерсанту» в холдинге.

По состоянию на 12 февраля, по данным «СПАРКа», 33,01% в «Проминвествагоне» было у «Минатреско Лтд», 33% – у «Бетелвиа Холдингс Лтд», 24% – у «Староак Лтд» (все зарегистрированы на Кипре).

«Коммерсантъ» писал, что владелец Minatresco Ltd – ICT Holding Ltd, входящая в группу «ИСТ». Betelvia Holdings Ltd и Staroak Ltd один из источников газеты связывал с экс-президентом Номос-банка и совладельцем «ИСТа» Дмитрием Соколовым. В 2016 г. Staroak как миноритарий Polymetal (МОЕХ: POLY) продала эти акции группе (тогда офшор был подконтролен Иржи Шмейцу из PPF). Одним из директоров Staroak является Александр Захаров, так же звали члена набсовета Номос-банка, замечало издание.

При этом один из его собеседников утверждал, что кипрские структуры – «самостоятельные компании» с отличным от «ИСТ» составом акционеров. По его словам, при выкупе «Промышленными инвесторами» активов «ИСТа» в 2016 г. не было опциона или иных договоренностей об обратном выкупе.

Еще 9,99% ПИВ – у бывшего генерального директора ПАО «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК) Романа Савушкина. «ИСТ» Александра Несиса и его партнеров является основателем ОВК, но в последние годы сокращал долю, а в начале 2019 г. – продал оставшиеся 9,33% новой структуре «Ростеха» – АО «Концерн «Уралвагонзавод», руководит которой глава УВЗ Александр Потапов (сам «Уралвагонзавод» контролируется государственной корпорацией).

«Проминвествагон» владеет АО «Первая тяжеловесная компания», являющегося собственником «Востока1520» и лизинговой компании «Нитрохимпром» (НХП). Последнюю С.Генералов купил, вернувшись в ж/д бизнес в 2016 г. НХП тогда был основным внешним покупателем вагонов с повышенной грузоподъемностью у «Объединенной вагонной». Вскоре в периметр ПТК вошел и «Восток1520», который до этого также был оператором ОВК.

Сейчас у «Нитрохимпрома» – более 16 тыс. полувагонов. Парк «Восток1520» по итогам 2018 г. достиг 36,6 тыс. Все они также имеют повышенную грузоподъемность, в основном задействованы в перевозках угля на экспорт.

«ПТК-Холдинг» (ПТКХ) выступает управляющей компанией «Первой тяжеловесной». В конце января, согласно данным «СПАРК-Интерфакса», компанию возглавил Р.Савушкин. Управляющим директором ПТКХ остается Владимир Сосипаторов.

«ИСТ» может стать также лишь промежуточным владельцем активов, писал при этом «Коммерсантъ»: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) предлагала приобрести ПТК и Brunswick Rail Ильи Беляева за 70 млрд руб. и 20 млрд руб. соответственно, чтобы с 77,3 тыс. вагонов стать третьим оператором в РФ. При этом источник издания, знакомый с ходом переговоров, говорил, что обсуждается возможность вывода «Нитрохимпрома» за периметр сделки с ГТЛК. Между тем, источники газеты не были уверены, что сделка с государственной компанией состоится, но если она пройдет, то средства, скорее всего, «ИСТ» направит на снижение долга.

Генеральным директором «Запада1520», согласно «СПАРКу», является Сергей Богданов, возглавляющий НХП. Представитель «Первой тяжеловесной компании» от комментариев отказался.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; РЖД НА ФОНЕ ПАДЕНИЯ ПОГРУЗКИ В ФЕВРАЛЕ ПРОСЯТ Ж/Д ОПЕРАТОРОВ СНИЗИТЬ СТАВКИ НА ВАГОНЫ

ОАО «Российские железные дороги» просит ж/д операторов снизить ставки на предоставление вагонов, чтобы вывезти дополнительный объем грузов, что улучшит показатели погрузки на сети.

«В феврале отмечены отрицательные изменения динамики погрузки. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года (ее уровень – ИФ) снижен на 1,2%», – сообщил в письме главе Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет

крупных и средних владельцев вагонов) Алексею Дружинину замглавы центра фирменного транспортного обслуживания монополии Андрей Дреничев («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа, получив его копию от одной из компаний, входящих в состав участников объединения).

«В этой связи РЖД проведена работа с грузоотправителями по увеличению предъявления груза к перевозке. (Те – ИФ) выразили готовность дополнительно (выдать к транспортировке – ИФ) в феврале более 660 тыс. тонн готовой продукции (10,8 тыс. вагонов), в том числе около 100 тыс. тонн грузов II и III тарифного класса, при условии снижения ставки предоставления подвижного состава», – добавил менеджер.

«Учитывая, что на сегодняшний день без операций свыше 10 суток простаивает более 59 тыс. единиц подвижного состава (в том числе около 30 тыс. полувагонов), прошу Вас совместно с операторским сообществом рассмотреть возможность снижения ставок на предоставление (вагонов – ИФ) для отправителей, выразивших готовность дополнительного предъявления груза», – предложил он А.Дружинину в этой связи.

Перечень таких грузоотправителей приложен к письму с разбивкой по видам грузов, типам вагонов, объему продукции, который может быть предъявлен к погрузке и маршрутам отправок. К транспортировке, в частности, предлагаются строительные и лесные грузы, потребительская продукция, контейнеры, уголь, нефть и нефтепродукты, черные металлы и их лом. Компаниям требуется разные виды подвижного состава: помимо полувагонов – крытые вагоны, платформы, хопперы, цистерны.

Письмо А.Дреничева датировано 21 февраля. Представитель СОЖТ от комментариев агентству по этому поводу отказался.

Ранее «Российские железные дороги» сообщали, что в январе погрузка на их сети выросла на 1,6%, до 105,4 млн тонн. Компания представляет свои данные с учетом отправок в Якутии, где монополия является перевозчиком. Причем эти объемы считаются как «новый груз», поэтому сравнение идет с данными за тот же период 2017 г. только по сети РЖД (показатели отличались на 0,3-0,4 процентных пункта). «Очищенный» показатель составил 105 млн тонн (3,388 млн тонн в среднем в сутки) с ростом на 1,46%, говорил источник «Интерфаксу», знакомый с деятельностью компании в целом за месяц.

При этом изначально в план работы перевозчик закладывал прогноз роста погрузки на 0,7% (3,362 млн тонн в среднем в сутки), говорил собеседник агентства (при том, что в декабре она составила 3,502 млн тонн, сократившись на 1,5%, хотя до этого динамика была только положительной, несмотря на то, что рост и замедлялся к концу года).

План работы «Российских железных дорог» на февраль предполагает среднесуточную погрузку на сети компании на уровне 3,611 млн тонн, что на 1,35% больше, чем в том же месяце 2018 г. В формате расчетов РЖД февральский план работы сверстан с погрузкой 3,625 млн тонн в среднем в сутки, говорил собеседник агентства.

Союз операторов железнодорожного транспорта объединяет российских операторов, эксплуатирующих не менее 1 тыс. вагонов. На долю участников СОЖТ приходится более 75% парка, зарегистрированного в РФ. Объединение представляет интересы операторского сообщества при совершенствовании нормативно-правовой и тарифной базы в сфере грузовых перевозок, а также технологии управления перевозками.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ЗАКАЗ РЖД У ЗАВОДА В МЦЕНСКЕ ПЕРЕСМОТРЕН «С УЧЕТОМ СНИЖЕННОГО ОБЪЕМА, НО РАВНОМЕРНОЙ ВЫРАБОТКИ» – ВЛАСТИ

ОАО «Мценский литейный завод» (Орловская область) и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) договорились о новых условиях поставки рельсовых скреплений после вмешательства в ситуацию президента России Владимира Путина.

Как сообщает пресс-служба облправительства, о договоренности гендиректор завода Игорь Сычкин доложил губернатору Андрею Клычкову на встрече в четверг.

Он отметил, что «в настоящее время подписаны новые условия поставки элементов пути на 2019-2020 годы с учетом сниженного объема, но равномерной выработки».

Ранее РЖД, которые являются основным заказчиком завода, приняли решение о резком сокращении использования выпускаемого скрепления, что влекло за собой расторжение контракта.

«Благодаря поддержке президента РФ Владимира Путина, к которому Игорь Сычкин обратился на форуме «Деловая Россия», ОАО «РЖД» подтвердило исполнение долгосрочного контракта на закупку продукции Мценского литейного завода. Сегодня предприятие восстановило свою производственную деятельность», – говорится в сообщении пресс-службы.

А.Клычков заявил, что долгосрочный контракт дает возможность модернизации производства и обеспечивает сохранение рабочих мест.

«Теперь необходимо определить, какие виды продукции после завершения долгосрочного контракта предприятие может производить», – сказал губернатор.

Как сообщалось ранее, 7 февраля президент РФ Владимир Путин поручил генеральному директору ОАО «Российские железные дороги» Олегу Белозерову провести встречу с главой Мценского литейного завода И.Сычкиным, который попросил разобраться с исполнением заказа монополии на рельсовые скрепления АРС-4.

На проблему И.Сычкин пожаловался президенту страны в рамках форума «Деловой России».

«Наш завод с 2001 года поставляет (такую продукцию – ИФ). Это разработка Московского института инженеров транспорта (МИИТ – ИФ). Доля ее при укладке железных дорог достигала 50% до настоящего момента. Но по непонятным нам причинам – несмотря на наличие у нас контракта на три года, подписанного в апреле 2018 года по 2020 год включительно, – руководство РЖД принимает решение почти о снятии этого изделия с производства. То есть минимального его использования», – сказал менеджер.

Мценский литейный завод выпускает более 300 видов чугунолитейной продукции. Занимается изготовлением технологической оснастки, механической обработкой деталей. Цех чугунного литья располагает пятью десятитонными печами. Общая производственная мощность достигает 40 тыс. тонн чугунного литья в год. Численность сотрудников – 1,05 тыс. человек. Помимо железной дороги, МЛЗ поставляет продукцию строительным и машиностроительным предприятиям (более 50 компаниям в России и СНГ).

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», по 27% акций завода принадлежит кипрской Mapleto Investments Ltd и Trigonia Anstalt (Лихтенштейн), 25% – у Halden Management Ltd, 15% – у Taber Investments Ltd, 6% – у Intex Consulting Ltd (все – Кипр). Конечные собственники не указаны.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРК НА БАЗЕ НКВЗ ЖДЕТ СРЕДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА ИНФРАСТРУКТУРУ К 2021Г

Индустриальный парк, созданный на базе обанкроченного ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод» (НкВЗ), получит 250 млн рублей из федерального бюджета на строительство объектов инфраструктуры, сообщила начальник департамента по развитию предпринимательства и потребительского рынка администрации Кемеровской области Вероника Трихина на пресс-конференции в четверг.

По ее словам, начало строительства объектов инфраструктуры для этого промпарка ожидается в 2021 году.

В свою очередь, замгубернатора Кемеровской области по инвестициям, инновациям и предпринимательству Алексей Крупин уточнил, что в настоящее время промпарк располагает всеми необходимыми инженерными коммуникациями, однако их мощности недостаточны.

Согласно презентации индустриального парка на базе НкВЗ, которая имеется в распоряжении «Интерфакса», в настоящее время мощности площадки в части водоснабжения составляют 522 кубометра в сутки, газоснабжения – 10 тыс. кубометров в месяц, электроснабжения – 13,5МВт.

В настоящее время на базе промпарка работают 4 резидента. Якорный резидент – ООО «Спецсвязьоборудование», которое производит металлоконструкции и антенно-мачтовые устройства. Производительность компании – порядка 500 тонн металлоконструкций в месяц, за 2018 год ООО реализовало продукцию на 686 млн рублей. Как уточнил в четверг в ходе расширенного заседания комиссии общественной палаты Кемеровской области по поддержке предпринимательства и экономическому развитию директор ООО «Управляющая компаний «Новокузнецкий индустриальный парк» Алексей Клиновицкий, «Спецсвязьоборудованием» заключен контракт с «РусАЛом» (МОЕХ: RUALR) на поставку металлоконструкций для Тайшетского алюминиевого завода.

Кроме того, на территории промпарка работают ООО «СибПромМаш» (также специализируется на выпуске металлоконструкций, мехобработке), ООО «НИП-Логистик» (оказывает транспортно-логистические и складские услуги для ОАО «БелАЗ», осуществляет утилизацию вагонов и хранение ж/д запчастей) и ООО «Завод транспортных технологий» (ЗТТ), которое выпускает вездеходные аэросани (наземный транспорт, который может работать при любой погоде, температуре и отсутствии дорожного полотна).

В 2019 году ЗТТ планирует выпускать 4-5 аэросаней в месяц. По словам А.Клиновицкого, в настоящее время компания ведет переговоры об экспорте продукции в Казахстан.

По данным директора, в 2019 году, как ожидается, число резидентов промпарка вырастет. В частности, планируется создание завода по ремонту агрегатов карьерной техники, крупногабаритных шин и их переработки (инвестиции порядка 400 млн рублей), завода по производству металлоконструкций мощностью порядка 2 тыс. тонн в месяц (инвестиции порядка 700 млн рублей), ведутся переговоры о создании производства автомобильных радиаторов. При этом А.Клиновицкий не назвал компании, которые выступают инициаторами проектов и являются потенциальными резидентами.

Площадь производственной площадки промпарка составляет 21,1 га, производственных корпусов – 85 тыс. кв. метров, открытых площадок – 37 тыс. кв. метров. Площадка имеет присоединение к ж/д путям, протяженность ж/д путей на территории промпарка – 5,1 км, внутренних автодороги – 3,7 км.

ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод» выпускало железнодорожные грузовые вагоны, металлоконструкции, осуществляло техобслуживание и ремонт подвижного состава. Производственная мощность предприятия составляла 5 тыс. вагонов в год. С июля 2015 года завод остановил выпуск из-за падения спроса на вагоны. С февраля 2017 года НкВЗ находился в процедуре конкурсного производства. В декабре 2018 года конкурсное производство в отношении предприятия было завершено. Инвестор промпарка – ПАО «ТрансФин-М», основной кредитор НкВЗ.

ТАСС; 2019.02.21; В РЖД ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О СНОСЕ ВОКЗАЛА В ОДИНЦОВЕ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО МЦД

ОАО «Российские железные дороги» не планирует сносить вокзал в городе Одинцове Московской области, который является выявленным объектом культурного наследия, под создание первого диаметра МЦД-1 «Одинцово-Лобня». Об этом ТАСС сообщила пресс-служба компании.

Ранее председатель Московского областного отделения Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры (ВООПИиК) Евгений Соседов сообщил ТАСС, что в Одинцове начали разбирать водонапорную башню XIX века постройки, которая является частью единого ансамбля со зданием вокзала авторства известного архитектора Льва

Кекушева. Причем сам вокзал является выявленным объектом культурного наследия, но не внесен в соответствующий реестр и потому также находится под угрозой сноса, считают общественники.

«Снос вокзала на станции Одинцово не рассматривается», – сообщили в пресс-службе РЖД.

В компании подтвердили, что начали демонтаж водонапорной башни, предварительно проверив, что она не значится среди объектов культурного наследия федерального, регионального или местного значения.»Работы проводятся в рамках реализации проекта «Развитие диаметральных маршрутов городского железнодорожного сообщения в Московском транспортном узле, I этап: запуск пассажирского движения на диаметральных маршрутах Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск, которые позволят жителям Москвы и Подмосковья с комфортом и в короткое время добираться до нужных им станций», – добавили в пресс-службе.

В свою очередь, в подмосковном отделении ВООПИиК указывают, что водонапорная башня была построена по проекту 1870 года с насосной станцией и одиночным резервуаром и это было единственное сохранившееся здание такого типа на всей Московско-Брестской железной дороге.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6145158>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; СУД ПРИЗНАЛ НЕЗАКОННЫМ РЕШЕНИЕ ФАС О КАРТЕЛЕ УВЗ, АЛТАЙВАГОН ОБЖАЛУЕТ ВЫВОДЫ АРБИТРАЖА

Арбитражный суд Москвы признал незаконным решение ФАС России о картельном сговоре АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) с поставщиком деталей для вагона модели «18-194-1» – ООО «Научно-производственное предприятие (НПП) «Уником-Сервис», следует из картотеки арбитражных дел.

УВЗ доказал в суде, что законно не разрешил своему партнеру – «Уником-Сервису» – отгружать в адрес АО «Алтайвагон» (входит в «СДС-Маш» группы СДС) изделия для изготовления вагона «18-194-1». Так, уральский завод на основе лицензионного соглашения передал «Уником-Сервису» право на изготовление вставки адаптера, накладки износостойкой и упругого элемента триангеля, необходимых для производства модели «18-194-1», но оставил за собой право на согласование отгрузки этих элементов другим вагоностроителям. Правообладателем всех этих деталей, включая модель вагонной тележки, является УВЗ.

Согласно материалам дела, 1 марта 2017 года вице-президент АО «РЖД» направил письмо в адрес заместителя начальника **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**, в котором проинформировал, что по состоянию на 21 февраля того же года на сети РЖД выявлено 78 случаев неисправностей спорных деталей у грузовых вагонов, построенных «Алтайвагоном» в 2016 году и собственником которых является АО «СУЭК».

Суд счел, что УВЗ не согласовало разрешение «Уником-Сервису» на отгрузку деталей «в адрес третьих лиц по причине производственной необходимости».

При этом, по данным дела, «антимонопольный орган не дал какой-либо оценки» тому, что между УВЗ и его партнером по выпуску деталей действовал лицензионный договор.

Кроме того, арбитраж пришел к выводу, что решение ФАС России «вынесено с нарушением норм, как гражданского законодательства, так и закона о защите конкуренции, и нарушает права и законные интересы» УВЗ «в сфере предпринимательской деятельности, ставя под сомнение его деловую репутацию».

15 февраля «Алтайвагон», выступавший третьим лицом в рассматриваемом деле, направил апелляционную жалобу на выводы первой инстанции в Девятый арбитражный апелляционный суд. Заявление пока не принято к производству.

Ранее сообщалось, что в сентябре 2018 года ФАС России признала УВЗ и «Уником-Сервис» нарушившими пункт 54 статьи 11 федерального закона «О защите конкуренции», что привело к ограничению конкуренции на рынке реализации инновационных вагонов модели «18-194-1» (нагрузка колесной пары – 25 тс).

Вместе с тем, ФАС решила не предписывать участникам сговора устранить нарушение антимонопольного законодательства в связи с тем, что между УВЗ и «Алтайвагоном» в марте 2018 года лицензионный договор на изготовление инновационных вагонов был расторгнут.

При этом в УВЗ тогда же заявили «Интерфаксу», что ФАС приняла решение о сговоре «с нарушением императивных требований действующего законодательства РФ».

«Корпорация «Уралвагонзавод» категорически не согласна с вынесенным решением, считает его незаконным и необоснованным. Мы не нарушали антимонопольного законодательства и действовали исключительно в целях безусловного обеспечения транспортной безопасности», – отмечал представитель УВЗ.

«Факт сговора признан. УВЗ целенаправленно сорвал наш контракт с СУЭК, поэтому мы в судебном порядке выставим УВЗ сумму, предъявленную нам СУЭК за невыполнение контракта», – сообщал тогда «Интерфаксу» гендиректор «Алтайвагона» Дмитрий Медведев.

Так, между «Алтайвагоном» и «Уралвагонзаводом» 30 декабря 2013 года был заключен лицензионный договор на 10 лет, согласно которому комплектующие к тележке поставляются только теми производителями, которых одобрил УВЗ. Для этого «Алтайвагон» заключил договор поставки с НПП «Уником-Сервис».

Однако 7 апреля 2017 года НПП «Уником-Сервис» неожиданно уведомило завод, что приостанавливает поставки продукции третьим лицам «ввиду запрета «Уралвагонзавода». При этом УВЗ разрешил отгрузку комплектующих «Уником-Сервиса» трем вагонным ремонтным компаниям РЖД для текущего ремонта подвижного состава своей «дочки» – ООО «УВЗ-Логистик». В результате «Алтайвагон» из-за отсутствия деталей не смог выполнить контракт на поставку инновационных вагонов для АО «СУЭК».

Отмечалось, что уральский завод также отказывал в согласовании реализации деталей и в адрес ЗАО «Уральская вагоноремонтная компания», ООО «Техноком», ООО «Торговый дом КВСЗ», ПАО «Крюковский вагоностроительный завод», АО «ВРК-3» и АО «ВСЗ», тогда как реализация деталей в адрес входящих в группу УВЗ компаний не прекращалась.

Между тем, УВЗ в ходе рассмотрения дела отмечал, что отказ в отгрузке деталей алтайскому заводу был связан с выявленным браком в выпускаемых «Уником-Сервисом» изделиях.

«Алтайвагон» входит в холдинг «СДС-Маш» группы «Сибирский деловой союз» (СДС). Предприятие выпускает грузовые вагоны, в том числе цистерны, полувагоны, крытые вагоны и платформы. Головное предприятие в Новоалтайске (Алтайский край) занимается разработкой и изготовлением новых моделей, а также осуществляет ремонт грузовых вагонов. Филиал в Рубцовске производит стальное литье.

«Уралвагонзавод» – многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускающий около 100 видов продукции, в частности, военную технику, дорожно-строительные машины, цельнометаллические полувагоны, специализированные вагоны и железнодорожные цистерны.

«Уником-Сервис», согласно данным его сайта, «имеет долгосрочный опыт сотрудничества с «Уралвагонзаводом» в области разработки и внедрения в производство изделий из уретановых эластомеров для комплектации тележек грузовых вагонов». По данным системы «СПАРК-Интерфакс», на 2 ноября 2018 года компания на 60% принадлежала ООО «Макрон-СТ» (Москва) Алексея Мороховца, который возглавляет или владеет еще рядом фирм в Москве и Свердловской области. Еще 9,7% в «Уником-Сервисе» принадлежит Елизавете Пановой, по 7,5% – Сергею Медведеву и Анастасии

Черновой, 5,13% – Евгению Гробову, 5% – Сергею Жирнову, 3,75% – Сергею Буторину, 2,5% – Михаилу Попову.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.21; СУД АНОНСИРОВАЛ СТАРТ ПРОЦЕССА ПО ТЕРАКТУ В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА

Московский окружной военный суд (МОВС) приступит 25 февраля к рассмотрению уголовного дела о теракте, совершенном весной 2017 года в метрополитене Санкт-Петербурга. Об этом 21 февраля сообщает «Интерфакс» со ссылкой на пресс-службу суда.

«Предварительное судебное заседание по уголовному делу назначено на 25 февраля», – сказала пресс-секретарь Ирина Жирнова.

1 февраля официальный представитель Генпрокуратуры России Александр Куренной заявил, что следователи завершили свою часть работы по уголовному делу о теракте в Северной столице и передали материалы в суд.

В апреле 2018 года представитель СК России Светлана Петренко заявила, что террористов, совершивших взрыв в метро, удалось вычислить по электронным следам. Были задержаны 11 человек, в том числе организатор атаки. В июле следствие признало 112 человек потерпевшими по делу о теракте.

Трагедия произошла днем 3 апреля 2017 года на перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт – 2». В одном из вагонов поезда произошел взрыв, в результате которого погибли 16 человек, в том числе террорист-смертник Акбаржон Джалилов. Более 100 человек пострадали.

В тот же день на станции «Площадь Восстания» было обнаружено еще одно взрывное устройство. Атаку удалось предотвратить.

<https://iz.ru/848491/2019-02-21/sud-anonsiroval-start-protcessa-po-teraktu-v-metro-peterburga>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЛАДИМИР ГОНДУСОВ; 2019.02.21; ЗАСТРЯЛ НА ПЕРЕЕЗДЕ; КАК РАЗВЯЗАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОМОБИЛЬНЫЕ УЗЛЫ?

Поезд идет, машины стоят. Так в Подмосковье продолжается десятилетиями. Проблем немало и сегодня, но областная программа «Свободный переезд» за последние годы «развязала» немало запутанных железнодорожно-автомобильных узлов.

Часы простоя. Кто виноват?

На подмосковных трассах в ожидании открытого шлагбаума на железнодорожных переездах можно потерять немало времени. Причина ясна: через область проходят одиннадцать важнейших стратегических нитей, которые связывают столицу с регионами и по которым мчатся грузовые и пассажирские составы, а в последние годы – «Сапсаны», «Ласточки», «Стрижи» и другие скоростные «пернатые». «Артерии» экономики, как порой называют железнодорожные пути, расположенные в одном уровне с автодорогами, давно стали «больной» проблемой региона.

- В Московской области на главных и подъездных к предприятиям путях находятся более 490 железнодорожных переездов, – говорит начальник Главного управления дорожного хозяйства Московской области Константин Ляшкевич. – На некоторых из них в часы пик, то есть с шести до десяти утра, шлагбаум открывается для проезда автотранспорта в общей сложности лишь на 30-40 минут. Отсюда – многокилометровые пробки. Вместе с другими машинами вынуждены ждать открытие шлагбаума и скорая помощь, и пожарные.

...Железная дорога разделила 70-тысячный Павловский Посад на две части еще в 1865 году. С той поры стало только хуже, ведь на Горьковском направлении проходят 133 состава в сутки! В 2010 году по железной дороге помчались скоростные поезда, и потому переезд закрыт часами. Чтобы переехать из одного конца города в другой, автомобилисты выстраивались перед переездом в огромную очередь. В теплое время года, когда от «зимней спячки» просыпались дачники, город накрывал настоящий транспортный

коллапс. Ситуацию осложняло и то, что единственная в городе станция скорой помощи находится в его южной части. Когда поступал вызов в северную часть, неотложкам приходилось ждать открытия переезда в общей очереди. Такая же проблема существовала и с пожарными машинами, и с полицией...

Такая ситуация была привычной для многих районов Подмосковья. А тем временем росло население области, повышалась мобильность жителей, а соответственно, – напряженность трафика. Росло и количество пробок в местах пересечения автодорог и железнодорожных путей.

Впрочем, речь идет не только о потерянном времени и нервах. Ежегодно несколько человек погибают и получают увечья на пересечении путей с автодорогами. Железнодорожники в один голос с автоинспекторами утверждают, что во всех подобных случаях виноваты нетерпеливые, а зачастую и нетрезвые водители, которые норовят проскочить перед приближающимся составом. Их не пугает ни смертельная опасность, ни штрафы. «Водители очень недисциплинированы, не реагируют на красный свет светофора, – отмечает дежурная по одному из переездов Виктория Александрова. – Приходится даже включать заградительную сигнализацию для электричек, задерживать поезда».

Бороться с этим можно было единственным способом – развести железные и автомобильные дороги по разным уровням.

«Свободный переезд»

Проблема жителей Павловского Посада была решена летом 2015 года. Забыть о пробках у шлагбаума местным жителям помог новый путепровод тоннельного типа, построенный в рамках губернаторской программы «Свободный переезд». Под железной дорогой прорыли тоннель, его протяженность, к слову, составила всего 50 метров, но эти метры стали поистине «золотыми» для 25 тыс. автомобилей, которые ежедневно стояли в ожидании открытия шлагбаума! Заодно строители реконструировали два моста через реку Волхонку, автодорогу по Большому Железнодорожному проезду и улице Фрунзе и проложили 850 метров нового дорожного полотна.

- Хочу поблагодарить жителей за терпение – наши строители работали активно, днем и ночью, шумели, мешали, но сделали все для того, чтобы за 14 месяцев построить этот переезд. Благодарю строителей, которые сдали объект в срок и, не увеличив смету, смогли не только построить переезд, но и благоустроить прилегающую территорию, – сказал на открытии нового путепровода губернатор Подмосковья Андрей Воробьев.

А вот как оценили жители Павловского Посада его открытие. «Чувствуем себя так, словно рухнула Берлинская стена», – говорит Денис Клементьев. «Чтобы уехать из города, нужно было простоять как минимум полчаса, и это еще не в пиковое время! Теперь эта проблема позади», – считает Александр Чистяков. «Честно говоря, думали, что строительство затянется, – признается Игорь Мерещенков, – ведь в газетах писали о том, что в проекте была найдена масса погрешностей. Да и объем работ нешуточный: переносили газопроводы, электросети, канализацию, водопровод. Но строители сдали объект в срок! Слышал, что работников даже наградили. Молодцы ребята, профессионально сработали!» Областная программа «Свободный переезд», стартовав в 2013 году, со временем начала «развязывать» самые запутанные железнодорожно-автомобильные узлы. Такие, например, как путепровод у платформы Хлебниково в Долгопрудном, который строился целых семь лет, а альтернативы объехать вечно закрытый шлагбаум по другой дороге у жителей некоторых микрорайонов города просто не было.

Единственным решением проблемы могло стать сооружение современного путепровода. К его сооружению были привлечены специалисты из многих районов области, перед которыми было поставлено немало задач, в том числе – вынос из зоны строительства водопроводных, газо- и электросетей, для чего необходимо было отселить жильцов

четырёх двухэтажных домов и нескольких коттеджей, а также расчистить территорию от расположенного здесь гаражного «шанхая».

Путепровод протяженностью два километра, из которых 620 метров идут над железной дорогой, с двумя полосами движения в каждую сторону, барьерными ограждениями, дорожками для пешеходов, двумя съездами, звукозащитными щитами и, разумеется, соответствующим освещением вступил в строй в декабре 2014 года. Как отметил в прямом эфире телеканала «360 Подмосковье» Андрей Воробьев, «путепровод позволил решить проблему местных жителей с многочасовыми заторами. Раньше туда не могли вовремя проехать ни пожарные, ни скорая помощь. Это был самый проблемный переезд в регионе. И строители нас не подвели. Теперь жители смогут вовремя добраться до дома без прозябания в пробках».

Стоимость путепровода составила около 6 млрд руб., треть средств ушла на инфраструктуру.

Путепровод у платформы Хлебниково в Долгопрудном стал первым объектом, построенным в рамках программы «Свободные переезды». За ним последовали другие. Из 19 путепроводов, первоочередное строительство которых было обозначено шесть лет назад, большинство уже построены. А на состоявшемся недавно заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и области отмечалось, что до 2020 года в столичном регионе должны исчезнуть все одноуровневые пересечения автомобильных и железных дорог.

Ударно завершился в этом плане и год 2018: 26 декабря был открыт важнейший для жителей Подмосковья и дачников путепровод в Ногинском районе. Новая дорога позволит не стоять в чудовищных пробках перед железнодорожным переездом на 20-м км Носовихинского шоссе. Открытия дороги особенно ждали жители деревни Вишняково и города Электроугли. Раньше, чтобы попасть на Носовихинское шоссе, им приходилось ждать часами, ведь через этот участок проходит Горьковское направление дороги, одно из самых загруженных в России. Автомобильное движение фактически блокировалось. «Открытие путепровода – это важное событие, – сказал присутствовавший на церемонии губернатор области Андрей Воробьев. – Он открыт в срок, сделан качественно. Это уже шестой по счету переезд этого года, и эту важную работу мы продолжаем в разных районах Подмосковья...»

Руку протянул бизнес

Помимо программы «Свободный переезд» в нынешнем году в регионе началось строительство платных путепроводов на условиях государственно-частного партнерства, которое предполагает, что путепроводы создаются на концессионной основе, то есть с согласия властей, но без привлечения бюджетных средств. После окончания строительства новые дороги будут переданы в собственность Московской области. Более 20 лет все затраты на содержание и ремонт построенного объекта ложатся на инвестора, взамен – выручка от оплаты проезда.

«Области необходимы минимум сто путепроводов, на это никаких денег из бюджета не хватит, поэтому к строительству привлекли инвесторов. Планируется построить 50 платных путепроводов. Госконтракт на их строительство заключен. Компания-проектировщик с учетом транспортного потока, его интенсивности, наличия альтернативных переездов, перспектив транспортного и градостроительного развития и т. д. определила места первых платных путепроводов. Они выбраны там, где наиболее остро стоит проблема транспортных заторов», – отметил Константин Ляшкевич.

Путепроводы будут иметь тоннельный вид либо проходить над железнодорожными путями. Все они будут удобны и экологичны за счет применения современных материалов и технологий. И, несомненно, облегчат дорожную ситуацию, как это происходит на платных автотрассах. При этом каждый платный путепровод будет иметь бесплатный

«дублер», который должен располагаться на расстоянии не больше чем 5 км от платного переезда.

В этом году стартует строительство двух платных двухполосных путепроводов – в Наро-Фоминском городском округе и Одинцовском районе. Первый – у станции Акулово – должен наладить транспортное сообщение между Кубинкой и Наро-Фоминском. Он также соединит автодороги федерального значения – М-3 «Украина» и М-1 «Беларусь».

Второй путепровод появится у села Саввинская Слобода и обеспечит прямое сообщение между Звенигородом и Рузой, а также между дорогами А-107 и А-108.

Оба путепровода будут сданы в следующем году.

Как сообщил министр инвестиций и инноваций Московской области Денис Буцаев, в ближайшее время начнется строительство еще шести переездов в разных районах и городских округах: Пушкинском, Раменском, Домодедовском, Наро-Фоминском, Можайском, Дмитровском.

По информации инвестора, максимальная плата за проезд по новым путепроводам составит 40-45 руб. для легковых автомобилей. Стоимость проезда на существующих платных переездах в близлежащих к Подмосквовью областях – Нижегородской и Рязанской – 20-40 руб.

«Как показывает практика, у водителей нет жесткого отторжения по отношению к платным дорогам или платному путепроводу. Вопрос всегда в цене, в ее адекватности и соотношении цена-качество. И потому каждый автомобилист будет решать сам, платить или нет», – считает координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов.

При этом бесплатно и без задержек смогут проезжать по путепроводам машины скорой помощи, автомобили аварийно-спасательных служб, полиции и федеральной почтовой службы. Не будет взиматься плата с местного общественного транспорта, за исключением такси, маршруток и междугородных автобусов.

<http://transportrussia.ru/item/4799-zastryal-na-pereezde.html>

ТАСС; 2019.02.21; МОНИТОРИНГ ЗА СУДОХОДСТВОМ В АРКТИКЕ СТАНЕТ КРУГЛОСУТОЧНЫМ

Ситуационный центр, который создадут в Мурманске, позволит круглосуточно отслеживать движение судов и управлять им, сообщил начальник управления дирекции Северного морского пути (СМП) Росатома Александр Ольшевский на международной конференции «Арктика 2019» в Москве.

Ранее сообщалось, что госкорпорация «Росатом» планирует создать ситуационный центр арктического судоходства в Мурманске через два года. Центр в том числе будет заниматься прокладкой наиболее оптимальных маршрутов во льдах между образующимися трещинами, что оптимизирует расходы судовладельцев.

«Мы, Росатом, представили 15 февраля в правительство проектный план, где предусмотрено создание штаба морских операций, который бы организовывал ледокольную проводку, организовывал плавание судов. В планах у нас создать ситуационный центр в Мурманске, операторы которого работали бы круглосуточно – в отличие от того, что сейчас», – сказал Ольшевский.

Он отметил, что управление флотом должно быть круглосуточным, тогда как сейчас администрация Севморпути работает только в будние дни в дневное время. По его словам, в ситуационном центре будет круглосуточно дежурить оператор, который будет отслеживать движение судов, выходить с ними на связь и решать другие оперативные задачи.

Распоряжением правительства РФ от 15 марта 2013 года для управления СМП было создано Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути», подведомственное Федеральному агентству морского и речного транспорта РФ. В функции администрации входит выдача разрешений на плавание судов

в акватории СМП, мониторинг и предоставление информации о гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановке на СМП, содействие в проведении поисковых и спасательных работ.

<http://tass.ru/ekonomika/6143632>

ТАСС; 2019.02.21; ЭКСПЕРТ: ПОРТ НА КАМЧАТКЕ ПОЗВОЛИТ ВЫСТРОИТЬ ЕДИНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ АРКТИЧЕСКУЮ ЛИНИЮ

Строительство порта для перевалки грузов по Северному морскому пути (СМП) на Камчатке позволит выстроить единую транспортную арктическую линию и соединить российские порты с азиатскими, европейскими и североамериканскими. Такое мнение выразил гендиректор «Корпорации развития Камчатки» Николай Пегин на международной конференции «Арктика 2019» в Москве.

Ранее Ленинградская область и Камчатский край договорились о создании терминала для перевалки контейнеров, которые будут перевозиться по Северному морскому пути. Терминал планируется построить в Авачинской бухте, конкретное место расположения будет определено в марте.

«Формирование [на Камчатке] порта-хаба с регулярными грузовыми линиями позволит и значительно увеличить грузооборот портов [СМП], и интегрировать их с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы и Северной Америки за счет формирования арктической транспортной линии», – сказал Пегин.

По его словам, выбор Камчатки как места расположения хаба неслучаен: Авачинская бухта будет самым высокоширотным незамерзающим портом на Севморпути и сможет обслуживать суда в течение круглого года. Эксперт считает, что построенный там порт поможет сделать СМП частью единой арктической линии перевозки грузов.

Ранее глава Ленинградской области Александр Дрозденко сообщал, что область ведет переговоры о создании новых возможностей доставки контейнерных грузов из стран Азии через Северный морской путь, чтобы затем через порт Росток доставлять их в остальные портовые терминалы Европы.

Власти Камчатки работают над проектом морского перегрузочного терминала в Авачинской бухте. Терминал облегчит перевалку грузов с судов тяжелого ледового класса на суда более легкого класса для поставки продукции в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Регион географически расположен так, что при освоении Северного морского пути самым высокоширотным незамерзающим портом может быть порт Петропавловск-Камчатский.

<https://tass.ru/ekonomika/6143427>

ПОРТНЬЮС; ВИТАЛИЙ ЧЕРНОВ; 2019.02.21; КЛЮЧНИКИ АРКТИКИ

В России завершилось формирование новой структуры управления Арктикой. За ее развитие будут отвечать в разной степени сразу несколько структур: Минвостокразвития, **Минтранс**, «Росатом», госкомиссия по вопросам развития Арктики. Задача перед ними стоит сложная: в настоящее время подтвержденная грузовая база Севморпути не превышает 53 млн тонн в год в 2024 году при целевом показателе в 80 млн тонн в год.

Северная вертикаль

Новая конструкция системы управления Арктикой в целом сложилась. За развитие Севморпути будут непосредственно отвечать госкорпорация «Росатом» и **Минтранс** России.

Как сообщил в ходе выступления на II Конгрессе «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», организованном ИАА «ПортНьюс», заместитель начальника управления развития Севморпути и прибрежных территорий Дирекции Северного морского пути Михаил Белкин, ФГУП «Гидрографическое предприятие», как и ФГУП «Атомфлот», будет находиться в ведении данной дирекции, возглавляемой Вячеславом Рукшей.

Как пояснил Михаил Белкин, «Гидрографическое предприятие» в ведении «Росатома» будет заниматься навигационно-гидрографическим обеспечением (издавать рекомендации по маршрутам судов, системам позиционирования судов), управлением и строительством специализированной инфраструктуры на Северном морском пути (морские каналы, система управления движением судов и гидротехнические сооружения).

Присутствовавшая на Конгрессе заместитель руководителя **Росморречфлота** Надежда Жихарева подтвердила, что решение о передаче предприятия в «Росатом» министром принято.

В свою очередь, «Атомфлот» будет заниматься информационным обеспечением арктического судоходства, ледокольной проводкой судов, предоставлять портовые и лоцманские услуги, обеспечивать аварийно-спасательную готовность, эксплуатировать атомные ледоколы и вспомогательный флот.

Как сообщил в ходе Конгресса генеральный директор ФГУП «**Росморпорт**» Андрей Лаврищев, система управления движением судов, автоматическая идентификационная система (АИС), лоцманская служба «**Росморпорта**» в Арктике останутся в ведении данного предприятия.

За **Минтрансом** на Севморпути сохраняются функции нормативного регулирования судоходства, обеспечения выполнения международных обязательств, федерального государственного контроля в сфере транспорта, госпортконтроля, нормативно-правового регулирования и контроля обеспечения безопасности мореплавания, управления капитанами морских портов, утверждения перечня портовых сборов. По согласованию с «Росатомом» **Минтранс** будет утверждать Обязательные постановления в морских портах, Правила ледокольной проводки судов и ледовой лоцманской проводки, Перечень портовых сборов, решения об открытии морских портов и т.д.

Помимо «Росатома» и **Минтранса** арктическими вопросами будет заниматься Минвостокразвития, которое из-за этого планируется переименовать в министерство развития Дальнего Востока и Арктики. Вопросы развития Арктики в Минвостокразвития будет курировать Александр Крутиков, являющийся первым заместителем министра.

Кроме того, полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев был назначен главой госкомиссии по вопросам развития Арктики. «Чтобы получить максимальный эффект развития Арктической зоны, все наши планы должны быть увязаны с планами развития государства в целом и, конечно, с бизнес-планами и региональными планами. Для того чтобы работать в этом направлении дальше, я принял решение об обновлении состава Государственной комиссии по вопросам развития Арктики и подписал соответствующее решение. Комиссия станет более компактной, при этом она должна быть, естественно, деловой, её работа должна быть более интенсивной, учитывая масштабность задач. Распоряжение я подписал. Возглавит комиссию Юрий Петрович Трутнев», – заявил глава правительства России Дмитрий Медведев, комментируя назначение.

Юрий Трутнев уже выступил с инициативой создания в Арктике системы преференций, которые, однако, будут отличаться от льгот, предоставляемых в рамках Свободного порта Владивосток и территорий опережающего развития. Конкретные параметры этих преференций пока не объявлены.

Исходя из получившейся в итоге конфигурации системы управления Арктикой вырисовывается схема, в соответствии с которой решением конкретных транспортных вопросов и оперативным управлением Северным морским путем будет заниматься «Росатом», **Минтранс** продолжит формировать и совершенствовать нормативно-правовую базу в транспортной сфере применительно к Арктике, осуществлять транспортный контроль и надзор, а Минвостокразвития – отвечать за развитие арктических территорий. Надо всей конструкцией будет стоять госкомиссия по развитию Арктики, координирующая и направляющая всех участников процесса.

Задача перед всеми обладателями «ключей» от Арктики стоит очень непростая: обеспечить объем перевозок по Севморпути к концу 2024 года на уровне 80 млн тонн в год. Как рассказал ИАА «ПортНьюс» Михаил Белкин, в случае реализации лишь подтвержденных проектов (Ямал-СПГ, Арктик СПГ-2, проекты «Норникеля», транзит) ежегодный объем перевозок составит не более 53 млн тонн в год, в связи с чем необходимо обеспечить реализацию дополнительных проектов. В настоящее время речь идет о планах создания терминала по перевалке угля «Чайка» и освоения Пайяхского месторождения (терминал «Бухта Север»). Тем не менее, с ними пока возникли определенные сложности, однако они принципиально разрешимы, уверен Михаил Белкин. Ранее Юрий Трутнев, со своей стороны, также подтвердил журналистам, что обеспечение годового грузопотока в 80 млн тонн в год в 2024 году – сложная, но реалистичная задача. По его мнению, если обладатели лицензий на добычу полезных ископаемых не способны выполнять их условий, то их необходимо лишать этих лицензий и передавать их другим компаниям.

Нетепличные условия

Задача развития Севморпути осложняется тем, что, по мнению представителей российской науки, не стоит надеяться на глобальное потепление в Арктике. Как рассказал в интервью ИАА «ПортНьюс» врио гендиректора Института океанологии РАН Алексей Соков утверждение, что Арктику точно ждет длительный период потепления, является спекуляцией, о чем более подробно мы писали ранее >>>>

Поэтому от программы строительства новых мощных ледоколов и арктических судов с ледовым классом никуда не уйти. По данным, приведенным в ходе совещания в **Росморречфлоте** в январе 2019 года с участием представителей Минпромторга, Минэкономразвития, Минприроды, Минэнерго, перспективная потребность в судах до 2024 года для обеспечения перевозок по Северному морскому пути оценивается в 74-76 ед., не считая ледоколов.

В настоящее время по долгосрочным договорам тайм-чартера для работы на Севморпути зафрахтованы 33 судна, в эксплуатации находятся 14: девять газовозов ледового класса Arc7, одно конвенциональное судно-газовоз и четыре буксира ледового класса.

В 2019 году в эксплуатацию на Севморпути должны быть введены шесть газовозов Arc7, семь конвенциональных судов-газовозов, два танкера для перевозок газового конденсата Arc7, один портовый ледокол мощностью 12 МВт. В 2020 году должны начать работу на арктической магистрали еще три конвенциональных газовоза. Грузоотправителем по всем указанным судам выступает ПАО «НОВАТЭК».

Помимо судов для «НОВАТЭКа», на совещании были представлены расчеты потенциальной потребности в судах для ряда компаний, имеющих намерения работать в Арктике: 11 балкеров для ООО «УК «ВостокУголь»; до десяти танкеров класса Arc7, конвенциональный танкер дедвейтом 150 тыс. тонн, до четырех судов портфлота для АО «Нефтегазхолдинг»; семь судов ледового класса Arc7 и три Arc5 для ООО «Газпромнефть-Ямал»; 15 балкеров для ООО «УК «Северная звезда» и от двух до четырех балкеров ледовых классов Arc5-Arc8 для ООО «ГДК «Баимская».

Кроме того, было отмечено, что имеется потребность в новом аварийно-спасательном и гидрографическом флоте, предназначенном для работы в Арктике.

Здесь возникает другая проблема: как достичь синергетического эффекта для российской промышленности от реализации столь масштабной судостроительной программы.

В соответствии с действующим законодательством, за судами, плавающими под государственным флагом Российской Федерации, закрепляется исключительное право на морские перевозки нефти, природного газа, газового конденсата и угля, добытых на территории России или территории, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, и погруженных на суда в акватории Северного морского пути. В то же время

правительству предоставляется право принятия решений о морских перевозках указанных грузов с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств.

Юрий Трутнев в феврале 2019 года высказался в пользу разрешения уже построенным судам «НОВАТЭКа» осуществлять каботаж на судах иностранного происхождения до того, как компания сможет построить необходимый флот на российских верфях.

Как рассказал в ходе II Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» заместитель директора департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Николай Шабликов, со своей стороны Минпромторг готовит изменения в постановление правительства №719, где будут определены критерии для определения российского происхождения судна. Кроме того, рассматривается возможность предоставления субсидий для судостроительного комплекса «Звезда» в Приморском крае, где планируется строить большинство арктических судов. Также действуют госпрограммы поддержки отечественного судостроения, такие как субсидирование процентных ставок по кредитам и лизинговым платежам, судовой утилизационный грант, льготный лизинг.

Подводя итог, можно сказать, что подготовительная организационная работа и выяснение, кто будет в Арктике «главный», в целом, завершена. Теперь предстоит тяжелая работа по формированию системы стимулов для арктических инвестиций, подготовке кадров, строительству специализированного арктического флота, развитию северной инфраструктуры. Насколько успешной окажется эта работа, станет ясно менее чем через шесть лет.

<http://portnews.ru/comments/2634/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ЗАКОНОПРОЕКТ, УПРОЩАЮЩИЙ ДЛЯ НОВАТЭКА СТРОИТЕЛЬСТВО СПГ-ХАБА НА КАМЧАТКЕ, ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ В I ЧТЕНИИ

Госдума на заседании в четверг приняла в первом чтении законопроект, который позволит упростить для «НОВАТЭКа» строительство плавучего терминала по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) на Камчатке.

Законопроект был внесен правительством в Госдуму в декабре. Согласно документу, к территориям опережающего развития (ТОР) следует относить части поверхностных водных объектов.

«Если посмотреть на карту, то видно, что многие ТОРы выходят к границам морей и, соответственно, есть проекты. Я назову просто самые крупные – это «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK), который строит достаточно большой газоперевалочный пункт, и как раз большинство деятельности будет осуществляться не на территории суши, а на территории воды, и этот проект не подпадает под режим ТОРа и не обеспечивается льготами, ломается сама финансовая модель реализации этого проекта», – заявлял ранее, представляя законопроект на заседании комитета по собственности Госдумы, замглавы Минвостокразвития Павел Волков.

По его словам, в рамках ТОР есть еще достаточно много проектов, которые связаны с различными гидротехническими сооружениями, где резиденты собираются начинать работу.

«У нас если брать аналогичный режим свободного порта Владивосток, я напомним, что там режим распространяется на акватории портов и многие вопросы, которые связаны с реализацией проектов строительства гидротехнических сооружений и других видов деятельности, которые связаны с выходом на воду, он решен. Вот у ТОРа такого нет», – добавил он.

Как сообщалось, «НОВАТЭК» планирует построить терминал по перевалке и хранению СПГ на Камчатке с грузооборотом 20 млн тонн в год для оптимизации транспортных расходов при доставке СПГ со своих арктических проектов, расположенных на

полуостровах Ямал и Гыдан, на основной рынок потребления СПГ – в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Инвестиции в строительство СПГ-терминала на Камчатке оцениваются в 108 млрд руб. При этом частные инвестиции в проект терминала (строительство плавучих хранилищ и объектов береговой инфраструктуры) оцениваются в 69,5 млрд рублей. Бюджетные инвестиции (подходной канал и объекты безопасности мореплавания) составят 38,5 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ТРАНСПОРТИРОВКА НЕФТИ ПО СМП К 2024Г ВЫРАСТЕТ ДО 13,5 МЛН Т, СПГ – ДО 40,2 МЛН Т – МИНЭНЕРГО

Транспортировка углеводородов Северным морским путем к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Минэнерго.

Из них 13,5 млн тонн будет приходиться на нефть, 40,2 млн тонн – на сжиженный природный газ и газовый конденсат, 12 млн тонн – на уголь.

Эти показатели были подготовлены на основе данных недропользователей в рамках проработки вопроса обеспечения грузопотока по Северному морскому пути.

По расчетам Минэнерго, отправителями СПГ станут проекты «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ», нефть будет транспортироваться, в основном, с Новопортовского месторождения «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN) и Пайяхинского проекта «Нефтегазхолдинга» Эдуарда Худайнатов. Экспорт угля с западной части полуострова Таймыр будет осуществлять «Востокуголь».

Новопортовское месторождение и «Ямал СПГ» уже запущены в эксплуатацию. Ввод первой очереди «Арктик СПГ» намечен на 2022 г. Первый танкер с нефтью Пайяхинского месторождения будет отправлен в 2023-2024 гг. В то время как экспортировать уголь с Таймыра планируется начать с 2020 г.

Минэнерго отмечает, что, по информации недропользователей, только проекты, реализуемые «НОВАТЭКом» и «Нефтегазхолдингом», предполагают транспортировку сырья как в западном, так и в восточном направлении.

«Принимая во внимание начальный этап реализации этих проектов, не представляется возможным достоверно оценить грузопоток в восточной части Северного морского пути (от пролива Вилькицкого до Берингова пролива) в общей структуре поставок углеводородного сырья. Однако, на сегодняшний день в наш прогноз заложены следующие диапазоны распределения грузопотоков на западный и восточный маршруты по разным видам углеводородного сырья: СПГ и газовый конденсат – от 70%/30% до 10%/90%, нефть от 70%/30% до 30%/70%. Что в итоге позволяет нам рассчитывать на восточный грузопоток по 3 проектам равный 53 млн т в год», – отмечает представитель министерства.

Как сообщалось, правительство поручило Минтрансу, Минэнерго и другим ведомствам в феврале подготовить прогнозные данные по грузопотокам в восточной части СМП (от пролива Вилькицкого до Берингова пролива) на период до 2040 года.

ТАСС; 2019.02.21; ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА» ЗАВЕРШИЛ ПОСТАВКУ ГРЕБНЫХ ВИНТОВ ДЛЯ АРКТИЧЕСКИХ ГАЗОВОЗОВ

Центр судоремонта «Звездочка» (Северодвинск, Архангельская область, входит в Объединенную судостроительную корпорацию) завершил поставку гребных винтов для строящихся в Южной Корее арктических газозовов типа «Ямал». Об этом сообщила в четверг пресс-службы предприятия.

«Центр судоремонта «Звездочка» завершил исполнение контракта на поставку комплектов гребных винтов для строящихся в Южной Корее газозовов типа «Ямал». Специалисты Центра пропульсивных систем «Звездочки» предъявили заказчику готовые изделия, а 21

февраля завершающий поставку комплект лопастей гребных винтов был отгружен в адрес верфи-строителя», – говорится в сообщении.

Поставки комплектов гребных винтов осуществлялись в рамках контракта «Звездочки» с финской компанией ABB Oy Marine Ports, комплектующей пропульсивными комплексами AZIPOD строящиеся на верфи Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering арктические газовозы. Всего изготовлено и поставлено заказчику 45 комплектов, состоящих из ступицы, обтекателя и лопастей гребного винта.

«Всего судов 15, по три комплекта винтов на каждое судно: два рабочих, которые устанавливаются сразу, и один запасной. По этому контракту мы работали около пяти лет в том графике, который для нас установил заказчик», – пояснили ТАСС в пресс-службе.

Масса каждого из винтов составляет около 40 т, диаметр – почти 6 м. Винты изготовлены из нержавеющей стали и предназначены для эксплуатации на судах с ледовым классом Arc7.

<https://tass.ru/spb-news/6143656>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; СУДОВЛАДЕЛЕЦ ИЗ ФРГ ПЫТАЕТСЯ ОБЖАЛОВАТЬ В КС РФ ШТРАФ, ПОСТАВИВШИЙ КОМПАНИЮ НА ГРАНЬ БАНКРОТСТВА

Конституционный суд РФ принял к рассмотрению жалобу немецкой компании Conti, оштрафовой в России почти на 1 млрд рублей за попытку ее танкера уйти из порта Усть-Луга без разрешения таможи, следует из картотеки суда. Корабль сразу вернулся, нарушение было мелким, а наказание оказалось «катастрофически значительным» и ведет к краху компании, говорится в жалобе.

Причиной обращения стали события пятилетней давности, когда танкер Conti Agulhas, зафрахтованный международным трейдером «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH) – Litasco SA – отправлялся из порта Усть-Луга с 30 тыс. тонн нефтепродуктов, отгруженных ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез», ОАО «СИБУР Холдинг», ЗАО «Антипинский НПЗ» и ОАО «Газпром нефтехим Салават». Сотрудник судового агента – ЗАО «Инфотек Балтика», которое занималось оформлением документов в Усть-Луге, 2 апреля 2014 года передал капитану танкера разрешение от портнадзора на отход судна. Однако позднее оказалось, что от Центральной энергетической таможи (ЦЭТ) разрешения не было, и по ее требованию танкер, не пересекая российскую границу, через три часа вернулся в Усть-Лугу.

В июле 2015 года ЦЭТ оштрафовала Conti 145. Schiffahrts-GmbH & Co KG MT «Conti Agulhas» (это полное название компании-судовладельца – ИФ) на 914 млн рублей за попытку судна покинуть территорию Таможенного союза без разрешения таможи (часть 1 статьи 16.1 КоАП РФ). Несмотря на размер, штраф был минимально возможным по кодексу – половина от стоимости груза и самого танкера. Санкция допускает и трехкратный размер штрафа.

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТ

Изначально арбитражные суды, где Conti попыталась обжаловать наказание, отменили штраф, не увидев вины судовладельца в происшедшем. Соответствующее решение суда вступило в силу 14 марта 2016 года. Но кассация с этим выводом не согласилась и в июле 2016 года отправила дело на пересмотр.

При повторном рассмотрении суды признали правомерным постановление ЦЭТ о штрафе. Они сослались на статью 238 Кодекса торгового мореплавания, по которой судовладелец отвечает за последствия действий морского агента, если последний совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий. По мнению судов, Conti должна была проконтролировать соблюдение требований законодательства Таможенного союза и РФ в период пребывания ее судна в порту Усть-Луга, но «не проявила ту степень заботливости и осмотрительности, которая необходима». Не нашли суды и оснований для снижения размера взыскания из-за малозначительности нарушения.

Не увенчались успехом также попытки Conti доказать, что к моменту повторного рассмотрения спора (новое решение первой инстанции в декабре 2016 года) истек двухлетний срок привлечения к административной ответственности за таможенные нарушения.

КАТАСТРОФИЧЕСКИ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ШТРАФ

В КС РФ Conti обжалует нормы КоАП, которые позволили наложить штраф почти в 1 млрд рублей при малозначительности нарушения (часть 2 статьи 2.1 и часть 1 статьи 16.1, статья 2.9). Минимальный порог штрафа, по мнению судовладельца, таков, что не позволяет во всех ситуациях в полной мере учесть характер совершенного нарушения.

Компания отмечает, что капитан сразу же вернул судно на рейд порта, вред никому причинен не был. Несмотря на это, говорится в жалобе, размер штраф является «катастрофически значительным и возлагает чрезмерное бремя на [судовладельца] и оказывает такое влияние на финансовое состояние компании, что приводит к [ее] краху».

Сомневается Conti и правомерности применения срока давности. По мнению судовладельца, использованный в его деле подход «лишает вообще какой-либо определенности в исчислении сроков давности привлечения к административной ответственности». После вступления в законную силу судебного акта об отмене штрафа и истечении срока давности никакие судебные акты, ухудшающие положение заявителя, приниматься не могут, считают юристы немецкой компании. А в ее деле кассация отправила спор на пересмотр, когда двухлетний срок уже прошел.

АО «Инфотек Балтика» занимается организацией перевалки, агентского и экспедиторского обслуживания нефтепродуктов и сухих грузов в портах Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Выборг, Усть-Луга, Калининград, Балтийск, Новороссийск, Туапсе, Мурманск, Архангельск, Находка, Ванино и ряде других. Ежегодно компания обслуживает свыше 3000 судозаходов и более 50 млн тонн грузов, говорится на ее сайте.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», выручка компании за 2017 год составила 686 млн рублей, за 2016 год – 1,25 млрд рублей. Прибыль была, соответственно, 369,78 млн рублей и 418 млн рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; СУД ПРЕКРАТИЛ ПРОИЗВОДСТВО ПО ИСКУ НМТП О НЕЗАКОННОСТИ ВЗЫСКАНИЯ В БЮДЖЕТ 9,7 МЛРД РУБ. ПО РЕШЕНИЮ ФАС

Арбитражный суд Москвы в четверг прекратил производство по иску ПАО «Новороссийский морской торговый порт» («НМТП») к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) РФ по поводу тарифов в порту Новороссийск, передал корреспондент «Интерфакса» из суда.

На заседании в январе «НМТП» (МОЕХ: NMTP) подал ходатайство о прекращении производства по новому рассмотрению своего иска к ФАС РФ.

Суд тогда оставил ходатайство открытым в связи с тем, что документы по делу не возвратились из Верховного суда (ВС) РФ.

В четверг представитель «НМТП» поддержал ходатайство, представители ФАС и третьих лиц оставили его на усмотрение суда. Ходатайство порта основано на вступившем в силу судебном акте Верховного суда РФ, отмечалось на заседании.

Ранее сообщалось, что президиум ВС РФ 26 декабря 2018 года поддержал ПАО «НМТП» в споре с ФАС по поводу тарифов в порту Новороссийск.

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

Жалоба НМТП, который просил отменить определение судебной коллегии по экономическим спорам ВС РФ об отправке дела на новое рассмотрение, была удовлетворена.

«Решение Арбитражного суда города Москвы от 28 июля 2017 года, постановление Девятого апелляционного арбитражного суда от 18 октября 2017 года и постановление Арбитражного суда Московского округа от 20 февраля 2018 года по настоящему делу оставить в силе», – огласил тогда постановление президиума глава ВС РФ Вячеслав Лебедев.

«Мы полностью удовлетворены состоявшимся решением», – сообщили в пресс-службе НМТП.

В пресс-службе ФАС «Интерфаксу» тогда не стали комментировать решение суда.

Оспаривавшееся решение ФАС вынесла весной 2017 года по итогам проверки, проведенной по обращениям ПАО «НК «Роснефть» (МОЕХ: ROSN), ПАО «НК «Русснефть» (МОЕХ: RNFT), ОАО «РЖД» и ООО «Технотранс». Служба пришла к выводу, что порт является естественной монополией, и пользуясь своим положением, завышал тарифы на услуги по перевалке грузов.

НМТП, в свою очередь, доказывал, что монополистом его считать нельзя. В Азово-Черноморском бассейне в период с 2014 по 2016 год услуги по перевалке руды, удобрений, черных и цветных металлов, нефти и нефтепродуктов оказывало от трех до 11 портов помимо новороссийского, приводилась аргументация НМТП в материалах дела.

РИА НОВОСТИ; 2019.02.21; ВЛАДЕЛЕЦ ГОРЯЩИХ В ЧЕРНОМ МОРЕ СУДОВ ПОПРОСИЛ ПРЕКРАТИТЬ ИХ ОХЛАЖДЕНИЕ

Владелец горящих в районе Керченского пролива газозовов «Маэстро» и «Канди» попросил прекратить «орошение» судов с целью охлаждения их корпусов и палуб, операция приостановлена в среду ночью, сообщили РИА Новости в **Росморречфлоте**.

Спасатели **Росморречфлота** несколько недель проводили «орошение» судов – спецсоставом охлаждали палубные и корпусные конструкции, чтобы предотвратить распространение горения и сохранить целостность конструкций.

Суда «Канди» и «Маэстро» под флагом Танзании загорелись в Керченском проливе 21 января, по предварительной информации, во время передачи топлива с борта на борт. По данным **Росморречфлота**, на обоих судах было 32 человека: 12 спаслись, 10 погибли, еще 10 числятся пропавшими без вести. Активные поиски прекращены из-за «отсутствия разумной надежды найти кого-либо живым». Все это время на судах продолжали гореть остатки сжиженного газа.

«Да, письмо пришло официальное (от судовладельца с просьбой прекратить «орошение» газозовов – ред.), мы рассмотрели его и согласились. С нуля сегодня это (просьба – ред.) было выполнено. (Причины – ред.) экономические, ему не просто длительное время содержать, оплачивать услуги», – рассказали РИА Новости в **Росморречфлоте**.

Представители ведомства добавили, что остатки топлива на судах догорают, угрозы взрыва, загрязнения окружающей среды, разлива нефтепродуктов нет. Суда стоят на якорях, одно в нейтральных водах, другое – в водах РФ у границы линии территориальных вод, между ними дежурит, стоя на якоре, судно «Спасатель Демидов», обеспечивая безопасность.

«Температура корпусов относительно безопасная. Крен небольшой, по пять градусов у каждого суда, у одного на левый, у другого на правый борт...Две с половиной тонны порошка использовали (при тушении и «орошении» судов – ред.)», – добавили в **Росморречфлоте**.

Решение о дальнейшей судьбе судов примет судовладелец, которому нужно заключать контракты на буксировку и утилизацию, говорят в **Росморречфлоте**.

<https://ria.ru/20190221/1551171628.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; РОСТРАНСНАДЗОР ЕЩЕ НЕ ПРОВЕРЯЛ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ» – АВИАКОМПАНИЯ

Ространснадзор еще не проводил проверку законности правил провоза ручной клади авиакомпании «Победа» по требованию **Минтранса**, сообщил «Интерфаксу» представитель перевозчика.

«После введения (18 февраля – ИФ) новых правил по ручной клади проверок **Ространснадзора** в авиакомпании не было», – сказал представитель «Победы».

Он добавил, что, введя новые правила, компания исполнила декабрьское предписание **Ространснадзора**, которое касалось старых правил перевозки ручной клади.

В минувший вторник **Минтранс** РФ сообщил, что потребовал от **Ространснадзора** проверить законность новых правил провоза ручной клади «Победы». Решение принято «в связи с массовым поступлением жалоб граждан и публикациями в СМИ», утверждал регулятор.

По новым правилам «Победы» пассажиру предлагается выбрать один из двух вариантов перевозки. Первый – без ограничений веса и типа провозимых предметов, но в пределах 36х30х27 см. Эти правила действовали и до 18 февраля, их перевозчик установил в соответствии с рекомендациями Boeing. При выборе второго способа предлагается только одно место ручной клади весом до 10 кг с габаритами 36х30х4 см, а также вещи из перечня, определенного федеральными авиационными правилами (дамская сумка или портфель, букет цветов, верхняя одежда, лекарства, питание для ребенка в полете и т.д.). Этот вариант «Победа» добавила после того как проиграла **Минтрансу** в судебном споре о нормах бесплатной ручной клади.

«Мы буквально в точности до запятой исполнили требования федеральных авиационных правил согласно решению Верховного суда. Но я знаю, что наши клиенты были абсолютно довольны прежними правилами, именно поэтому прошу их не беспокоиться о нововведениях: в их интересах мы сохраняем действующую и привычную клиентам редакцию – без ограничений по весу, количеству мест и внешнему виду перевозимых предметов», – заявлял ранее в феврале гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190221/1551186252.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3893353>

<https://iz.ru/848476/2019-02-21/rostransnadzor-predpisal-pobede-ustranit-narusheniia-po-pravilam-ruchnoi-kladi>

<https://rns.online/transport/Rostransnadzor-vidal-Pobede-predosterezhenie-o-narushenii-pravil-provoza-bagazha-2019-02-21/>

<https://www.mskagency.ru/materials/2865855>

<https://1prime.ru/business/20190221/829741489.html>

<http://tass.ru/ekonomika/6143669>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; БЕЗОПАСНОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК В МИРЕ В 2018Г НЕМНОГО СНИЗИЛАСЬ – IATA

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) опубликовала статистику безопасности коммерческих авиaperевозок в 2018 году: данные свидетельствуют о небольшом увеличении числа несчастных случаев по сравнению с 2017 годом.

По данным IATA, коэффициент всех несчастных случаев, измеряемый в авариях на 1 млн рейсов, составил в прошлом году 1,35, что эквивалентно одной аварии на каждые 740 тыс. рейсов. Это лучше по сравнению с показателем 1,79 за предыдущий 5-летний период (2013-2017 гг.), но хуже по сравнению с рекордным показателем 2017 года – 1,11.

Коэффициент крупных авиационных происшествий (измеряется в попавших в катастрофу самолетах, не подлежащих восстановлению, на 1 млн полетов) составил 0,19 – это соответствует одной крупной аварии на каждые 5,4 млн полетов. С одной стороны, это

лучше показателя 2013-2017 гг. (0,29), но не так хорошо, как в 2017 году, когда показатель был на уровне 0,12.

Всего, по данным IATA, в прошлом году произошло 11 несчастных случаев со смертельным исходом, погибли 523 пассажира и члена экипажа. В 2017 году в отрасли произошло шесть несчастных случаев со смертельным исходом и 19 жертвами, что было рекордно низким показателем. Кроме того, одна авария в 2017 году привела к гибели 35 человек на земле.

В периоде 2013-2017 гг. в среднем было зафиксировано 8,8 аварии с человеческими жертвами, среднее число погибших – 234,4 человека.

Общее количество авиапроисшествий в 2018 году выросло до 62 с 46 годом ранее, но снизилось с 68 в среднем за пятилетний период.

«В прошлом году около 4,3 млрд пассажиров благополучно воспользовались 46,1 млн рейсов. 2018 год не был экстраординарным годом, как предыдущий, тем не менее, полеты безопасны, и данные говорят нам, что они становятся безопаснее», – заявил глава IATA Александр де Жюньяк, процитированный в сообщении ассоциации.

Среди регионов (по основному месту деятельности авиакомпании-оператора) самым аварийным для реактивных пассажирских лайнерах стало СНГ с коэффициентом 1,19 в 2018 году против 1 в среднем за предыдущие пять лет. В Европе, Африке, Северной Азии и регионе Ближний Восток и Северная Африка показатель аварийности в прошлом году был нулевым.

IATA представляет 290 авиакомпаний по всему миру, на долю которых приходится порядка 82% глобальных авиаперевозок.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В МИРЕ В 2018Г ЗАМЕДЛИЛСЯ ДО 3,5% – IATA

Авиакомпании мира увеличили в 2018 году объем перевозок грузов на 3,5%, свидетельствуют данные Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

Рост показателя существенно замедлился по сравнению с чрезвычайно высокими темпами подъема в 9,7%, зафиксированными по итогам 2017 года, отмечается в сообщении.

Позитивным фактором для рынка авиаперевозок стало увеличение объемов электронной торговли (e-commerce) в мире. В то же время отрицательное влияние оказывали замедление темпов роста глобальной экономики, падение экспортных заказов всех крупнейших экспортирующих государств мира за исключением США во втором полугодии 2018 года, ослабление потребительского доверия с очень высоких уровней в начале прошлого года, а также завершение в начале 2018 года цикла обновления запасов компаниями.

«Грузовые авиаперевозки потеряли импульс роста ближе к концу 2018 года на фоне ослабления мировой торговли, ухудшения потребительского доверия и геополитических факторов, – заявил генеральный директор ассоциации Александр де Жюньяк. – Мы осторожно оптимистичны, ожидая повышения спроса на 3,7% в 2019 году».

Однако он отметил, что с учетом торговой напряженности и растущего протекционизма со стороны ряда государств, есть существенные негативные риски.

Все регионы мира, кроме Африки, продемонстрировали повышение объемов авиаперевозок грузов в прошлом году. В том числе Азиатско-Тихоокеанский регион продемонстрировал подъем на 1,7%, Ближний Восток – на 3,9%, Северная Америка – на 6,8%, Европа – на 3,2%, Латинская Америка – на 5,8%. В Африке показатель сократился на 1,3%.

В декабре спрос на грузовые авиаперевозки в мире снизился на 0,5% относительно того же месяца 2017 года, что стало наихудшей динамикой показателя с марта 2016 года, отмечается в сообщении.

IATA представляет 290 авиакомпаний по всему миру, на долю которых приходится порядка 82% глобальных авиаперевозок.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С 31 МАРТА НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОДАРА В ЧЕЛЯБИНСК

Авиакомпания «Азимут» с 31 марта начнет выполнять рейсы по маршруту Краснодар-Челябинск-Краснодар, сообщается на сайте авиаперевозчика.

Авиарейсы в Челябинск будут выполняться по пятницам и воскресеньям, в обратном направлении по понедельникам и субботам.

«Азимут» – региональный авиаперевозчик, базируется в ростовском аэропорту «Платов». Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года и до конца того года перевез 72 тыс. пассажиров. В 2018 году было перевезено 700 тыс. человек. Как сообщил совладелец перевозчика Виталий Ванцев в интервью телеканалу «Россия 24» в декабре прошлого года, в 2019 году «Азимут» планирует перевезти 1,2 млн пассажиров.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Азимут» на паритетных началах принадлежит ООО «Инвесттехсервис» (82% у кипрской Wellington Investment Ltd, 12% – у совладельца московского аэропорта «Внуково» В.Ванцева) и ООО «Аэрокарго+» гражданки РФ Елены Каратаевой.

ТАСС; 2019.02.21; В МОСКОВСКОМ ТЕХНОПАРКЕ РАЗРАБОТАЛИ УСТРОЙСТВО, ОТСЛЕЖИВАЮЩЕЕ БАГАЖ В АЭРОПОРТАХ

Резидент «Технополиса «Москва» запустил производство RFID-метки, которая позволит отследить онлайн через мобильное приложение перемещение багажа в аэропортах и во время перелетов. Разработка позволит сократить потери примерно на 70%, сообщается в четверг на сайте мэра и правительство Москвы.

Поясняется, что к чемодану в течение всей поездки будет прикреплена специальная RFID-метка, которая передает данные о его местоположении владельцу. Производство цифровых меток уже запущено, подчеркивается в сообщении.

По решению Международной ассоциации воздушного транспорта, маркировка багажа RFID-метками с 2020 года будет обязательной во всех аэропортах мира. В разных странах начали закупать такие чипы и тестировать во время перелетов. В сообщении уточняется, что новые маркировки багажа позволят сократить число потерь примерно на 70%.

Сама RFID-метка будет крепиться на бирку для багажа на стойках регистрации. Отследить перемещение багажа можно по номеру трекера, который сообщит сотрудник, через мобильное приложение авиакомпании или аэропорта, из которого вылетает человек. Метка одноразовая, ее сложно повредить.

Цена RFID-метки, разработанной в технополисе «Москва», соответствует средней стоимости созданных в других странах аналогичных чипов. Иностранные и российские авиакомпании уже начали закупать изготовленные резидентом ОЭЗ устройства.

<https://tass.ru/obschestvo/6142115>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/21/reg-cfo/chipy-pomogut-ne-poteriat-bagazh-v-aeroportah.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; «ВНУКОВО-3» ПЛАНИРУЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ТЕРМИНАЛА ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ

Центр бизнес-авиации (ЦБА) «Внуково-3» планирует реконструировать терминал внутренних воздушных линий (ВВЛ), говорится в сообщении «Внуково».

«Новый терминал способен повысить качество обслуживания значительно возросшего пассажиропотока с момента ввода в эксплуатацию старого терминала, в целом повысить привлекательность «Внуково-3» в глазах потенциальных клиентов. Также реконструкция может способствовать усилению рыночных позиций бизнес-авиации и имиджа аэропорта

Внуково», – отметил управляющий директор АО «Центр Бизнес-Авиации» Георгий Шаров, слова которого приводятся в сообщении.

Рядом с реконструируемым терминалом на территории ЦБА запланирована посадочная площадка с местами стоянок для вертолетов, «что улучшит мобильность доставки пассажиров бизнес-авиации к терминалам «Внуково-3».

«Аэровокзал будет выполнен в современном стиле и при этом достаточно удачно впишется в окружающую застройку. Авторы проекта решили активно использовать навесные панели и витражное остекление, которые будут отличать здание от других терминалов», – сказал, в свою очередь, главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. По его словам, обновленный бизнес-терминал будет больше и по площади, и по уровню комфорта. С.Кузнецов также напомнил, что в целом аэропорт «Внуково» активно развивается «и, как упоминал мэр Москвы Сергей Собянин, аэропорт будет единственным аэропортом в стране с собственным метро».

Реконструируемый терминал будет предназначен в первую очередь для внутренних рейсов. При этом он будет соответствовать всем требованиям безопасности и будет служить полноценной точкой отправки пассажиров на взлетную полосу. Общая площадь обновленного терминала составит более 1 тыс. кв. м.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ ВЫБЕРУТ ГЕНПОДРЯДЧИКОВ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА Н.УРЕНГОЯ – ВЛАСТИ

Холдинг «Аэропорты регионов» в ближайшее время намерен объявить конкурсы на выбор генподрядчиков для реконструкции аэропорта Нового Уренгоя, сообщает пресс-служба губернатора ЯНАО со ссылкой на гендиректора «Аэропортов регионов» Евгения Чудновского.

«Первая часть проекта, что касается аэродрома – проектирование закончено, мы рассчитываем в течение месяца выйти уже с положительным заключением государственной экспертизы. И в районе 1 марта мы объявляем конкурс на выбор генерального подрядчика», – сказал Е.Чудновский, слова которого приводятся в сообщении, во время встречи с губернатором ЯНАО Дмитрием Артюховым.

Новый терминальный комплекс, по словам Е.Чудновского, в процессе активного проектирования. «Закончим мы его в марте и где-то месяца через два приступим к отдельному конкурсу на выбор генерального подрядчика. Собственно, к лету оба объекта выйдут на строительную площадку», – сказал гендиректор «Аэропортов регионов».

Он добавил, что уже начинается реконструкция двух существующих зданий терминала аэропорта, к летнему сезону их площадь будет увеличена, появятся новые стойки регистрации.

Как сообщалось, ООО «Уренгойаэроинвест» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в январе 2018 года победило в конкурсе на реконструкцию данного авиаузла в рамках концессии. Строительные работы планируется начать летом 2019 года, завершить реконструкцию предполагается за 3,5 года.

Объекты аэропорта будут переданы в аренду инвестору на 30 лет, а затем должны быть возвращены в собственность округа.

Предполагается, что «Уренгойаэроинвест» вложит в реконструкцию 7,223 млрд рублей.

Аэропорт Нового Уренгоя построен в 1980 году, является крупнейшим авиатранспортным узлом ЯНАО, обслуживает более 50% всех авиаперевозок округа. 100% акций аэропорта принадлежит департаменту имущественных отношений округа.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; СИБУР В 2019Г ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ ВПП ДЛЯ АЭРОПОРТА В ТОБОЛЬСКЕ, В 2020Г – САМ КОМПЛЕКС

«СИБУР» планирует в 2019 году построить взлетно-посадочную полосу для аэропорта в Тобольске, сообщил журналистам глава «СИБУРа» Дмитрий Конов.

«Проект аэропорта – это часть проекта «Запсиб». Он реализуется в два этапа: строительство посадочной площадки и аэропортового комплекса. Хотим первую часть завершить внутри 2019 года», – сказал Д.Конов, отметив, что второй этап строительства будет завершен в 2020г.

Объем инвестиций в проект он не назвал.

«На сегодня мы не видим, что государство будет взлетно-посадочную полосу (финансировать – ИФ)», – отметил он.

На прошлой неделе Д.Конов предложил включить строительство аэропорта в Тобольске в федеральные программы по развитию туристического потенциала.

«СИБУР», если пошутить, что, сэкономив деньги на инвестпроекте, заходит в строительство аэропорта в Тобольске (...), эта инфраструктурная часть даст существенный толчок развитию туризма», – говорил Д.Конов в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи.

Как сообщалось, «СИБУР» рассчитывает построить аэропорт на территории Тобольского района, он ему необходим для реализации проекта «ЗапСибНефтехим». Компания приступила к проведению тендеров на выполнение комплекса подготовительных и строительно-монтажных работ.

По данным инвестиционного агентства Тюменской области, объем инвестиций в строительство аэропорта в Тобольске может составить 8,8 млрд рублей. Губернатор Тюменской области Александр Моор в конце 2018 года заявлял журналистам, что «СИБУР» ведет переговоры о софинансировании проекта аэропорта в Тобольске из федерального бюджета.

В 2013 году президент РФ Владимир Путин по итогам совещания по развитию нефтехимической промышленности в Тобольске поручил определить меры по развитию аэропортовой и аэродромной инфраструктуры в городе, в том числе с использованием механизма государственно-частного партнерства.

Глава «СИБУРа» сообщал, что компания хотела бы построить аэропорт к 2019 году. Власти Тюменской области отмечали, что считают возможным построить аэропорт в партнерстве с «СИБУРОм».

В настоящее время Тобольск не имеет собственного аэропорта, все авиаперевозки осуществляются через тюменский аэропорт «Рощино».

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6ea2cb9a79473ef5dc843f>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ БУДЕТ ПОСТРОЕН В АЭРОПОРТУ ХАБАРОВСКА

АО «Хабаровский аэропорт» планирует построить новый терминал международных авиалиний, сообщили журналистам в пресс-службе аэропорта.

«Уже принято решение о строительстве международного терминала. Мы потихоньку подходим к этому процессу. Будет запущен тендер на проектирование, планируем построить почти такой же терминал, как и новый для внутренних авиалиний, они будут стоять рядом и будут соединены общей галереей», – отметили в пресс-службе.

Существующий терминал международных авиалиний останется в резерве для работы в пиковое время.

Объем инвестиций до подготовки проекта не определен, но предполагается привлечение заемных средств.

Вместе с тем заместитель исполнительного директора АО «Хабаровский аэропорт» по проектным работам Дмитрий Петриченко сообщил, что строительство здания нового терминала внутренних авиалиний завершено, начат монтаж оборудования.

«Часть оборудования уже здесь, часть оборудования смонтирована. Эскалаторы, лифты смонтированы, проведена пуско-наладка. С июня по сентябрь поставки технологического оборудования будут продолжены. Мы подтверждаем срок сдачи терминала – это сентябрь 2019 года», – сказал Д.Петриченко в четверг журналистам в ходе посещения строительной площадки нового терминала.

Одновременно на средства федерального бюджета ведется реконструкция одной из двух взлетно-посадочных полос и перрона.

Как сообщалось, в международном аэропорту Хабаровск (Новый) в рамках ТОР «Хабаровск» строится новый терминал внутренних авиалиний площадью 26 тыс. кв. м и пропускной способностью 3 млн человек в год. Объем инвестиций в проект – 4,9 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей – за счет кредитных средств институтов развития – ВЭБа и АО «Фонд развития Дальнего Востока», 1 млрд рублей составят собственные средства инвестора.

Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на конец третьего квартала 2019 года. Генеральный подрядчик строительства – турецкий консорциум «Лимак Марашстрой».

19 декабря 2018 г. консорциум японских компаний (Sojitz Corp., JOIN и JATCO) и АО «Хабаровский аэропорт» подписали соглашение о приобретении японской стороной 10% в АО «Международный аэропорт Хабаровск» (АО «МАХ», дочка «Хабаровского аэропорта»). При этом консорциум может в будущем довести свою долю до 25%. Стороны будут совместно реализовывать проект по строительству и эксплуатации нового аэровокзального комплекса международного аэропорта Хабаровск (Новый).

АО «Хабаровский аэропорт» – главный оператор наземной деятельности в международном аэропорту Хабаровск (Новый). Международный аэропорт Хабаровск (Новый) – один из крупнейших аэропортов Дальневосточного федерального округа, ежегодно обслуживает более 2 млн пассажиров.

ТАСС; 2019.02.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПОРЯДИЛОСЬ УСТАНОВИТЬ ПОГРАНИЧНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА В АЭРОПОРТУ САРАНСКА

Правительство России распорядилось установить постоянный грузопассажирский пограничный пункт пропуска в аэропорту Саранска, говорится в распоряжении правительства РФ, размещенном в четверг на официальном интернет-портале правовой информации. Новый пункт пропуска позволит аэропорту принимать международные рейсы.

«Установить в международном аэропорту Саранск воздушный грузо-пассажирский... многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации», – говорится в распоряжении.

К чемпионату мира по футболу в аэропорту Саранска был установлен временный международный терминал, сейчас международные рейсы из Саранска не выполняются.

Как сообщил ТАСС гендиректор аэропорта Александр Кистайкин, пока объем необходимых инвестиций для устройства пункта пропуска не подсчитан, не решен также вопрос о том, будет ли проведена реконструкция временного терминала или построено новое здание. «Скорее всего, будет реконструкция временного, но еще идет обсуждение», – сказал Кистайкин.

Ранее гендиректор аэропорта сообщал ТАСС, что пассажиропоток достиг по итогам 2018 года 130 тыс. человек, в то время как за весь 2016 год составил 32 тыс. человек (в 2017 году аэропорт был закрыт на реконструкцию). Росту пассажиропотока способствовало в том числе проведение чемпионата мира по футболу: за две недели ЧМ было обслужено 30 тыс. 637 пассажиров. К концу 2020 года пассажиропоток ожидается на уровне 180-185

тыс. человек, что на 38% больше показателей прошлого года. Прогноз основан на планах запуска новых рейсов в российские города (Минеральные Воды, Екатеринбург, Сочи), а также рейсов в Турцию, Грецию, Тунис и на Кипр.

Аэропорт Саранска – единственный аэропорт Мордовии, имеет статус международного с 2015 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6145207>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА УФЫ В 2018 ГОДУ ВЫРОС НА 15%

АО «Международный аэропорт «Уфа» (на 100% принадлежит Башкирии) в 2018 года обслужило 3,241 млн пассажиров, что на 15,2% больше, чем в 2017 году, сообщил председатель республиканского госкомитета по транспорту и дорожному хозяйству Тимур Мухаметьянов на коллегии ведомства в четверг.

Пассажиропоток через международный пункт пропуска «Уфа» в 2018 году вырос на 23% – до 730 тыс. человек, было обслужено более 4 тыс. самолетов, грузопоток вырос в 2,6 раза, ввезено 496 тонн грузов и вывезено 697 тонн.

«К завершению текущего года планируется закончить работы по реконструкции терминала внутренних воздушных линий и увеличить мощности обслуживания пассажиров до 5,2 млн человек в год», – добавил глава комитета.

Ввод нового терминала планируется в 2019 году. В итоге оба терминала будут объединены в единый комплекс, который позволит обслуживать до 2 тыс. пассажиров в час.

«Учитывая растущую интенсивность взлетно-посадочных операций – до одной взлет-посадки каждые 5 минут в пиковые часы, важно продолжить проработку с Минтрансом России вопроса о включении в федеральную программу развития региональных аэропортов и маршрутов дальнейшую реконструкцию аэродромной части аэропорта «Уфа», – отметил Т.Мухаметьянов.

Аэропорт Уфы обслуживает более 40 российских и зарубежных авиакомпаний, имеет две взлетно-посадочные полосы. Маршрутная сеть авиаузла – более 70 направлений, включая 33 крупнейших города России. Аэровокзальный комплекс, состоящий из двух терминалов, обеспечивает общую пропускную способность 1,4 тыс. пассажиров в час. Средний пассажиропоток превышает 2,5 млн человек в год. Владелец 100% акций аэропорта является Башкирия.

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.02.21; ПРОКУРАТУРА ПРИЗНАЛА ТАРИФЫ «АЭРОФЛОТА» НА РЕЙС МАГАДАН-ХАБАРОВСК ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕ ОБОСНОВАННЫМИ

Экономически не обоснованными признаны тарифы «Аэрофлота» на направлении Магадан-Хабаровск-Магадан. Это установила Московская межрегиональная транспортная прокуратура. Обращение с просьбой проверить цены на эти рейсы в ведомство направил представитель Магаданской области в Совете Федерации Анатолий Широков.

В связи с этим «Аэрофлоту» было вынесено представление о пересмотре тарифной политики. Ответ Московской межрегиональной транспортной прокуратуры по телефону нам из Москвы прокомментировал Анатолий Широков.

Анатолий Широков, представитель Магаданской области в Совете Федерации, рассказал: «Установлен специальный контроль Федеральной антимонопольной службой за ценообразованием этих маршрутов. В дальнейшем, естественно будем отслеживать развитие ситуации. На сегодняшний день есть принципиальное заявление председателя правительства, что на субсидировании билетов будет добавлено 5,2 млрд руб. Ожидаем подписания этого постановления и выделения денег. И одновременно ведется работа

сегодня по организации переговоров с авиакомпанией «Аэрофлот» и Минтрансом со стороны Совета Федерации об увеличении частоты рейсов на пиковый летний период по направлению Магадан-Москва-Магадан».

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3118703>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.21; ГТЛК ПОДАЛА ЕЩЕ ОДИН ИСК К «ИРАЭРО», ТРЕБУЕТ 151 МЛН РУБЛЕЙ

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подала в Арбитражный суд Москвы иск к авиакомпании «ИрАэро» на сумму 151,3 млн рублей, следует из материалов суда.

Заявление было подано 19 февраля, суд пока не рассматривал его обоснованность. Суть требований истца не раскрывается.

Ранее сообщалось, что ГТЛК также в феврале подала в Арбитражный суд Москвы иск к «ИрАэро» на 425,79 млн рублей. Предварительные слушания по нему назначены на 28 марта.

Еще в одном иске ГТЛК требует взыскать с авиакомпании 168,23 млн рублей. Суть иска не раскрывается, но указывается, что истец готов урегулировать спор мирным путем, этот вопрос суд рассмотрит на заседании 21 марта.

Кроме того, суд 25 апреля рассмотрит иск ГТЛК о взыскании с «ИрАэро» 212,9 млн рублей, в нем речь идет о долгах за аренду SSJ-100. В рамках этого же дела «ИрАэро» подала иск к ГТЛК о взыскании убытков на 80,77 млн рублей.

Как сообщалось, в 2018 году суд прекратил производство по двум искам ГТЛК к авиакомпании.

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

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

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

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