



Ежедневный мониторинг СМИ

25 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО К 20 МАРТА ЖДЕТ ОТ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА АКИМОВА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДОПСУБСИДИРОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК

Правительство РФ к 20 марта ждет от вице-премьера **Максима Акимова** предложения по дополнительному субсидированию авиаперевозок.

«Заместителю председателя правительства РФ **М.А.Акимову** представить предложения по дополнительному финансированию программ субсидирования пассажирских авиаперевозок», – говорится в перечне поручений премьера Дмитрия Медведева по итогам встречи с членами Совета палаты Совета Федерации.

Перечень поручений опубликован на сайте правительства в пятницу – сама встреча прошла 12 февраля. Как сообщалось, в этот день Д.Медведев написал на своей странице в Twitter, что по итогам встречи принято решение выделить дополнительные средства, «чтобы осуществить программу субсидирования авиаперевозок на Дальний Восток в увеличенном объеме».

По данным **Росавиации**, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, их выполняют восемь авиакомпаний, общий объем выделенных им субсидий – 2,9 млрд руб. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин – старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

При этом в середине января участвующий в программе «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщил, что распродал все льготные билеты на Дальний Восток за шесть дней. Как отмечалось, перевозчик получил на эти цели всего 793,4 млн руб. субсидий, хотя запрашивал 2,1 млрд руб. Руководство «Аэрофлота» обратилось в **Минтранс** с просьбой выделить ему всю запрошенную сумму. **Минтранс** в свою очередь сообщал, что предложил правительству выделить дополнительно 5,2 млрд руб. Это, по данным ведомства, позволит перевезти в 2019 году на льготных условиях дополнительно «не менее 785 тыс. пассажиров».

«Никаких сомнений быть не может: мы выделим деньги, необходимые для того, чтобы программу льготирования такого рода перевозок осуществить в полном объеме, – заявлял на встрече с членами Совета палаты Совфеда Д.Медведев (его слова приведены на сайте правительства). – Единственное, я не думаю, что правильно делать это через резервный фонд правительства, поскольку деньги там еще пока есть. Давайте лучше подготовим предложения для корректировки бюджета – это будет рациональнее во всех смыслах. А если уж совсем не хватит в конце года, тогда для этого нужен резерв».

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190222/1551240068.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6147684>

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhil-videlit-25-mlrd-rublei-subsidii-na-aviaperevozki-na-Dalnii-Vostok-2019-02-22/>

<https://www.rbc.ru/politics/22/02/2019/5c6fc6889a79470cb2935f83>

<https://rg.ru/2019/02/22/medvedev-posle-vstrechi-v-sovfede-dal-porucheniia-svoim-zamestiteliam.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3893982>

<https://russian.rt.com/russia/news/605077-mintrans-dengi-perevozki-subsidiya>

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/dmitriy-medvedev-poruchil-prorabotat-dopolnitelnoe-finansirovanie-programm-subsidirovaniya-aviaperev/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; «РОСТЕХ» ПРЕДЛОЖИЛ КАНДИДАТОВ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК

Госкорпорация «Ростех» предложила кандидатов в совет директоров ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК), следует из сообщения авиахолдинга.

В нем говорится, что на 26 февраля назначено заседание совета директоров, на котором планируется рассмотреть «поступившее предложение акционера о выдвижении кандидатов в совет директоров ПАО «ОАК» для избрания на внеочередном общем собрании акционеров».

Как пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе ОАК, предполагается, что внеочередное собрание акционеров «рассмотрит изменения в составе совета директоров ОАК, которые обусловлены включением ОАК в состав госкорпорации «Ростех». Комментарием «Ростеха» агентство пока не располагает.

В октябре прошлого года президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче «Ростеху» 92,31% акций ОАК, находящихся в федеральной собственности (через Росимущество). Как отмечали в правительстве, это позволит консолидировать «основные научно-производственные мощности в области авиастроения».

В январе ОАК опубликовала материалы, из которых следовало, что на конец ноября 2018 года «Ростеху» было передано 83,8933% акций компании.

В настоящее время в совете директоров 11 человек, все они были номинированы правительством РФ. Среди них есть и представитель «Ростеха» – экс-глава Минобороны РФ, ныне глава авиационного кластера госкорпорации Анатолий Сердюков. Возглавляет совет министр промышленности и торговли Денис Мантуров, остальные девять мест занимают: курирующий ОПК вице-премьер Юрий Борисов, замминистра финансов Андрей Иванов, президент ОАК Юрий Слюсарь, его советник по науке и технологиям Борис Алешин, заместитель гендиректора «Роскосмоса» Иван Харченко, заместитель министра экономического развития РФ Михаил Расстригин и заместитель **министра транспорта Александр Юрчик**.

В качестве независимых членов в совете представлены президент Фонда содействия инвестициям им. А.С.Попова Евгений Юрченко и главный исполнительный директор «ВТБ Капитал Управления активами» Владимир Потапов.

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ; 2019.02.23; ПЕРВЫЙ КРЕДИТОР UTAIR ПОДАЛ НА НЕЕ В СУД ПОСЛЕ ДЕФолТА ПО КРЕДИТУ

МТС-банк подал иск против Utair, после того как та допустила дефолт по синдицированному кредиту в декабре 2018 года. Представители авиакомпания обещали подготовить схему реструктуризации долгов к началу марта

МТС-банк, один из кредиторов компании Utair, подал в Арбитражный суд Москвы иск о взыскании с авиаперевозчика 8,69 млн руб., следует из картотеки арбитражных дел.

Иск был подан 15 февраля, зарегистрирован 22 февраля. Третьим лицом в иске указан крупнейший кредитор авиакомпания – Сбербанк, который поддержал отсрочку выплат по синдицированному кредиту на 18,9 млрд руб.

Представитель МТС-банка отказался от комментариев, РБК направил запрос в пресс-службу Utair.

Utair – пятая по размеру российская авиакомпания. В начале декабря 2018 года стало известно, что она начала процедуру реструктуризации семилетнего кредита на 18,9 млрд руб., который синдикат из 11 банков (на МТС-банк приходится 1,25%, то есть около 236

млн руб.) предоставил еще в 2015 году. Через две недели после этого авиакомпания сообщила о решении приостановить выплаты процентов по кредиту, пообещав возобновить их летом 2019 года. Идею поддержал только Сбербанк, а остальные банки с ней не согласились, так что Utair фактически допустила дефолт.

Кредиторы Utair имеют право на безакцептное списание средств с ее счетов, такое право может наступить сразу после нарушения авиакомпанией сроков выплат. Гендиректор Utair Андрей Мартиросов предупреждал **Росавиацию** о возможных рисках неисполнения обязательств, если банки начнут списывать деньги со счетов компании и у нее не останется свободных средств на операционную деятельность, рассказывал РБК источник, знакомый с ходом переговоров с банками. Но на совещании в **Минтрансе** 7 февраля представители банков дали понять, что не намерены переходить к безакцептному списанию и подаче исков о банкротстве, сообщили источники, присутствовавшие на этой встрече.

Право безакцептного списания может быть реализовано банком на основании кредитного договора, и для этого не обязательно обращаться в суд, сказал РБК гендиректор юридической компании «Сотби» Станислав Зиновьев. «Тем не менее кредитор может обратиться с исковым заявлением в суд с целью взыскания всей суммы долга, предъявления требований по обеспечительным сделкам или подачи заявления о признании должника банкротом», – добавил он.

На совещании в **Минтрансе** Utair должна была представить новую финансовую модель, но не уложились в срок. После этого ее представители обещали подготовить схему комплексной реструктуризации долгов в конце февраля – начале марта. В правительстве рассматривают варианты системного решения проблем Utair, заявил интервью РБК вице-премьер **Максим Акимов**, курирующий транспортную отрасль. Если для вывода компании из сложной финансовой ситуации «надо вступить в переговоры с собственником, поменять менеджмент, привлечь новых акционеров, это открытые возможности», сказал он.

МТС-банк подавал в суд на Utair и ее дочерние структуры из-за кредитов перевозчика в апреле 2015 года, когда он проводил реструктуризацию двух синдицированных кредитов на 42,6 млрд руб. и двух облигационных займов еще на 13,3 млрд руб. Сумма требований варьировалась от 450 тыс. руб. до €4,5 млн, но через несколько месяцев банк отозвал эти иски на фоне договоренности авиакомпании с другими кредиторами.

Общая задолженность Utair перед банками на декабрь 2018 года составила 56 млрд руб., писали «Ведомости».

<https://www.rbc.ru/business/23/02/2019/5c700eac9a7947284719c8c9>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.02.23; «МТС БАНК» ПРОТИВ UTAIR

В: МТС Банк подал иск против авиакомпании UTair, допустившей дефолт по кредитам. Сумма требований – более 8,5 миллионов рублей. У UTair два синдицированных кредита от 11 банков. Общая сумма займа – 39 миллиардов рублей. В декабре 2018-го авиаперевозчик объявил о приостановке выплат по долгу до лета, чтобы обеспечить бесперебойную работу в низкий зимний сезон. Отсрочку по кредиту поддержал только «Сбербанк». Таким образом, UTair фактически допустила дефолт. Другие кредиторы на совещании в **Минтрансе** заявили, что не намерены переходить к списанию денег со счетов без распоряжения перевозчика, хотя имеют на это право, а также обещали не подавать иски о банкротстве. Авиакомпания в свою очередь к началу февраля должна была представить новую финансовую модель, но не уложились в срок. Вице-премьер **Максим Акимов** рассказал РБК: правительство рассматривает варианты системного решения проблем перевозчика, в том числе готово поменять менеджмент и привлечь новых акционеров. Отмечу, UTair – пятая по величине авиакомпания России.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.23; В РОСМОРРЕЧФЛОТЕ ПОЗДРАВИЛИ ЗАЩИТНИКОВ ОТЕЧЕСТВА

Заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росморречфлота Юрий Цветков 22 февраля поздравил мужскую и «военнообязанную» часть коллектива центрального аппарата **Федерального агентства морского и речного транспорта** с Днем защитника Отечества. В торжественном собрании, которое прошло в конференц-зале **Росморречфлота**, приняли участие заместители руководителя ведомства и представители всех его подразделений, подведомственных и партнерских организаций.

Как отметил Ю.Цветков, праздник этот появился не так давно, но занял особое место в национальном календаре, объединив не только тех, кто когда-то носил, носит или готовится в будущем носить погоны, но всех людей, причастных к важнейшей миссии защиты Отечества, тех, кто на своих рабочих местах, на капитанском мостике, в машинном отделении, в аудиториях вузов и колледжей или на общественном поприще вносит вклад в это большое дело.

По его оценке, праздник стал по-настоящему народным и перерос изначальные рамки официального дня профессиональных военных, став днем всех мужчин, достойно несущих святой долг Защитника – защитника Родины, защитника женщины, защитника семьи, защитника слабого.

В завершение мероприятия Юрий Цветков вручил наиболее отличившимся сотрудникам **Росморречфлота**, подведомственных организаций и предприятий-партнеров почетные грамоты, благодарственные письма и другие официальные поощрения от имени руководства Федерального агентства.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77303>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.02.24; КАК ГУБЕРНАТОРЫ ДОЛЖНЫ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ МАЙСКИЙ УКАЗ ПУТИНА; ВЛАСТИ ПРИДУМАЛИ, КАК ОЦЕНИВАТЬ РЕГИОНЫ, ОСТАЛОСЬ РЕШИТЬ, КАК НАКАЗЫВАТЬ

«Ведомости» ознакомились с проектом методики, по которой Кремль и правительство будут оценивать выполнение губернаторами программы президента Владимира Путина на этот срок – его майского указа и 12 нацпроектов. Подлинность копии документа подтвердили несколько региональных чиновников и один федеральный. Методика еще согласовывается, передал через представителя министр экономического развития Максим Орешкин.

Методика Минэкономразвития оценивает выполнение 14 из 15 ключевых показателей эффективности (KPI), которые были утверждены Госсоветом в конце декабря: число высокопроизводительных рабочих мест, производительность труда, зарплата, инвестиции, бедность и т. д. Главного показателя – доверия населения региона к президенту и губернаторам – документ не касается. Методику оценки доверия к власти готовит администрация президента, поясняет федеральный чиновник.

Минэкономразвития определило и показатели, которых должны добиться регионы для выполнения поставленных Путиным задач. Например, чтобы инвестиции достигли 25% ВВП России в 2024 г., в Новосибирской области они должны вырасти на 6,2%, в Санкт-Петербурге и Москве – на 6,1%. Наименьшего роста инвестиций министерство ждет от Сахалина и Ненецкого автономного округа – на 4,6 и 4,1% соответственно. Сильнее всего увеличить производительность труда должны Чечня и Ингушетия, а создать больше всего высокопроизводительных мест, свыше 2 млн в год, – Москва. Ей же предстоит и сильнее других увеличить занятость в малом и среднем бизнесе – более 3 млн человек ежегодно.

Для оценки уровня бедности (Путин поручил снизить его вдвое с 13,2% в 2017 г.) чиновники предлагают разделить регионы на три группы – где за чертой бедности проживает 10% населения, 20% и выше 20%. Первая группа регионов должна в 2024 г.

снизить уровень бедности до 3,5-5%, вторая – до 5,1-9%, а третья – не меньше чем в 2-2,5 раза. Больше всего регионов во второй группе – 59, а в первой и третьей – по 13.

Губернаторы в прямом смысле рискуют головой, объясняет один из них. Ответственность за недостижение КРІ еще обсуждается – от сокращения субсидий до появления в КоАПе нового штрафа для губернаторов и их увольнения по рекомендации специальной комиссии, рассказывает чиновник финансово-экономического блока. Введение штрафов обсуждается, подтверждает другой чиновник.

Власти многих регионов проектом методики остались недовольны. Ключевая их претензия – документ недостаточно учитывает особенности регионов. Ни экономические, ни территориальные, ни инфраструктурные, передала через представителя министр экономики Республики Коми Марина Анисимова. В Коми превалирует добывающая промышленность, экономика региона зависит от сырьевых рынков, а доля перерабатывающих и высокопроизводительных производств, напротив, низка, не хватает высококвалифицированных кадров, описывает она ситуацию. При этом от республики ждут появления в среднем 120 000 высококвалифицированных рабочих мест в год. Если применить проект методики к Коми, разрыв между целью и реально достижимым результатом будет большим, заключает Анисимова. А вот Пермский край поддерживает методику, говорит представитель региона.

Инвестиции нужно оценивать не в целом, как предлагает Минэкономразвития, а по тем отраслям, на которых специализируется регион, – они определены в концепции регионального развития, предлагает федеральный чиновник. Специфика региона учитывалась, указывает Орешкин: показатели инвестиций базируются на отраслевой структуре экономики региона и установленных правительством показателях роста инвестиций в отраслях. Бесплезно согласовывать каждый отдельный показатель, нужно согласовать общий подход, говорил в феврале и первый вице-премьер – министр финансов Антон Силуанов.

«Довольными все быть не могут, целевые показатели амбициозны, значит, и показатели конкретного региона будут напряженными. Мы пытаемся добиться справедливых методик», – указывает Орешкин. Достигнуть показателей можно, но правительство должно быть готово слышать регионы и корректировать КРІ в случае серьезного изменения макроэкономической ситуации, рекомендует замгубернатора одного из регионов. Минэкономразвития ждет предложений регионов, говорит Орешкин.

Проблема не в методике Минэкономразвития, а в самих КРІ, считает главный научный сотрудник Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС Наталья Зубаревич. Регионы, безу-словно, должны создавать новые рабочие места, повышать доходы и уровень жизни населения, но ради достижения КРІ они будут формировать виртуальную реальность, «рисовать цифры», тем более если цель окажется недостижимой, рассуждает Зубаревич. Например, власти Тувы должны снизить уровень бедности с 41,5% в 2018 г. до 10% в 2024 г. Сначала регион был готов снизить бедность лишь на 20 п. п., но после подробного анализа признал, что готов снизить сильнее, говорила социальный вице-премьер Татьяна Голикова.

Регионы уже «рисовали цифры» в прошлую шестилетку Путина, чтобы отчитаться о выполнении его майских указов 2012 г. Например, по статистике, люди стали реже умирать от болезней, на лечении которых Путин поручил сосредоточиться, но чаще – от редких болезней и неустановленных причин, обращали внимание аналитики РАНХиГС. Пострадали тогда и бюджеты регионов, а также инвестиции, на росте которых теперь настаивают Кремль и правительство. Ради повышения зарплат, как требовал указ 2012 г., регионам пришлось резать бюджетные инвестиции и брать кредиты, что резко ухудшило ситуацию с их финансами. «Подход считать от достигнутого уже погубил нас в советское время, нужно думать, как подтянуть отстающих», – говорил в Сочи губернатор Калужской области Анатолий Артамонов.

Если в течение многих лет не удастся решить проблемы региона, значит, дело либо в халатности его властей, либо в недостатке финансирования, считает губернатор одного из регионов, нужно решать эти проблемы, а не выставлять ключевые показатели. Сейчас на трансферты из федерального бюджета приходится почти 16% доходов регионов. Лучше ставить четкие числовые показатели, не согласен главный экономист BCS Global Markets Владимир Тихомиров: пусть регион и не достигнет их, но будет стремиться к ним. Для властей, которые не выполняют KPI, лучше вводить персональную ответственность, рекомендует он, поскольку сокращение субсидий приведет к падению доходов населения. Но губернатор не может повлиять на общую макроэкономическую ситуацию и конъюнктуру в стране и в мире, опасается глава еще одного региона.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/02/24/794956-ukaz-putina>

На ту же тему:

<https://iz.ru/848599/inna-grigoreva/s-delovym-klimatom-u-nas-ne-vse-tak-plokho>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; ВЛАСТИ РФ ХОТЯТ РАСШИРИТЬ ПРАКТИКУ НАЛОГОВОГО МОНИТОРИНГА, СНИЗИВ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ КОМПАНИЙ-УЧАСТНИКОВ

Власти хотят расширить число участников налоговой системы мониторинга, снизив требования к их активам и доходам для подключения к нему, а также стимулировать компании с госучастием заключать соглашения с Федеральной налоговой службой о проведении мониторинга.

Поручение Минфину совместно с заинтересованными органами госвласти подготовить до 15 марта предложения по расширению практики применения налогового мониторинга путем снижения требований к стоимости активов, суммарному объему полученных доходов и совокупной сумме налогов соответствующих налогоплательщиков дал глава правительства Дмитрий Медведев.

В настоящее время нормами заключения крупными компаниями соглашений о расширенном информационном взаимодействии с налоговиками, так называемом налоговом мониторинге, предметом которого является правильность исчисления, полнота и своевременность уплаты налогов и сборов, установлено, что организация вправе обратиться в налоговый орган с заявлением о проведении налогового мониторинга, если сумма выплачиваемых ею за год федеральных налогов составляет не менее 300 млн рублей, суммарный объем годового дохода – не менее 3 млрд рублей, совокупная стоимость активов – не менее 3 млрд рублей. Глава ФНС Михаил Мишустин ранее сообщал, что компаний, соответствующих таким требованиям, более 1,8 тыс.

На данный момент с ФНС соглашения о налоговом мониторинге подписали 44 компании, половина участников – это нефтегазовый сектор. Среди них участники групп «Газпром нефть» (МОЕХ: SIBN), «ЛУКОЙЛ» (МОЕХ: LKOH), «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK), «Роснефть» (МОЕХ: ROSN), «Норильский никель» (МОЕХ: GMKN), компании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «Интер РАО» (МОЕХ: IRAO), «МТС» (МОЕХ: MTSS), «Мегафон» (МОЕХ: MFON), РЖД, «Северсталь» (МОЕХ: CHMF), «Газпром экспорт», представительство британской аудиторской компании EY в СНГ и другие.

Д.Медведев также поручил Минэкономразвития и ФНС совместно с заинтересованными органами госвласти и компаниями с госучастием проработать вопрос о возможности осуществления налогового мониторинга в отношении таких компаний. При необходимости поручается до 15 мая внести в правительство проекты директив представителям интересов государства в соответствующих компаниях.

Также премьер поручил проанализировать достаточность нормативно-правового регулирования института мотивированного мнения налогового органа.

Режим налогового мониторинга существенно ускоряет решение спорных ситуаций о применении налогового законодательства и позволяет налогоплательщику избежать в

будущем доначислений сумм налогов, пеней и штрафов, а также снижает бремя налогового контроля. Периодом, за который проводится налоговый мониторинг, является календарный год.

Мониторинг предполагает открытие компаниями налоговым органам доступа к своему налоговому и бухгалтерскому учету в режиме онлайн, предоставление первичных документов и пояснений по запросам налоговиков. Налоговый орган в свою очередь дает разъяснения по тем или иным налоговым рискам, исходя из информации, которую налогоплательщик предоставляет до заключения той или иной сделки, во время ее заключения, до подачи и после подачи налоговой декларации.

Позиция налогового органа по вопросам правильности исчисления, полноты и своевременности уплаты налогов и сборов отражается в мотивированном мнении, которое он направляет налогоплательщику. Предполагается, что налогоплательщик выполняет его, отражая позицию налоговиков в налоговой декларации или подавая уточненную декларацию.

При наличии разногласий проводится взаимосогласительная процедура. По ее результатам налоговый орган должен уведомить организацию, было ли изменено мотивированное мнение.

Налоговые органы не вправе проводить выездные налоговые проверки за периоды действия соглашения о налоговом мониторинге, за исключением ряда случаев, например, если налогоплательщик не выполняет мотивированное мнение налогового органа.

Как отмечал М.Мишустин, при налоговом мониторинге трудозатраты компаний на сопровождение налоговых проверок снижаются на треть. Так, ФНС отмечает сокращение объема истребуемых документов: ежегодно на 9,4 млн листов, или 12 тыс. файлов.

ГАЗЕТА.РУ; АПУЛЕЙ ИВАН; 2019.02.22; СТАЛО ИЗВЕСТНО, КОГДА ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПРОЕДЕТ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД

Первый пассажирский поезд пройдет по Крымскому мосту 8 декабря 2019 года, а продажа билетов начнется в сентябре. С «большой земли» через Керченский пролив будут ходить 11 пар пассажирских поездов – из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга и Кисловодска в Севастополь, Симферополь, Феодосию и Евпаторию. Кроме того, столицы РФ и Крыма будет соединять двухэтажный поезд, способный вместить около 900 человек.

Продажа билетов на первый пассажирский состав из материковой России в Крым начнется в сентябре 2019 года. Об этом заявил начальник дирекции по обслуживанию пассажиров «Крымской железной дороги» Владимир Резниченко в ходе заседания круглого стола на V Межрегиональной выставке «Крым. Сезон – 2019», передает ФАН.

«Дата определена. И нет никаких сомнений, есть полное понимание, что 8 декабря первый поезд придет в Крым», – подчеркнул Резниченко.

Он добавил, что продажа билетов на поезда обычно открывается за 45 суток до отправления, но по особой договоренности первые «крымские» билеты начнут продавать за 90 дней от первого поезда.

В Крыму билеты на поезда дальнего следования будут продавать сразу в 22 пунктах: на всех железнодорожных вокзалах и станциях районного значения, а также в Судаке и Ялте. Перевозки на полуостров по железной дороге будет осуществлять отдельная транспортная компания – подрядчика определят до конца марта. «Крымские железные дороги» не будут владеть подвижными составами, но отвечают за инфраструктуру в Крыму, добавил Резниченко.

По железнодорожному мосту через Керченский пролив будут ходить 11 пар пассажирских поездов. В Крыму их будут принимать Феодосия, Евпатория, Симферополь и Севастополь. На «Большой земле» в Крым поездом можно будет отправиться из Москвы, Санкт-Петербурга, Кисловодска и Екатеринбурга.

Между Симферополем и Москвой будет ходить двухэтажный поезд из 14 купейных и спальных вагонов. В нем смогут уместиться 882 пассажира. Цены при этом будут «не выше, чем в среднем по России».

В середине января 2019 года глава совета директоров компании-подрядчика «Стройгазмонтаж» Аркадий Ротенберг сообщил журналистам, что монтаж пролетов железнодорожной части Крымского моста выполнен более чем на 90% от общего объема работ. При этом на готовые участки уложено около 1/3 от общей протяженности железнодорожного полотна.

19-километровый железнодорожный путь в Крым строят более 6500 инженеров и рабочих, помогают им в этом более 500 единиц техники. **Министр транспорта** России Евгений **Дитрих** в свою очередь пообещал максимально «ускорить проведение работ там, где это возможно», отмечает НСН.

Еще в середине прошлого лета информационный центр «Крымский мост» сообщил о том, что 300 из 307 опор для строительства железнодорожной части Крымского моста уже сформированы. На сайте указали, что работы ведутся круглосуточно и без выходных одновременно на восьми участках трассы.

«Почти за 30 месяцев погружены все сваи, сформированы 300 из 307 железнодорожных опор высотой от пяти до 35 метров, собрано свыше 110 тысяч тонн из 160 тысяч тонн металлоконструкций пролетов», – отметили в инфоцентре.

Работы с установкой пролетов на морских участках планируется завершить в первом квартале 2019 года. Также предполагается, что до конца 2018 года новая железнодорожная ветка на Таманском полуострове создаст условия для движения технологических поездов, которые будут помогать в строительстве железнодорожной части Крымского моста, а также обслуживать производственные нужды портов Тамани.

В 2019 году также планируется ввести объект во временную эксплуатацию и запустить рабочее движение поездов по нему. Со стороны Крыма железнодорожники проводят к мосту через Керченский пролив двухпутную дорогу протяженностью 18 км. Она состоит из 27 искусственных сооружений, в том числе моста и пяти путепроводов.

Крымский мост был открыт для движения автомобилей президентом России Владимиром Путиным 15 мая 2018 года. Произнеся торжественную речь перед строителями моста через Керченский пролив, Путин сел за руль апельсинового цвета КАМАЗа с российскими триколорчиками на кабине и стремительно проехал из Тамани в Крым, где выступил перед строителями моста.

Путин назвал день открытия моста историческим – поскольку «и при царе-батюшке, и в 30-е годы прошлого столетия, в 40-е, в 50-е» возвращались к идее построить мост в Крым – и вот «чудо свершилось». Отметим, что император Николай II рассматривал идею проекта моста через остров Тузла в 1903 году, но реализации масштабного инфраструктурного проекта помешала начавшаяся Русско-японская война и революция 1905-го года, а после – и вспыхнувшая в 1914-м году Первая мировая война с Февральской и Октябрьской революциями 1917 года и Гражданской войной.

https://www.gazeta.ru/auto/2019/02/22_a_12199957.shtml

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Nazvana-data-proezda-pervogo-passazhirskogo-poezda-po-Krimskomu-mostu-2019-02-22/>

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1454599>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.02.24; КАРШЕРИНГ ПРЕДЛАГАЮТ ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ЗАКОНОМ; ПРОВЕРКА ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ «ГОСУСЛУГИ» ПОМОГЛА БЫ ПРЕСЕЧЬ НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ АРЕНДАТОРОВ АВТОМОБИЛЕЙ

Идентификация арендаторов, штрафы для каршеринговых компаний и создание чёрного списка клиентов – вот неполный список предложений, которые депутат Госдумы от «Единой России» Михаил Романов намерен оформить в виде поправок в законодательство.

Лицом к лицу

Система поминутной аренды автомобилей, так называемый каршеринг, набирает всё большую популярность в мегаполисах. Одновременно растут и проблемы, связанные с этим инновационным бизнесом. Очень часто арендованные машины попадают в аварии, в том числе со смертельным исходом. Нередки и случаи, когда недобросовестные клиенты разбирают авто на запчасти. По мнению зампреда думского Комитета по Регламенту и организации работы Государственной Думы Михаил Романова, во многом это происходит оттого, что каршеринговые компании предоставляют свой транспорт абы кому, не слишком заботясь о проверке личности арендатора.

«Сейчас аренда транспортного средства чаще всего осуществляется через Интернет или мобильное приложение. Водительские права и паспорт подгружаются в электронном виде, и никто не заботится о том, чтобы проверить их достоверность. То есть им могут подсунуть вообще фэйковую документацию», – сетует Романов.

По мнению депутата, эту плоскость экономических отношений давно пора отрегулировать. В частности, необходимо обязать каршеринговые компании проверять данные арендатора либо при его личном визите в офис предприятия (как это практикуется в традиционных сервисах аренды автомобилей), либо посредством его идентификации через сайт «Госуслуги».

«Здесь надо действовать по принципу максимального ужесточения, – сказал «Парламентской газете» законодатель. – Методика сдачи в аренду автомобилей должна быть более формальной и чёткой: как минимум однократно человек должен явиться в офис с оригиналами паспорта и водительских прав, чтобы его физически увидел сотрудник компании, которая сдаёт машину в аренду, и чтобы он мог провести его идентификацию. Как вариант – можно рассмотреть вопрос об идентификации пользователей через портал «Госуслуги».

Вершина айсберга

В канун 2019 года в Санкт-Петербурге произошло резонансное ДТП. Под колёсами арендованного в каршеринговой компании автомобиля погиб 18-летний Никита Сапежко. Виновником оказался другой молодой человек, по предварительным данным находившийся в состоянии опьянения. Как и следовало ожидать, договор аренды в том случае заключался дистанционно – посредством электронного приложения в iPhone.

«Этот инцидент вызвал большой резонанс среди петербуржцев, которые стали массово обращаться в мой адрес, и я взял этот вопрос на контроль, – рассказал Михаил Романов. – На этом печальном примере мы бы хотели в целом разобраться в законодательстве, действующем в части оказания услуг по каршерингу, поскольку очевидно, что сейчас у нас есть явные пробелы».

На печальном примере мы бы хотели в целом разобраться в законодательстве, действующем в части оказания услуг по каршерингу.

Депутат от Санкт-Петербурга направил запросы в адрес руководителей правоохранительных органов – МВД, Следственного комитета и Генеральной прокуратуры – с предложением взять на личный контроль расследование гибели юноши, а заодно провести тотальную проверку технического состояния машин каршеринга и поделиться статистикой правонарушений в этой области. «Я запросил статистику в целом

о том, какие происходят нарушения, каковы их характер и мотивы, и попросил поделиться оценкой – как правоохранные органы видят необходимость ужесточения ответственности в этой сфере. Чтобы проанализировав полученные данные подготовить соответствующие поправки в законодательство», – сообщил парламентарий.

Штрафы для безответственных

Он уточнил, что для регулирования деятельности каршеринга потребуются поправки сразу в несколько законодательных актов, в частности – в Гражданский кодекс, в Правила дорожного движения, а также в Кодекс об административных правонарушениях. Причём административную ответственность в виде штрафов за недобросовестное использование арендованных машин (например, за передачу транспорта третьему лицу) должны нести как арендаторы, так и арендодатели. «Штрафы должны быть внушительными – десятки тысяч рублей для физических лиц и сотни тысяч – для организаций исходя из критерия нанесённого ущерба», – считает законодатель.

Впрочем, говорить о конкретных цифрах можно будет не раньше, чем в парламент поступит статистическая информация от правоохранительных ведомств, а тема каршеринга станет предметом широкого обсуждения. «Только получив полную картину и проведя общее межведомственное совещание с участием представителей ГИБДД, Минюста, Генеральной прокуратуры и Верховного суда, можно будет двигаться в этом направлении», – резюмировал Михаил Романов.

Нужен рамочный закон

А вот председатель межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора», первый замглавы Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков полагает, что отдельными поправками зарегулировать эту прогрессивную отрасль нельзя – потребуется рамочный закон.

«Понятия каршеринга в законодательстве не существует. Так же, как в отношении транспортных перевозок отсутствует слово «агрегатор». Соответственно, необходимо не вносить какие-то требования к отдельным участникам этих общественно-экономических отношений, а нужен комплексный закон, регулирующий эту сферу деятельности, – сказал «Парламентской газете» политик. – Можно о чём угодно говорить – о любых требованиях: к транспортному средству, к водителям, к отношениям между пользователями и компанией, которая занимается этим видом деятельности. Но это новая сфера отношений, и я думаю, что для неё потребуется отдельный закон».

Парламентарий добавил, что исходя из наших законотворческих реалий, до принятия такого закона руки у депутатов дойдут не скоро: первым делом надо принять долгожданный и многострадальный закон о такси. Хотя бы потому, что он коснётся двух-трёх миллионов таксистов, а не нескольких тысяч пользователей каршеринга, которые на этом фоне – что капля в море.

«Пока мы не сможем разобраться с нашими таксомоторными перевозками, никаким каршерингом никто заниматься не будет – так же как и беспилотными транспортными средствами. Потому что у нас за последние годы появились новые реалии: возникли агрегаторы – иностранные фирмы, которые работают не в интересах российского бюджета и зачастую вопреки налоговому законодательству. И надо в первую очередь разобраться с ними: запретить им работать, если у них нет юридического представительства в нашей стране, обязать встать на налоговый учёт и передавать права перевозки исключительно лицам, имеющим соответствующую лицензию», – перечислил автор законопроекта.

Пора ассоциироваться

Михаил Романов уверен, что помимо законодательного регулирования каршеринга, необходимо усилить и саморегулирование в этой области. Депутат полагает, что

компаниям, работающим на этом рынке, стоит более тесно сотрудничать – как минимум в плане создания перечня недобросовестных клиентов.

«Участники рынка, которых мы тоже будем активно призывать к диалогу, могли бы между собой договориться – чтобы граждане, которые противоправно использовали автомобиль, больше не могли взять в аренду машину по такой схеме, – убеждён парламентарий. – Однозначно должен появиться чёрный список клиентов, нарушивших ПДД с тяжкими последствиями или укравших из автомобиля запчасть. Также следует установить особый контроль над техническим состоянием сдаваемых в аренду автомобилей и обратить на них чрезвычайное внимание дорожной полиции».

А вот с этим мнением вполне согласен и Вячеслав Лысаков. «Федеральный закон о саморегулировании – он достаточно эффективен во многих сферах, – считает законодатель. – Саморегулирование – это сфера отношений, когда общественные организации или ассоциации берут на себя часть государственных функций и несут коллективную ответственность, в том числе страховую, финансовую, за каждого из входящих в эту ассоциацию. Это вещь очень прогрессивная. Но воспользоваться ей или нет, должна решать сама отрасль – то есть на усмотрение профессионального сообщества».

<https://www.pnp.ru/social/karshering-predlagayut-otregulirovat-zakonom.html>

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.02.22; В РОССИИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ КАРТА ВЕЛОСИПЕДНЫХ МАРШРУТОВ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил Ростуризму, Минспорту и Минкульту проработать вопрос создания межрегиональной карты велосипедных маршрутов. Поручения опубликованы на сайте правительства.

«Ростуризму, Минспорту России, Минкультуры России совместно с Федерацией велосипедного спорта России и высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации проработать вопрос создания межрегиональной карты велосипедных маршрутов в Российской Федерации», – говорится в тексте поручения.

Медведев также поручил **Минтрансу, Росавтодору**, Минстрою, Минэкономразвития, Минспорту, Минкультуры совместно с высшими исполнительными органами государственной власти российских регионов при проектировании и строительстве дорог федерального, регионального и муниципального значения, включая объекты общественного пользования, учитывать возможность строительства пешеходных и велосипедных дорожек для развития велосипедного спорта и туризма.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-mozhet-poyavitsya-mezhregionalnaya-karta-velosipednih-marshrutov--2019-02-22/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2019.02.22; ПРАВО РУЛЯ; ПАРКОВКА ДЛЯ ГАЗОМОТОРНОГО ТРАНСПОРТА МОЖЕТ СТАТЬ БЕСПЛАТНОЙ

Плату за пользование парковками для транспорта, работающего на газомоторном топливе, могут отменить. Кроме того, таким автомобилям хотят дать право бесплатного проезда по платным магистралям.

С такими предложениями выступил Комитет Госдумы РФ по энергетике. Комитет совместно с экспертами дал эти рекомендации по итогам заседания «круглого стола» на тему законодательства для этого вида топлива.

Как уточняется, парковка уже является бесплатной для электромобилей, и эту льготу предлагается распространить на транспорт на природном газе. Предлагается также разрешить всем видам монотопливных газотранспортных средств бесплатный проезд по платным автомобильным дорогам. Отметим, что владельцы таких автомобилей

существенно экономят – стоимость ГМТ в три раза ниже цены бензина и дизельного топлива.

Как заявила на «круглом столе» замминистра энергетики Анастасии Бондаренко, для того, чтобы спрос на газовый транспорт повысился, необходима широкая сеть автозаправок и сервисных служб. Она предложила разработать нормативные акты, позволяющие предоставлять землю под строительство таких объектов в упрощенном порядке.

Кроме того, помощь законодателей нужна для снятия излишних ограничений на использование газозаправочной инфраструктуры. Предлагается также давать субсидии на возмещение затрат при строительстве газозаправок и переоборудовании автотехники, включая общественный транспорт.

По данным экспертов, количество автотехники, работающей на ГМТ в России, сегодня составляет более 100 тысяч единиц.

<https://rg.ru/2019/02/22/parkovka-dlia-gazomotornogo-transporta-mozhet-stat-besplatnoj.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ РЫНОЧНОВА; 2019.02.22; В СТАТИСТИКУ ГИБДД ПРЕДЛОЖИЛИ ВКЛЮЧАТЬ ВСЕ ДТП БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ

В России необходимо включать в статистику ГИБДД все ДТП без исключения, следует из законопроекта депутата Госдумы Николая Земцова, передает RT.

Парламентарий вынес инициативу на рассмотрение экспертного совета. В настоящее время в государственную статистическую отчетность по ДТП включаются только те происшествия, в которых погибли или были ранены люди.

По мнению Земцова, туда нужно включать все данные о происшествиях на дорогах. Он отметил, что это будет способствовать своевременному анализу причин аварийности и поможет разработать ряд профилактических мер.

Ранее глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** заявил, что ведомство к 2024 году планирует привести в нормативное состояние 50 тысяч км городских дорог и 206 тысяч км региональных трасс, а также снизить смертность в ДТП в 3,5 раза.

По словам **Дитриха**, с 2019 года задачи нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» существенно расширились. К 38 городам, которые участвовали в соответствующем приоритетном проекте в 2017 и 2018 годах, добавили все столицы регионов кроме Москвы и Санкт-Петербурга.

<https://www.pnp.ru/politics/v-statistiku-gibdd-predlozhili-vklyuchat-vse-dtp-bez-isklyucheniya.html>

ТАСС; 2019.02.22; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ПОВЫСИТЬ РАЗРЕШЕННУЮ МАКСИМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ ЗА ГОРОДОМ

«Единая Россия» поддержала предложение экспертов повысить разрешенную максимальную скорость вне населенных пунктов. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба партии.

«Если мы улучшаем состояние дорог, ремонтируем существующие и строим новые, конечно, разрешенная скорость по загородным дорогам должна повышаться. Например, с 90 км/ч до 110 км/ч. С таким предложением сегодня выступили на общественных слушаниях эксперты. И, уверен, оно будет поддержано», – сказал заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский по итогам общественного обсуждения данной инициативы на площадке «Единой России».

По его словам, предложение о повышении разрешенной максимальной скорости на трассах является обоснованным. «Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» призван улучшить дорожную ситуацию и привести в порядок дороги. В своем послании Федеральному собранию президент России Владимир Путин подчеркнул, что дороги – это наш каркас. И, конечно, нам очень важно, чтобы дороги были качественные», – отметил Афонский.

В пресс-службе напомнили, что в настоящее время в российских правилах дорожного движения (ПДД) установлен следующий скоростной режим, который применяется по умолчанию: в жилых зонах – 20 км/ч, в городской черте – 60 км/ч, на загородной автодороге – 90 км/ч, для автомагистрали – 110 км/ч. Максимальная разрешенная ПДД скорость (130 км/ч) вводится на автомагистралях специальными знаками.

«Единая Россия» реализует проект «Безопасные дороги», цель которого – сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, совершенствование правовой базы в сфере безопасности дорожного движения, повышение дисциплины водителей и пешеходов.

<https://tass.ru/obschestvo/6147314>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/v-edinoy-rossii-podderzhali-ideyu-o-povyshenii-maksimalnoy-skorosti-vne-naselyonnykh-punktov.html>

НТВ; 2019.02.22; ДУМА ВЫСТУПИЛА ПРОТИВ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч

В нижней палате российского парламента выступили против того, чтобы штрафовать водителей за превышение скорости уже на 10 километров в час.

Сейчас в России безнаказанно можно ехать на 20 километров в час быстрее, чем требуют знаки. Ранее в **Минтрансе** говорили, что поддерживают ужесточение правил, но сегодня зампред думского комитета по транспорту и строительству Владимир Афонский сказал: прежде чем эту планку снижать, нужно сделать так, чтобы у россиян появилась возможность оспаривать вынесенные автоматически штрафы. По словам Афонского, в случае снижения порога безнаказанного превышения скорости неучтенным окажется мнение миллионов россиян. Кроме того, в профильном комитете предлагают повысить максимальную скорость на загородных дорогах с 90 до 110 километров в час.

В конце прошлого года глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** заявлял, что ведомство поддержит снижение нештрафуемого порога превышения скорости с 20 километров в час до 10, подчеркнув, что считает допустимым на загородных трассах повысить максимально разрешенную скорость.

Дума выступила против штрафов за превышение скорости на 10 км/ч

<https://www.ntv.ru/novosti/2158230/>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2866101>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.02.22; ДОРОГУ ХАБАРОВСК-КОМСОМОЛЬСК-ВАНИНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СЧЕТ

Автодороге Хабаровск-Лидога-Ванино с подъездом к Комсомольску был присвоен государственный номер А-376 и наименование «Хабаровск – Лидога – Ванино – Комсомольск-на-Амуре». Средства на содержание трассы выделили из федерального бюджета.

Как рассказали ИА «Хабаровский край сегодня» в «Межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Дальневосточном регионе России **Федерального дорожного агентства**», на данный момент идет подготовка к выезду на объект межведомственной комиссии. Она определит наиболее аварийные участки дороги и точки концентрации мест ДТП. Их планируется ликвидировать в первую очередь.

Главный инженер ФКУ ДСД «Дальний Восток» Виктор Тимонов отметил, что чем раньше в **Федеральное дорожное агентство** будут направлены документы, тем лучше. В случае, если процедура передачи завершится к 1 мая, то за лето можно будет успеть выполнить большой объем работ.

По словам Тимонова, сейчас идет подготовка к госзакупке на проведение работ по содержанию трассы. Предполагается, что контракт будет рассчитан до 2021 года.

<https://iz.ru/849045/2019-02-22/dorogu-khabarovsk-komsomolsk-vanino-otremontiruiut-za-federalnyi-schet>

ТАСС; 2019.02.22; ЗАТРАТЫ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ВЫРОСЛИ НА ЧЕТВЕРТЬ ПО СРАВНЕНИЮ С 2018 ГОДОМ

Власти Пермского края увеличили объем средств, который будет направлен на ремонт дорог в 2019 году до 16,33 млрд рублей, что более чем на четверть превышает объемы финансирования прошлого года. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба администрации губернатора и правительства Пермского края.

«Депутаты Законодательного собрания Пермского края приняли поправки в бюджет, ...на ремонт дорожных объектов будет направлено 16,33 млрд рублей», – говорится в сообщении.

До внесения поправок на эти цели закладывалось почти на 646 млн рублей меньше. В 2018 году, согласно данным **министерства транспорта** региона, затраты на ремонт дорог составили 12,88 млрд рублей.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе министерства, дополнительные средства необходимы, в частности, для строительства обхода города Чусовой, поскольку на этом дорожном участке образовался оползень.

«Прошла корректировка проекта, потому что образовался оползень. Необходима его ликвидация, потребовались дополнительные средства, для этого финансирование увеличили более чем на 260 млн рублей. Общая стоимость проекта составила почти 2,5 млрд рублей», – отметили в **минтрансе**.

<https://tass.ru/ekonomika/6148267>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; ТУШИНСКИЙ ТОННЕЛЬ В МОСКВЕ ЗАТОПИЛО ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЙ ПРИ ЕГО СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Нарушение хода строительства Тушинского тоннеля в 2000-х годах могли стать причиной аварии на дамбе, которая произошла в январе 2019 года, заявил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

«Точная причина будет (представлена) в заключении межведомственной комиссии, которую возглавляет **Ространснадзор**. Мы пока можем говорить, что были допущены отступления от проекта при строительстве и, соответственно, эта причина сейчас является фактом», – сообщил Елянюшкин в пятницу.

По его словам, на месте аварии сейчас проводятся изыскательные работы.

«Послойно снимается грунт и проводится шурфление. Проведено 48 замеров состояния грунта и песка. Сейчас формируется отчет», – уточнил руководитель «Канала им.Москвы».

По его словам, подготовительные работы плавно перейдут в ремонт поврежденного сооружения.

«Исходя из заключения **Ространснадзора**, которое будет к 15 апреля, будет выдано проектное решение и будут понятны сроки проведения ремонтных работ. После заключения будет понятна смета», – сказал Елянюшкин.

Ранее он сообщил, что максимальная стоимость проведения восстановительных работ аварийного участка канала им. Москвы над Тушинским тоннелем в Москве может составить 500 млн руб., добавив, что это предварительная экспертная оценка.

10 января в Москве в Тушинском тоннеле на Волоколамском шоссе произошел провал грунта на площади 75 кв. метров и вынос части воды на автомобильную дорогу. Движение по тоннелю было временно остановлено.

Тушинский тоннель располагается на участке между гидроузлами №7 и №8 канала имени Москвы. Грунт размывло под земляной насыпной дамбой в районе стыка автомобильного тоннеля, построенного в начале 2000-х годов, – между грунтом и шпунтовой стенкой.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77300>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ПРОЕКТ О ВЫДЕЛЕНИИ РЖД ОЧЕРЕДНЫХ 40 МЛРД РУБ. ИЗ ФНБ НА «БАМ/ТРАНССИБ»

Министерство транспорта РФ начало подготовку правительственного постановления об увеличении уставного капитала ОАО «Российские железные дороги» на 40 млрд руб. за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Уведомление о начале разработки документа опубликовано на федеральном портале проектов нормативных актов. Средства поступят компании путем размещения привилегированных акций и пойдут на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Проект предполагает внесение соответствующих поправок в устав РЖД. Ожидается, что документ вступит в силу в июне, до 8 марта будет проходить его общественное обсуждение.

Проект модернизации БАМа и Транссиба призван увеличить вывоз грузов – в основном каменного угля и металлических руд – с основных месторождений региона прохождения (к 2020 г. на 66,8 млн тонн по сравнению с уровнем 2012 г., до 124,9 млн тонн, к 2018 г. пропускные способности выросли до 93,2 млн тонн).

Первоначально стоимость программы оценивалась в 562,4 млрд руб., из которых 302 млрд руб. должны были выделить РЖД, 110 млрд руб. – поступить из федерального бюджета в виде взносов в уставный капитал компании и еще 150 млрд руб. (три равными траншами) – из Фонда национального благосостояния в обмен на «префы». Однако ее реализация затянулась, в том числе из-за задержек в выделении средств ФНБ, по которым монополия столкнулась с некоторыми бюрократическими тонкостями.

В 2017 г. проект был актуализирован. Окончание реализации было сдвинуто на 2020 г. Теперь объем инвестиций составляет 520,5 млрд руб., причем бюджетное финансирование сокращено до 21,5 млрд руб.: фактически оно замещено средствами самих РЖД (размер затрат вырос до 349 млрд руб.). Объем средств ФНБ остался тем же – 150 млрд руб., но график их выделения изменился.

К настоящему времени монополия получила только один транш в размере 50 млрд руб., вместо второго такого же компании поступят 20 млрд руб. В декабре Банк России зарегистрировал дополнительный выпуск «префов» «Российских железных дорог». Акции находятся в процессе размещения.

Согласно материалам РЖД, в 2019 г. инвестиции в проект за счет денег ФНБ составят 35,4 млрд руб. с учетом НДС, в 2020 г. – 43,8 млрд руб. (в 2018 г. – 29,9 млрд руб.). Из собственных средств компания направит 40,9 млрд руб. и 62,3 млрд руб. соответственно (в 2018 г. – 21,3 млрд руб.).

Чистая приведенная стоимость (net present value, NPV) оценивается монополией в 7,7 млрд руб. (дисконтированный срок окупаемости – 27 лет). Правда, ранее перевозчик считал проект «коммерчески неэффективным» для себя: год назад в своих материалах он указывал, что NPV является отрицательной для компании, составляя «минус 113,4 млрд руб.» (срок окупаемости – более 30 лет). Чистая приведенная стоимость в отношении бюджетных средств сейчас оценивается в 228 млрд руб. (срок окупаемости – 10 лет).

Кроме того, «Российские железные дороги» готовятся ко II этапу модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей – за счет собственных средств. По итогам его реализации пропускная способность линий в 2024 г. должна достичь порядка 180 млн тонн в соответствии с «майским» президентским указом.

Общий объем инвестиций РЖД во второй этап проекта оценивается в 696,6 млрд руб. «При этом нам необходимо ускорить проектирование – это 3,4 млрд руб., они уже

заложены в нашей программе», – говорил осенью глава компании Олег Белозеров. Вложения в 2019 г. должны составить 7,8 млрд руб., в 2020 г. – 40,9 млрд руб., в 2021 г. – 95,1 млрд руб. в 2022 г. – 138,3 млрд руб., в 2023 г. – 207,9 млрд руб., в 2024 г. – 106,2 млрд руб., в 2025 г. – 97,2 млрд руб.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-videlit-RZHD-v-2019-godu-40-mlrd-rublei-iz-FNB-na-modernizatsiyu-BaMa-i-Transsiba-2019-02-22/>
<https://www.gudok.ru/news/?ID=1454603>

ТАСС; 2019.02.22; СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» НАЧАЛИ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ ПСКОВОМ, НОВГОРОДОМ И ПЕТРОЗАВОДСКОМ

Скоростные поезда «Ласточка» начали курсировать по маршруту Псков – Великий Новгород – Петрозаводск, первый рейс стартовал утром от псковского железнодорожного вокзала, передает корреспондент ТАСС.

«Сегодня мы запускаем еще один проект регионального сообщения, это поезд Псков – Великий Новгород – Петрозаводск. Одновременно сейчас из Петрозаводска навстречу отправляется такой же поезд. Это региональный проект, потому что связано четыре региона: Псковская, Новгородская область, Ленинградская область, Республика Карелия», – сказал заместитель генерального директора РЖД по пассажирским перевозкам Дмитрий Пегов перед отправлением поезда.

Между Псковом и Петрозаводском ежедневно будут курсировать два поезда. Запуск железнодорожного маршрута анонсировали на Российском инвестиционном форуме в Сочи главы Псковской, Новгородской областей и Карелии Михаил Ведерников, Андрей Никитин и Артур Парфенчиков, а также заместитель гендиректора РЖД Дмитрий Пегов.

По словам Ведерникова, запуск «Ласточки» откроет новые возможности для развития внутреннего туризма и позволит региону расширить сеть региональных пассажирских железнодорожных перевозок. «Для нас важно, что поезд связывает нас с нашими соседями, потому что все четыре региона входят в туристический проект «Серебряное ожерелье»... Мы также обсудили вопрос продления ласточки до Печор, рассчитываем, что к Ганзейским дням у нас из Пскова, из Санкт-Петербурга можно будет добраться до Печор», – сказал глава региона.

Ранее Пегов сообщал, что специально для маршрута на заводе «Уральские локомотивы» изготовили новый поезд, который может работать на переменном, постоянном токе и тепловозной тяге. Расписание «Ласточки» синхронизировано таким образом, чтобы на станции Чудово пассажиры смогли пересест на поезд «Сапсан» и продолжить путь по маршруту Петербург – Москва.

Первая «Ласточка» из Пскова была запущена в начале августа 2018 года, электропоезд установил ежедневное, скоростное, прямое железнодорожное сообщение с Санкт-Петербургом. До этого между городами курсировал только один прямой пассажирский поезд с периодичностью один раз в неделю, время в пути занимало около 4 часов 20 минут. Добраться до конечного пункта можно было также на ежедневных пригородных поездах с пересадкой в Луге. Сейчас «Ласточка» по маршруту Псков – Петербург курсирует дважды в день, время в пути составляет 3 часа 30 минут.

<https://tass.ru/v-strane/6147464>

ТАСС; 2019.02.22; РЖД ГОТОВЫ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ПСКОВ – НОВГОРОД ПРИ РОСТЕ ГРУЗОПОТОКА

Участок железной дороги между Псковом и Великим Новгородом может быть электрифицирован при условии, что на нем существенно возрастет объем грузовых, пассажирских и пригородных перевозок. Об этом в пятницу сообщил журналистам заместитель генерального директора РЖД по пассажирским перевозкам Дмитрий Пегов

на церемонии запуска первого рейса скоростного поезда «Ласточка» по маршруту Псков – Великий Новгород – Петрозаводск.

В Псковской области нет ни одного километра электрифицированных железных дорог, для обеспечения работы «Ласточки» совместно с РЖД была разработана специальная схема. Состав присоединяют к тепловозу, с помощью которого «Ласточка» из Пскова доходит до электрифицированных участков других регионов. Там поезд переключается на электроэнергию и продолжает движение.

«С учетом развития железных дорог, роста грузовых потоков будет рассматриваться вопрос об электрификации. <...> Этот вопрос всегда спорный, потому что здесь экономика стоит впереди для того, чтобы мы нашли оптимальный баланс, что нам выгоднее: использовать схему с тепловозом либо вкладывать миллиарды рублей для того, чтобы два поезда в день ходили под контактным проводом. Все-таки электрификация экономически работает в комплексе: если есть и пассажирское движение, и грузовое, и пригородное, тогда электрифицированные участки дают максимальную отдачу», – сказал Пегов, отвечая на вопрос журналистов о том, намерена ли компания электрифицировать участок железной дороги от Пскова до Великого Новгорода.

По словам Пегова, при запуске новых межрегиональных маршрутов РЖД проводит модернизацию инфраструктуры. «При запуске нового поезда определенные затраты уходят в инфраструктуру, например, мы восстановили исторический вокзал на станции Батецкое (в Новгородской области – прим. ТАСС), где у нас проходит много поездов, в том числе сегодня там будет останавливаться два поезда «Ласточка», – отметил заместитель гендиректора РЖД.

22 февраля скоростные поезда «Ласточка» начали курсировать по маршруту Псков – Великий Новгород – Петрозаводск. Первый рейс стартовал в пятницу от псковского железнодорожного вокзала. На церемонии открытия Пегов назвал поезд уникальным, так как он может работать сразу от трех систем питания: от постоянного тока, переменного тока, а также может двигаться с помощью локомотива. По словам Пегова, в пятницу такой тип поезда впервые начал курсировать по территории РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6148784>

ТАСС; 2019.02.22; РЖД ИНВЕСТИРУЕТ ОКОЛО 32 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 2019 ГОДУ

Инвестиции в развитие Горьковской железной дороги (ГЖД) в 2019 году составят порядка 32 млрд рублей, средства будут направлены на строительство путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций, говорится в сообщении, распространенном в пятницу пресс-службой Кировского региона ГЖД.

В рамках проекта к 2024 году планируется реконструировать станции Лянгасово (Кировская область) и Балезино (Удмуртская Республика). В частности, на увеличение пропускной способности станции Балезино в 2019 году планируется направить 133,1 млн рублей.

Также в 2019 году продолжится реализация проекта строительства высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Москва-Казань на сумму более 1,9 млрд рублей.

Горьковская железная дорога (ГЖД) – один из филиалов Российских железных дорог, обслуживающий часть Поволжья и Предуралья. Штаб-квартира находится в Нижегородской области. В зону обслуживания ГЖД попадает 15 регионов России, в том числе 6 республик. Общая длина обслуживаемых путей порядка 12 тыс. км.

<https://tass.ru/ekonomika/6148105>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.23; НА КИЕВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД ПОСТРОЯТ ТРИ НОВЫХ СТАНЦИИ – ХУСНУЛЛИН

В течение ближайших нескольких лет на Киевском направлении железной дороги в Москве построят три новые станции, заявил журналистам в субботу заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

«Совместно с «Российскими железными дорогами» мы занимаемся реконструкцией Киевского направления от Апрелевки до вокзала. Проект поделен на три этапа, однако уже в ближайшие два года на этом направлении появятся три новые станции», – сказал М.Хуснуллин.

По его словам, неподалеку от станции метро «Минская» планируется разместить новую железнодорожную платформу, также появится новая станция в районе Аминьевского шоссе.

«Новая станция в районе Аминьевского шоссе войдет в состав крупного транспортно-пересадочного узла, связанного со строящейся станцией метро Большой кольцевой линии. Сейчас активно развивается территория вокруг этого транспортного хаба», – добавил заммэра.

Он также сообщил, что дополнительная станция появится в районе Крекшино.

«Реконструкция этого участка железных дорог позволит нам запустить от Апрелевки до Киевского вокзала поезда фактически в режиме наземного метро, эта линия будет интегрирована в общую систему городского транспорта. Кроме того, сейчас прорабатывается вопрос строительства соединительной ветки между Киевским и Смоленским направлением железных дорог. Это потребует строительство дополнительного моста через Москву-реку», – отметил глава стройкомплекса.

Ранее М.Хуснуллин сообщал, что в ближайшие несколько лет в Москве будет реконструировано и построено около 220 км железнодорожных путей.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; Ж/Д ФИНЛЯНДИИ СОЗДАДУТ ЛЕСОВОЗНОГО ОПЕРАТОРА В РФ, ЗАПУСТЯТ ПЕРВЫЕ ВАГОНЫ К 2020 Г

VR-Group (Финские железные дороги) создает дочернюю компанию в РФ, которая будет специализироваться на перевозке древесины из России в адрес финских лесопромышленных компаний, сообщает пресс-служба оператора.

Планируется, что первые рейсы оператор запустит в конце 2019 года, первый адресат – финская лесопромышленная группа Metsa Group.

«Мы создаем российский филиал, который будет приобретать и эксплуатировать вагоны в РФ. VR Group стремимся к росту в новых областях и повышению конкурентоспособности», – приводятся в сообщении слова президента и исполнительного директора группы Рольфа Янссона.

В общей сложности в течение ближайших двух лет для работы оператора планируется приобрести около 300 вагонов. VR Group будет сдавать вагоны в аренду клиентам VR Transport (подразделение группы – ИФ) в Финляндии, эксплуатировать их в России и осуществлять техобслуживание.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; СПБМТСБ И РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ БИРЖЕВУЮ ПРОДАЖУ ЛЕСА С ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГОЙ В IV КВАРТАЛЕ 2019Г

Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа (СПБМТСБ) совместно с РЖД планирует начать продажу лесоматериалов с привязкой к транспортным услугам в октябре-декабре 2019 года, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе биржи.

«Согласован план мероприятий по взаимодействию биржи и РЖД. Проект развивается в соответствии с ним. Что касается сроков, то сегодня планируется начать реализацию проекта уже в IV квартале 2019 года», – отметил собеседник агентства.

В январе текущего года заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило сообщил, что РЖД прорабатывает формат продажи лесных грузов и зерна на бирже с привязкой к транспортным услугам.

«Мы в течение 1,5 лет активно взаимодействуем с Федеральной антимонопольной службой РФ и Санкт-Петербургской нефтяной биржей (СПбМТСБ, инициаторами проекта – ИФ) по поводу того, как включить в биржевую торговлю услуги по перевозке железнодорожным транспортом», – отмечал он, добавляя, что в течение 2019 года все технические вопросы в рамках проекта можно решить.

Объем торгов лесоматериалами на СПбМТСБ в 2018 году составил 1,388 млн кубометров.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.24; АЗЕРБАЙДЖАН РАТИФИЦИРОВАЛ КОНВЕНЦИЮ О СТАТУСЕ КАСПИЯ

Президент Азербайджана Ильхам Алиев подписал закон о ратификации Конвенции о правовом статусе Каспийского моря.

Текст закона «Об утверждении Конвенции по правовому статусу Каспийского моря» опубликован на сайте главы государства в пятницу.

Кроме этого, И.Алиев утвердил соглашения «О сотрудничестве в транспортной сфере между прикаспийскими государствами», «О предотвращении инцидентов на Каспии», «О торгово-экономическом сотрудничестве между прикаспийскими государствами».

Конвенция была подписана «пятеркой» прикаспийских государств – Азербайджаном, Ираном, Казахстаном, Россией и Туркменией – в казахстанском Актау 12 августа 2018 года. Цель документа заключается в определении и регулировании прав и обязательств сторон в отношении использования Каспийского моря, включая его воды, дно, недра, природные ресурсы и воздушное пространство.

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

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

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

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

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

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

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

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

Документ ставит точку в согласовании позиций России, Казахстана, Азербайджана, Туркмении и Ирана по статусу Каспия, которое продолжалось 22 года из-за кардинальных разногласий между прибрежными странами.

Конвенция вступит в силу с момента ее ратификации всеми участниками и депонирования всех пяти ратификационных грамот. Документ носит бессрочный характер.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; ЕВРОХИМ ПЛАНИРУЕТ К 2022Г ДОСТРОИТЬ ТЕРМИНАЛ В УСТЬ-ЛУГЕ, СДВИНУЛ ЗАПУСК МОЩНОСТЕЙ В СИЛЛАМЯЭ НА КОНЕЦ 2019Г

«ЕвроХим» планирует к 2022 году достроить терминал по перевалке удобрений в Усть-Луге, говорится в проспекте компании к готовящемуся выпуску евробондов.

Терминал мощностью 5 млн тонн удобрений в год обеспечит, в том числе, перевалку на экспорт хлоркалия с Усольского ГОКа в Пермском крае. До запуска мощностей в Усть-Луге продукция комбината будет переваливаться через терминал компании в Мурманске.

Первоначально перевалочный комплекс в Усть-Луге планировалось ввести в 2015 году, однако из-за некачественно выполненных работ по строительству причала сроки проекта сдвинулись.

В дальнейшем проект был заморожен в связи с нерешенными вопросами финансирования внутривортовой инфраструктуры, говорил менеджмент компании. Однако участники рынка поясняли «Интерфаксу», что работы по проекту были приостановлены, в том числе, из-за запрета на размещение складов минудобрений на расстоянии ближе 500 метров от моря. В прошлом году Минпромторг подготовил поправки в Водный кодекс, снимающие эти ограничения (пока не приняты).

Сроки ввода еще одного терминала компании на Балтике – в эстонском Силламяэ – также сдвинуты. Его запуск запланирован на IV квартал этого года, в то время как ранее акционер «ЕвроХима» Дмитрий Стрежнев говорил о планах ввести терминал в конце 2018 года. Комплекс мощностью 1 млн тонн аммиака в год строится для перевалки продукции завода в Кингисепе, где в феврале был получен первый аммиак.

В ближайшие годы «ЕвроХим» также планирует инвестировать в покупку вагонов-хопперов для обеспечения перевозок хлоркалия с новых рудников.

Общий сарех компании в развитие логистических мощностей до 2023 года запланирован на уровне \$179 млн.

У «ЕвроХима» есть балкерные терминалы в Туапсе (Черное море), Мурманске (Баренцево море) и Силламяэ (Балтийское море), а также собственный выход к причалам Антверпенского порта в Бельгии. Общие мощности компании по перевалке удобрений – 7,9 млн тонн в год.

ИА REGNUM; ПАВЛОВСКИЙ ИГОРЬ; 2019.02.22; ВЯЧЕСЛАВ РУКША: «СЕВМОРПУТЬ – ЭТО РУССКИЙ ПУТЬ В ИНДИЮ», – ИНТЕРВЬЮ

Интервью заместителя генерального директора – директора дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Вячеслава Рукши

: Сроки сдачи ледокола «Арктика» переносились уже два раза. Что сейчас с ледоколом? Сроки больше сдвигаться не будут?

Да, ледокол «Арктика» должен был быть готов к работе к моменту запуска первой очереди Ямал – СПГ в декабре 2017 года. Но на данный момент могу сказать, что больше никаких сбоев быть не должно.

В мае 2020 года ледокол должен быть официально сдан в эксплуатацию. Но на ходовые испытания он должен выйти в декабре этого года. Кстати, именно в декабре 2019 года исполняется 60 лет, как был поднят флаг на первом в мире атомном ледоколе «Ленин».

: Новый ледокол проекта «Лидер» достаточно дорогой, и один ледокол будет стоить более 100 миллиардов рублей...

Ну как дорогой? Новый ледокол ЛК-60 «Арктика» стоит 44 миллиарда.

: Ну, а один «Лидер» – более 100. Не проще ли на эти деньги построить несколько ледоколов, таких как «Арктика»?

Нет. Не проще. Ледокол проекта ЛК-60 (Арктика) преодолевает лед до 3 метров толщиной. «Лидер» же способен проходить 4-х метровый лед, то есть лед максимальной толщины в Арктике. И потом, современные газовозы, которые ходят на Ямал, имеют ширину 50 метров, а ледоколы проекта ЛК-60 – 34 метра шириной. То есть ледоколы не смогут сделать канал такой ширины, чтобы по нему спокойно шел газовоз класса «Yamal max». Другими словами, универсальные ледоколы ЛК-60 будут обеспечивать ту часть СМП, где льды тяжелые, но нет многолетних. Могут работать в устьях рек. Потому они и универсальные. А «Лидер» будет шириной 47,5 метров. К тому же «Лидер» даже на сложных ледовых участках сможет держать скорость не менее 10–12 узлов, а средняя коммерческая скорость грузовых кораблей в чистой воде – 14 узлов. Поэтому задача «Лидера» – обеспечивать круглогодичную проводку судов в восточной части СМП с коммерческой скоростью. Потому два ЛК-60 не равны одному «Лидеру». Они создаются под разные задачи.»

И если мы хотим продавать круглогодично свои товары на рынках Юго-Восточной Азии, то нам нужен ледокол, способный работать в таких тяжелых ледовых условиях. Так что «Лидер» будет обеспечивать безопасное судоходство в восточном направлении.

Если мы хотим оставаться ведущей арктической державой, нам надо строить ледоколы «Лидер» и обеспечивать работу транспортных судов на СМП круглый год.

: И стать «вторым Суэцем»?

Зачем? Нам это не нужно. Нам со своими бы грузами справиться, которые уже активно идут. В СССР пик грузооборота на СМП был 6,7 млн тонн. А за прошлый год у нас уже насчитывается более 20 млн тонн. Взрывной рост, как принято сейчас говорить (по итогам 2017 года грузооборот СМП составил 9,9 млн тонн, что на 34% выше показателей 2016 года. – прим. ИА REGNUM).

Да, с развитием восточного маршрута появится и транзитное международное судоходство, но это не скоро. И потом, грузы из южного Китая все равно не пойдут через наши арктические воды, так как это просто не выгодно даже по времени. А вот из Кореи, Северного Китая или Японии – возможно. Но все, что южнее Пусана (порт в Южной Корее – прим. ИА REGNUM), скорее всего, не пойдет через СМП. И это точно не тот объем, который проходит через Суэцкий канал. И да, никакой транзит по СМП не даст нам того роста ВВП, который дает разработка собственных месторождений в Арктике и современная и эффективная система их транспортировки. Поэтому наша задача – обеспечить реализацию наших мегапроектов в нашей Арктике. Без атомного ледокольного флота эти проекты сложно реализуемы.

Строительство ледокола «Сибирь» на Балтийском заводе, Санкт-Петербург. 2018

: «Росатом» сделал предложение рыбакам Дальнего Востока, от которого они не смогли отказаться. Груз с рыбой в этом году пойдет через СМП?

Да, мы предложили рыбодобывающим предприятиям наши услуги и наш уникальный лихтеровоз «Севморпуть» для транспортировки рыбы в рефконтейнерах. Маршрут, надеемся, начнет работать в этом году.

: Маршрут до Мурманска, Архангельска или Санкт-Петербурга?

Считаем, куда лучше. Понятно, что рыбакам интереснее сразу в Санкт-Петербург. Хотя короче плечо до Мурманска. Но даже доставка в Петербург через СМП дает меньшие транспортные расходы, чем по железной дороге.

: А что будет с обратной загрузкой?

Тоже решаемый вопрос. Грузы и в Петербурге, и в Мурманске для портов в Арктике и для Дальнего Востока есть. Так что и обратно корабль не пойдет пустым.

: Можно сказать, что это начало новой транспортной линии через СМП?

Нет, правильнее сказать так: мы тестируем такую возможность и хотим показать экономическую целесообразность этого маршрута. Возможно, когда-нибудь в будущем...

: О каком объеме перевозок рыбы может идти речь сейчас?

На Дальнем Востоке вылавливается 3–4 миллиона тонн рыбы ежегодно. До полумиллиона тонн, я думаю, возможно перевозить за сезон летне-осенней навигации. Конечно, эти цифры очень небольшие на фоне 80 млн тонн, которые должны быть перевезены на СМП к 2024 году. Но все же и эти объемы очень важны, особенно, если учитывать продуктовую безопасность страны.

: Кстати, о 80 млн тонн. Я понимаю, что вы не отвечаете за их появление, а только за их сопровождение. Но если они будут, вы готовы сопровождать этот объем?

Почему же? Мы отвечаем не только за ледовую проводку судов, но и за развитие портовой инфраструктуры. Уже принято решение о том, что кураторство над Федеральным проектом «Северный морской путь» целиком передано от **Минтранса** к нам.

: То есть **Минтранс** больше не занимается СМП и портами на нем?

Нет, не так. Подход простой: все нормотворчество и законотворчество, надзорные функции, капитаны портов – все это остается за **Минтрансом**. Мы (Росатом – прим. ИА REGNUM) выполняем хозяйствующую функцию на СМП: развитие портов на Севморпути, рытье каналов, обустройство.

: Я правильно понимаю, что бюджетные деньги в размере почти 300 миллиардов рублей по федеральному проекту «Северный морской путь» будете контролировать вы?

Да, согласно распоряжению правительства от 29 января 2019 года, куратор федерального проекта «СМП» – Лихачев, руководитель – Рукша. Кроме того, и из проекта «Морские порты России» к нам отходит контроль за федеральными деньгами, которые должны направиться на развитие портов на территории Севморпути. И еще, мы уже договорились, что в наше ведение будет передано ФГУП «Гидрографическое предприятие» **Росморречфлота** и ему будет передано кураторство над всей инфраструктурой СМП.

: А ФГБУ «Администрация Севморпути» что будет делать?

Выдавать разрешения на проход по Севморпути.

: Когда шла речь о наделении Росатома функциями инфраструктурного оператора на СМП, было много разговоров о том, что это приведет к монополии одного из игроков в Арктике.

Нет, какая монополия. Все тарифы на ледокольную проводку регулируются Федеральной антимонопольной службой. А вообще, вся наша работа по проводке судов базируется на экономическом расчете. Понятно, что если сопровождение ледоколом будет очень дорогим, то грузоотправители будут искать иной способ отправки груза. И если мы не предложим разумные тарифы, то добывающие предприятия просто не придут к нам.

Контейнеры

: Можете ли «Росатом» отказать кому-либо из предприятий в ледокольном сопровождении?

Если мы строим ледокол на сорок лет эксплуатации, то у нас есть прямая заинтересованность в том, чтобы он работал, а не стоял. И чем больше работы будет, тем быстрее окупится строительство ледоколов. Поэтому не в наших интересах отказываться от работы. Более того, вся затея с «Лидерами» окупится только тогда, когда в восточном направлении СМП пойдет достаточно большой грузопоток. Поэтому я всегда и говорю, что в вопросах развития Арктики все вопросы с добычей природных ресурсов и транспортом должны быть синхронизированы. Если хотите, в Арктике должен быть Госплан.

: К то должен этот Госплан для Арктики формировать?

Если говорить про транспортные вопросы на Севморпути, то это Росатом. Что касается развития энергетической, социальной и иной инфраструктуры вообще, то это вопрос арктического подразделения в Минвостокразвития. Развитие Арктики – это вопрос единого государственного подхода.

: Севморпуть для вас – это... ?

Русский путь в Индию, который мы ищем со времен Афанасия Никитина. СМП – это кратчайший выход на мощные, развивающиеся рынки. Ни одна труба не сможет обеспечить потребности Китая и стран Азии в нефти и газе. К тому же, труба – это всегда обоюдная зависимость, а поставки по морю позволяют уйти от этой зависимости и дают возможность диверсифицировать рынки сбыта наших полезных ископаемых. Как только ЕС увидит, что мы свои товары можем легко доставлять на азиатские рынки, то разговор с «нашими партнерами» будет совсем другой.

<https://regnum.ru/news/2578711.html>

КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.02.25; АЭРОПОРТЫ ЗАРАБОТАЮТ НА НАЛОГЕ; НДС НА УСЛУГИ ДЛЯ ЗАРУБЕЖНЫХ РЕЙСОВ БУДЕТ ОБНУЛЕН

Правительство с 1 июля обнулит НДС практически на все услуги аэропортов для зарубежных рейсов. Для внутренних рейсов будет введена стандартная ставка 20%. Выгоду от нововведения получают аэропорты, которые за счет возврата НДС из бюджета могут увеличить свою маржу примерно на 30 млрд руб. в ближайшие три года. Авиакомпании рассчитывают, что это приведет к снижению цен на аэропортовые услуги, но собеседники “Ъ” в отрасли этого не ожидают.

Белый дом готовится полностью изменить правила уплаты НДС по аэропортовым услугам. Проект постановления правительства, с которым ознакомился “Ъ”, с 1 июля вводит нулевую ставку по налогу на 42 аэропортовые услуги, предоставляемые для зарубежных рейсов. Одновременно вводится стандартная ставка 20% на те же услуги, предоставляемые для внутренних рейсов. Постановление приводит законодательство в соответствие с Налоговым кодексом, поправки к которому вступят в силу с 1 июля.

Сейчас шесть основных услуг аэропортов как на внутренних, так и на международных рейсах не облагаются НДС – взлет, посадка и стоянка судов, обеспечение авиабезопасности, заправка авиатопливом, его хранение, аэронавигационное обслуживание. Такая ситуация не позволяет аэропортам получить возмещение входящего НДС из бюджета, поэтому налог фактически закладывается в цену услуг. По остальным услугам действует НДС в размере 20%.

Теперь ситуация меняется в пользу аэропортов. «Нулевая ставка выгодна налогоплательщикам (аэропортам.- “Ъ”), потому что в этом случае можно принимать к вычету входящий НДС, таким образом, компании не теряют право на вычеты, в отличие от случаев, когда получаемые услуги НДС не облагаются»,- объясняет партнер юридической компании Taxology Алексей Артюх. Согласно пояснительной записке к поправкам к Налоговому кодексу, из-за обнуления ставки НДС на услуги для международных рейсов бюджет потеряет (а аэропорты получат) 29 млрд руб. в 2018-2021 годах.

Собеседники “Ъ” в авиакомпаниях утверждают, что законопроект лоббировали представители аэропортов. Входящий НДС для них не меняется после принятия новых правил, зато исходящий НДС после поправок опустится до нуля. В этой ситуации у аэропортов есть два варианта: снизить цену на услуги или оставить ее прежней, увеличив собственную маржу. Представитель одной из крупнейших авиакомпаний в РФ отмечает, что на практике положительного эффекта на отрасль не наблюдается, «уже в 2018 году

перестала подпадать под льготу услуга «предоставление аэровокзального комплекса», но сбор за нее с авиакомпаний снижен не был».

В S7 считают, что теперь аэропорты должны снизить ставки на свои услуги. В авиакомпании отмечают, что ставка в размере 20% НДС на услуги для внутренних перевозок «повлечет за собой дополнительную нагрузку на авиакомпании (отвлечение денежных средств на уплату НДС и расходы на финансирование дополнительного дефицита средств), в то время как расширение перечня облагаемых НДС по 0% услуг при обслуживании международных линий частично нивелирует эффект». «Какой из эффектов будет превалировать, зависит от доли международных рейсов у авиакомпаний, но в целом по отрасли эффект будет отрицательным», - заключают в S7.

В Домодедово, напротив, реформу приветствуют. В аэропорту говорят, что действующие правила искажают экономический смысл НДС и приводят к двойному налогообложению. «Отмена льготы по НДС для услуг аэропортов представляется важной для развития инфраструктуры аэропорта и снижает нагрузку на авиакомпании в части отвлечения денежных средств на оплату аэропортовых услуг с выручки по международным перевозкам, которые также облагаются по нулевой ставке», - сообщили там.

Эксперт авиационной практики Bain & Company Михаил Ворожейкин отмечает, что разделение подхода к налогообложению для международных и внутренних линий затруднит администрирование налога на стороне аэропорта. «Так, техника закупается обычно для совместного использования как на внутренних, так и международных рейсах. Предъявление к вычету входного НДС в этом случае может быть затруднено», - говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3894271>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.02.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСКРЫВАЕТ РЕЗЕРВЫ; БЕЛЫЙ ДОМ ДОФИНАНСИРУЕТ ПРОГРАММУ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ РАЗНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Белый дом выделит **Минтрансу** дополнительные 5,2 млрд руб. на субсидирование авиаперевозок между Дальним Востоком и центральной частью России поэтапно. Весной из резервного фонда будет выделено 2,5 млрд руб. Оставшиеся 2,7 млрд руб. будут выделены в середине года из федерального бюджета после принятия поправок. По информации “Ъ”, резервный фонд будет задействован для ускорения выделения средств. Более того, в течение года правительство может еще раз дофинансировать программу, тогда объем ассигнований превысит 8 млрд руб. Эксперты говорят, что дополнительные средства позволят властям определить глубину спроса по этой программе.

Белый дом выделит запрошенные **Минтрансом** 5,2 млрд руб. на субсидирование льготных перевозок на Дальний Восток в два этапа, рассказал “Ъ” собеседник в правительстве России. Первая часть денег в размере 2,5 млрд руб. будет предоставлена весной из правительственного резервного фонда. Вторая часть в размере 2,7 млрд руб. будет выделена после поправок в бюджет в середине года.

Министерство запросило из бюджета 5,2 млрд руб. после того, как «Аэрофлот» за несколько дней после открытия продаж по субсидируемым маршрутам исчерпал весь лимит бюджетных средств. Авиакомпания в январе просила у **Минтранса** увеличить лимит с 793,44 млн рублей до 2,1 млрд рублей, чтобы покрыть весь спрос на льготные авиабилеты. Всего в бюджете с начала года заложено 2,8 млрд рублей на все авиакомпании, участвующие в программе: Аэрофлот, S7, UTair, «Уральские авиалинии», АЛРОСА, Якутия, NordStar, «ИрАэро». Маршруты компаний не дублируются между собой.

На заседании правительства 12 февраля премьер-министр Дмитрий Медведев заявил, что бюджетные средства на льготные перевозки будут выделены. «Никаких сомнений быть не может: мы выделим деньги, необходимые для того, чтобы программу льготирования

такого рода перевозок осуществить в полном объеме. Единственное, я не думаю, что правильно делать это через резервный фонд правительства, поскольку деньги там еще пока есть. Давайте лучше подготовим предложения для корректировки бюджета – это будет рациональнее во всех смыслах. А если уж совсем не хватит в конце года, тогда для этого нужен резерв», - приводятся слова господина Медведева на сайте правительства РФ. Но в пятницу, 22 февраля, **Минтранс** заявил, что разработал и направил на согласование проект распоряжения правительства РФ о выделении из резервного фонда 2,5 млрд руб. на перевозки на территорию Дальневосточного федерального округа (ДФО). Дополнительные комментарии в ведомстве не предоставили.

По информации “Ъ”, воспользоваться резервным фондом в Белом доме решили для ускорения выделения средств. Кроме того, до лета может быть принято решение о выделении дополнительных средств сверх 5,2 млрд руб., запрошенных **Минтранс**ом. В Минфине пока не ответили на вопросы “Ъ”.

Объем субсидий на льготные перевозки по итогам года достигнет 8 млрд руб., что является рекордным по объемам субсидированием за все время существования программы.

Глава Infomost Борис Рыбак считает субсидирование льготных авиаперевозок полезным экспериментом, по итогам которого правительство сможет определить глубину спроса на авиаперевозки льготных категорий граждан на Дальнем Востоке.

<https://www.kommersant.ru/doc/3893982>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20190222/829746848.html>

<https://iz.ru/849043/2019-02-22/mintrans-predlozhil-dopolnitelno-napravit-25-mlrd-rub-na-aviasoobshchenie-s-dfo>

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-predlozhil-napravit-25-mlrd-rublej-na-aviasoobshhenie-s-dalnim-vostokom.html>

RUSSIAN.RT; ГУСАРОВ СЕРГЕЙ, РУМЯНЦЕВА АНАСТАСИЯ; 2019.02.24; ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ТАЛОНАМ: В РОССИИ ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ПОСАДКИ В САМОЛЕТ

В российских аэропортах пассажиры теперь смогут проходить в самолет по электронному посадочному талону при самостоятельной онлайн-регистрации. Соответствующий приказ **Минтранса** вступил в силу 24 февраля. При этом останется возможность оформить бумажный талон на стойке регистрации. Эксперты считают, что новая мера ускорит процесс посадки пассажиров и сделает его более удобным. В московских аэропортах сообщили, что технически готовы к нововведениям.

Российские аэропорты теперь могут пропускать пассажиров в самолет по электронным посадочным талонам. Приказ **Минтранса** РФ, регламентирующий этот порядок, вступил в силу 24 февраля.

«При самостоятельной онлайн-регистрации на рейс пассажиру будет предоставляться электронный посадочный талон, по которому можно будет пройти в стерильную зону аэропорта», – говорится на сайте ведомства.

Отмечается, что талон можно использовать в аэропорту при наличии информационной системы, включающей в себя электронную базу данных досмотра, и устройства, сканирующего штрихкод.

Перевозчик сам должен сообщить пассажирам о возможности использования электронного талона. В частности, соответствующую информацию можно разместить на официальном сайте компании.

Вместе с тем талон по-прежнему можно будет напечатать на бумажном носителе. В **Минтрансе** отмечают, что он может понадобиться людям, которым необходимо отчитаться о рабочей поездке.

При этом электронные талоны будут использовать только в тех аэропортах, которые к этому готовы. Об этом в беседе с RT рассказал председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков.

«У них должна быть своя система учета предполетного досмотра – только в этом случае возможно использование посадочного талона в электронном виде», – отметил эксперт.

Новые правила ускорят процесс посадки, считает председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

«Те правила, которые вступают в действие с сегодняшнего дня, по возможности проезда по электронному билету, ускорят процесс посадки пассажиров на самолет, сократят его время до самых минимальных значений», – сказал Зотов в беседе с RT.

Однако вопрос сдачи багажа по новой схеме может потребовать уточнений, считает эксперт.

«Но есть одно правило, которое еще необходимо дополнительно отработать, – это возможность сдачи багажа без присутствия сотрудника аэропорта, в автоматическом режиме», – добавил Зотов.

Он подчеркнул, что возможность зайти в самолет с помощью электронного талона во всех аэропортах России появится в течение нескольких месяцев, но в Москве ее можно ждать уже в ближайшее время.

«Это достаточно положительно, поскольку примерно 50%, даже чуть больше, всех перемещений приходится на московский авиаузел. В регионах данная норма будет отрабатываться, и в течение пары месяцев все появится», – сказал Зотов.

Готовы к нововведениям

В московскому аэропорту Шереметьево заявили, что технически готовы обслуживать пассажиров по электронным посадочным талонам, однако точная дата запуска такого сервиса пока не известна.

В аэропорту Домодедово рассказали РИА Новости, что также готовы к нововведению с технической точки зрения: все выходы на посадку в едином терминале оснащены автоматизированными турникетами, способными распознать 2D-штрихкод и QR-код как на бумажном, так и на электронном носителе. В то же время в Домодедове не уточнили, когда можно будет начать пользоваться электронными талонами в соответствии с новыми правилами.

Представители аэропорта Внуково заявили, что электронные талоны планируется начать использовать в 2019 году.

В аэропорту Уфы сообщили, что возможность войти в самолет по электронному талону действует с конца 2018 года – ею уже воспользовались около 1200 человек.

В свою очередь, в калининградском аэропорту Храброво рассказали, что работают над возможностью введения услуги. В Санкт-Петербургском Пулково заявили, что изучают перспективу обслуживания пассажиров с использованием электронных талонов, однако пока такие услуги не оказываются.

Заслуженный пилот России, член комиссии при президенте России по развитию авиации общего назначения Юрий Сытник в беседе с RT заявил, что положительно оценивает новую систему.

«Пора избавляться от бумажек. Сейчас покупаются электронные билеты – что на поезд, что на самолет. Конечно, удобнее иметь талон в электронном виде, потому что там – твоя фамилия, время досмотра, кто досматривал, то есть вся информация о пассажире. Это нужно для того, чтобы лучше контролировать пассажирский поток», – рассказал эксперт.

По электронным талонам: в России изменились правила посадки в самолет

<https://russian.rt.com/russia/article/605491-rossiya-samolyot-elektronnyi-posadochnyi-talon>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20190224/829747644.html>

<https://ria.ru/20190224/1551296500.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6152592>

<https://rns.online/transport/Rossiiskie-aeroporti-nachnut-propuskat-passazhirov-po-elektronnim-biletam-2019-02-24/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c7243429a79479d57e87caa>

<https://iz.ru/849373/2019-02-24/v-rossii-izmenili-pravila-posadki-v-samolet>

<https://iz.ru/849435/2019-02-24/soiuz-passazhirov-rossii-otcenil-novye-pravila-posadki-v-samolet>

<https://rg.ru/2019/02/24/v-rossii-izmenilis-pravila-posadki-v-samolet.html>

<https://rg.ru/2019/02/24/kakie-aeroporty-mogut-bystro-perejti-na-elektronnye-posadochnye-talony.html>

<https://www.mk.ru/editions/daily/2019/02/24/v-rossii-izmenilis-pravila-posadki-v-samolet.html>

<https://www.pnp.ru/social/v-rossii-izmenilis-pravila-posadki-v-samolet.html>

<https://www.ntv.ru/novosti/2158980/>

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; НЕВСКАЯ ВАРВАРА; 2019.02.22; ПОСАДОЧНЫЙ ТАЛОН В САМОЛЕТ МОЖНО БОЛЬШЕ НЕ РАСПЕЧАТЫВАТЬ

При регистрации на рейс россиянам теперь будет не обязательно распечатывать посадочные талоны – пройти можно будет по электронным. Законодательство в этой области изменили, но не все аэропорты пока готовы к переменам.

- Я правильно понимаю, что паспорт и телефон – это все, что нужно, чтобы пройти контроль?

- Да. Раньше, чтобы пройти дальше, нужна была распечатанная версия талона, сейчас достаточно QR-кода в мобильном телефоне.

Сканирование электронного QR-кода длиться не больше пары секунд. Теперь о многометровых очередях в аэропортах можно смело забывать, они постепенно уходят в прошлое, как и бумажные посадочные.

«Важно подчеркнуть, что электронный посадочный талон не является чем-то принципиально новым в гражданской авиации. Но система, которую мы разработали вместе с аэропортом Домодедово, уникальна. Она позволяет пассажиру проходить все этапы предполетного контроля, используя только телефон. В то же время эта система связана со всеми системами аэропорта, включая багажную систему, что позволяет аэропорту очень эффективно отслеживать местонахождение в терминале. А для пассажира это позволяет сэкономить вплоть до 50% времени», – рассказывает Дмитрий Краснов, вице-президент компании-разработчика.

Технология также позволит пассажиру получать на свой гаджет push-уведомления о погрузке багажа на борт и его выгрузке на ленту в аэропорту прибытия. Проще станет и регистрация в самом аэропорту, а точнее, если пассажир летит налегке, она и вовсе не будет нужна – только онлайн. Вся информация о полете будет доступна в электронном виде. Упростится и выход к гейтам, и непосредственно сама посадка в самолет.

Все авиакомпании аэропорта Домодедово, который по сути первым в России перешел на систему электронных посадочных билетов, также готовы полностью перейти на новую технологию. Огромная очередь на рейс в Санкт-Петербург погружается в салон самолета меньше чем за 10 минут.

- Это удобно, конечно. Быстрее. Сейчас век технологий.

- Очень удобно, быстро, это очень практично!

Несмотря на то, что эти терминалы появились в Домодедове еще в 2018 году, возможность открыть технологию для свободного пользования всех пассажиров появилась только сейчас – после вступления в силу соответствующего приказа **Минтранса**. Но оборудование не стояло впусую, работало в тестовом режиме.

«Пик тестирования был во время чемпионата мира – за эти дни турникетами воспользовались более миллиона человек. А в течение 2018 года более 13 миллионов

человек. К тому моменту, как **Минтранс** выпустил приказ, технология уже была протестирована», – рассказывает Александр Власов, пресс-секретарь аэропорта Домодедово.

Сейчас все более популярными становятся безбагажные тарифы, многие пассажиры и вовсе путешествуют с одним лишь телефоном. Но электронный посадочный талон – это не только про удобство и скорость, это еще и про безопасность. Попасть в стерильную зону аэропорта без QR-кода невозможно, как невозможно и ошибочно пройти не в тот сектор вылета. Система, в отличие от человеческого фактора, полностью исключает такую вероятность. В нововведении одни плюсы, а минусов будто бы и нет. Единственное, зачем, пожалуй, бумажный посадочный все еще может понадобиться, это отчетность по командировкам.

Новая система заработает в столичных аэропортах уже в конце текущего месяца. Однако для тех, кто не очень любит гаджеты, сохранится возможность распечатать талон по старинке на бумаге или на стойках регистрации.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3119535>

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; МАГАНОВ ВАЛЕРИЙ; 2019.02.24; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ ПРОХОДИТЬ ПОСАДКУ В САМОЛЕТ ПО ЭЛЕКТРОННОМУ ПОСАДОЧНОМУ ТАЛОНУ

В России изменились правила посадки в самолет. Приказ **Минтранса** вступил в силу в воскресенье, 24 февраля.

Пассажиры, проходящие онлайн-регистрацию, будут получать электронные посадочные. По ним они смогут проходить посадку в самолет. Также останется возможность распечатать посадочный талон в аэропорту или получить его на стойке регистрации.

Авиакомпании будут обязаны информировать о возможности использования электронного талона.

По данным РИА «Новости», аэропорт «Шереметьево» технически готов обслуживать пассажиров по электронным посадочным. В «Домодедово» выходы на посадку оснащены автоматизированными турникетами. Через них пассажиры могут самостоятельно пройти в зону предполетного контроля или на посадку. Во «Внуково» услугу планируется ввести уже в этом году.

<https://otr-online.ru/news/passazhiry-smogut-prohodit-posadku-v-samolet-po-elektronnomu-posadochnomu-talonu-121059.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; «АЭРОФЛОТ» В ИЮНЕ НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), базовым аэропортом которого является московское «Шереметьево», в июне начнет выполнять межрегиональные рейсы.

«Аэрофлот» открыл продажу билетов на собственные межрегиональные рейсы: Волгоград – Сочи – Волгоград и Краснодар – Симферополь – Краснодар. Полеты по новым направлениям начнутся со 2 июня 2019 года и будут выполняться на ежедневной основе», – говорится в сообщении компании в пятницу.

Обслуживать линии будут среднемагистральные Boeing 737.

«Новые линии «Аэрофлота» свяжут жителей Волгограда и Краснодара с самыми популярными российскими курортами черноморского побережья и предоставят беспрецедентные возможности для путешествий на юг России без пересадок в аэропортах московского авиаузла», – отмечает перевозчик.

В настоящее время «Аэрофлот» выполняет рейсы только из «Шереметьево», но летом прошлого года авиакомпания сообщила о новой пятилетней стратегии развития группы, которая предполагает создание баз и хабов в регионах РФ. Сообщалось, что два из них планируется строить в аэропортах Сочи и Красноярска (контролируются «БазЭлом» Олега

Дерипаски), один – в Новосибирске (входит в «Новопорт» Романа Троценко) и один – во входящем в «Аэропорты регионов» «Кольцово» (Екатеринбург). Всего к 2023 году «Аэрофлот» планирует увеличить перевозки из регионов почти втрое, до 19 млн человек. Развивать межрегиональные авиаперелеты ранее призывал президент РФ Владимир Путин: согласно его прошлогоднему майскому указу, к 2022 году доля рейсов без посадки в столице должна достигнуть 50% от всей сети (сейчас – менее четверти). До этого поддержку межрегиональных авиаперевозок инициировала группа «Ренова» Виктора Вексельберга, развивающая региональные аэропорты.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-nachal-prodazhu-biletov-na-reisi-Volgograd--Sochi-i-Krasnodar--Simferopol-2019-02-22/>

ТАСС; 2019.02.22; «АЗИМУТ» ЗАПУСТИТ ИЗ ВЛАДИКАВКАЗА АВИАРЕЙСЫ В СОЧИ, РОСТОВ-НА-ДОНУ, КРАСНОДАР

Авиакомпания «Азимут» запустит новые авиарейсы в Сочи, Ростов-на-Дону и Краснодар из аэропорта Северной Осетии. Об этом сообщила в релизе пресс-служба главы и правительства республики.

«Международный аэропорт Владикавказ расширяет свою географию. Новые авиарейсы в Сочи, Ростов-на-Дону и Краснодар запустит авиакомпания «Азимут». Перспективы сотрудничества развития пассажирских авиаперевозок глава Северной Осетии Вячеслав Битаров обсудил с председателем совета директоров компании Павлом Удодом», – говорится в сообщении.

Северная Осетия выделила для организации новых маршрутов из регионального бюджета 12 млн рублей в качестве субсидий. Предоставляемая дотация позволит сделать цену на авиабилеты доступной для населения.

«Для Северной Осетии расширение региональной сети воздушных пассажирских перевозок – это дополнительный импульс для развития бизнеса и увеличения туристического потока. Замысел состоит в том, чтобы в ближайшие годы открыть авиационное сообщение между Владикавказом и российскими регионами», – цитирует пресс-служба Битарова.

Он отметил, что наиболее перспективными направлениями полетов из республики являются Сочи, Ростов-на-Дону, Новосибирск, Сургут, Симферополь, Казань, Саратов, Самара, Уфа и Тюмень.

<https://tass.ru/ekonomika/6149753>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЛЕТОМ ВОЗОБНОВЯТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ В КАЛИНИНГРАД ИЗ «ЖУКОВСКОГО»

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в рамках летнего расписания возобновит полеты из подмосковного аэропорта «Жуковский» в калининградский аэропорт «Храброво», сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

Регулярные рейсы планируется выполнять ежедневно с 3 июня по 26 октября 2019 года. «Жуковский» станет вторым аэропортом московского региона, откуда авиакомпания выполняет ежедневные рейсы в Калининград.

В настоящее время из аэропорта «Домодедово» в «Храброво» самолеты вылетают два раза в день, в марте появится третий рейс.

«Новый рейс в летнем расписании авиакомпании появился в прошлом году. Интерес к этому направлению среди пассажиров оказался достаточно высоким, поэтому мы решили вернуть рейс в расписание до конца октября», – приводятся в сообщении слова первого заместителя генерального директора авиакомпании Кирилла Скуратова.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА «РУССКИМ ВЕРТОЛЕТНЫМ СИСТЕМАМ»

Росавиация выдала сертификат эксплуатанта АО «Русские вертолетные системы» (РВС), свидетельствуют материалы на сайте регулятора.

Сертификат, наличие которого позволяет выполнять коммерческие перевозки, выдан 20 февраля. Парк и аэропорты базирования авиакомпании в материалах не указаны.

РВС образована в 2006 году, учредителями, по данным системы «СПАРК-Интерфакс», выступили граждане РФ: Александр Гудков, Михаил Казачков, Александр Ковалев и Наталья Трофимова. М.Казачков является членом президиума, главой правления Ассоциации вертолетной индустрии.

Компания «предоставляет широкий спектр авиационных услуг», говорится на ее сайт, среди них: услуги санитарной авиации, обучение летно-технического персонала, разработка и строительство наземной авиационной инфраструктуры, поставка и организация финансирования вертолетной техники.

РВС также называет себя «крупнейшим гражданским оператором вертолетов типа «Ансат», «многолетним партнером госкорпорации «Ростех» и ее холдинга «Вертолеты России», «единственным негосударственным оператором вертолетных площадок, расположенных в черте Москвы».

ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2019.02.22; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ В ЯНВАРЕ ВЫРОС НА 7,3% – ДО 6,92 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиropoтoк aэpoпopтoв Moскoвcкoгo aвиaциoннoгo yзлa (MAУ), в кoтopый вxoдят Bнyкoвo, Дoмoдeдoвo и Шepeмeтьeвo, в янвape тeкyщeгo гoдa выpoс нa 7,3% пo cpaвнeнию c aнaлoгичным пepиoдoм пpoшлoгo гoдa и coстaвил 6,92 млн чeлoвeк, cooбщилa пpecc-слyжбa **Рocaвиaции**.

Ha мeждyнaрoднoх нaпpaвлeнияx зa yкaзaнный пepиoд былo oбслyжeнo 3,19 млн пaccaжирoв (+9,9%), в тoм числe инoстpaннoми aвиaкoмпaниями – 762,69 тыc. пaccaжирoв (-2%). Ha внyтpeнних линиях пaссaжирoпoтoк чepeз MAУ выpoс нa 5,1% и coстaвил 3,72 млн чeлoвeк.

Пo итoгaм янвapя тeкyщeгo гoдa пaссaжирoпoтoк aэpoпopтa Дoмoдeдoвo coкpaтилcя нa 10,5% – дo 1,85 млн чeлoвeк. Bo Bнyкoвo и Шepeмeтьeвo пoкaзaтeли yвeличилиcь – дo 1,51 млн чeлoвeк (+11,6%) и 3,55 млн чeлoвeк (+17,55) cooтвeтствeннo.

Oбъeмы пepeвoзoк гpyзoв coкpaтилcя нa 22,7% – дo 2,87 тыc. тoнн, oбъeмы пoчтoвых пepeвoзoк выpoсли нa 26,2% – дo 952,13 тoнн.

<https://rns.online/transport/Passazhiropotok-aeroportov-Moskvi-v-yanvare-viros-na-73--do-692-mln-chelovek-2019-02-22/>

ИНТЕРФАКС; 2019..02.22; ПАССАЖИРОПОТОК «ДОМОДЕДОВО» В ЯНВАРЕ УПАЛ НА 10,5% – РОСАВИАЦИЯ

Пассажиropoтoк aэpoпopтa «Дoмoдeдoвo» в янвape 2019 гoдa yпaл нa 10,5% oтнoсительнo янвapя 2018 гoдa, дo 1,85 млн чeлoвeк, cвидeтeльствyeт cтaтиcтикa **Рocaвиaции**.

Кoличecтвo пaссaжирoв, oбслyжeнных «Дoмoдeдoвo» нa мeждyнaрoднoх и внyтpeнних линиях, пo oтдeльнoсти в cтaтиcтикe нe пpивoдится.

Кaк cooбщaлocь, пaссaжирoпoтoк мoскoвcкoгo aэpoпopтa «Шepeмeтьeвo» в янвape 2019 гoдa выpoс нa 17,4%, дo 3,59 млн чeлoвeк c yчeтoм дeтeй дo двyx лeт (бeз их yчeтa, coглacнo дaнным **Рocaвиaции**, oбслyжeнo 3,55 млн чeлoвeк). Тpeтий aэpoпopт Moскoвcкoгo aвиaузлa «Bнyкoвo» в пpoшлoм мeсяцe oбслyжил 1,5 млн пaссaжирoв, пoкaзaв poст нa 11,6%.

Пo итoгaм 2018 гoдa пaссaжирoпoтoк «Дoмoдeдoвo» cнизилcя нa 4,2%. Ha динaмикy пoвлиeл yxoд нecoкoльких кoмпaний – кaк из aэpoпopтa, тaк и c pынкa. Oceнью 2017 гoдa пepeстaлa лeтaть бaзирoвaвшaяcя в «Дoмoдeдoвo» «BИМ-Авиa», вcлeд зa нeй pынкoк, a

вместе с ним и аэропорт покинули «Саратовские авиалинии». В течение прошлого года из «Домодедово» во «Внуково» перебазировались «РусЛайн», AZUR air, Uzbekistan Airways. Без учета перевозчиков, прекративших полеты, пассажиропоток аэропорта в 2018 году вырос на 3%, отмечали ранее в пресс-службе «Домодедово».

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» В ЯНВАРЕ ВЫРОС НА 14%

Аэропорт «Пулково» (Санкт-Петербург) в январе 2019 году обслужил 1 млн 230,15 тыс. пассажиров, что на 14% превышает показатель января 2018 года, сообщила пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор аэропорта)

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 14,4%, до 841,597 тыс. человек, международных – на 13,1%, до 388,553 тыс. человек.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ООО «ВВСС», которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.

ИА МОСКВА; 2019.02.22; АВИАКОМПАНИИ «ГЛОБУС», «РОССИЯ», «СЕВЕРНЫЙ ВЕТЕР» ЛИДИРОВАЛИ ПО ЗАДЕРЖКАМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЧАРТЕРОВ В ЯНВАРЕ

Авиакомпании «Глобус», «Россия» и «Северный ветер» в январе 2019 г. оказались лидерами среди российских авиакомпаний по задержкам международных чартерных рейсов более чем на два часа. Это следует из документов, опубликованных на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**.

Согласно приведенным данным, авиакомпания «Глобус» (ООО) в январе 2019 г. выполнила 10 международных чартерных рейсов, из которых один был задержан более чем на два часа от времени отправления, что составило 10% от общего числа рейсов. Авиакомпания «Россия» (АО) за январь осуществила 47 зарубежных чартерных рейсов. Из них три (6,4%) были выполнены с задержкой более двух часов. Авиакомпания «Северный ветер» (ООО) в отчетном месяце выполнила 191 международный чартерный рейс, из них 10 было задержано более чем на два часа, что составило 5,2% от общего числа рейсов.

Кроме того, по количеству внутренних и международных полетов по расписанию и внутренних полетов вне расписания, выполненных в январе 2019 г. российскими авиакомпаниями с задержкой отправления, лидером является авиакомпания Royal Flight, выполнившая 29 рейсов, из которых были задержаны четыре (13,79%). Второе место занимает авиакомпания Azur Air, выполнившая 123 рейса, из которых было задержано 14 (11,38%). Третье место заняла авиакомпания «Якутия», выполнившая в январе 729 рейсов, из которых 46 было задержано (6,31%).

<https://www.mskagency.ru/materials/2866199>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.22; «ПОБЕДА» РАССМАТРИВАЕТ КАК ШТАТНУЮ СИТУАЦИЮ С ПРИЗЕМЛЕНИЕМ ЕЕ БОИНГА-737 ВО ВНУКОВО

В авиакомпании «Победа» назвали штатной ситуацией инцидент с пассажирским самолетом в аэропорту «Внуково»: безопасности пассажиров ничто не угрожало.

«Угрозы безопасности не было и быть не могло. Это абсолютно штатная ситуация. Речь идет о специальном резиновом ограничителе, защищающем фюзеляж», – заявили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

По словам представителя пресс-службы, «уже сегодня борт будет допущен к рейсам».

Ранее стало известно, что пассажирский «Боинг» не смог с первого раза приземлиться во «Внуково». «При уходе на второй круг из-за сильного ветра самолет «Боинг-737», прибывший из Самары, задел хвостом взлетно-посадочную полосу. Однако пилотам

Министерство транспорта РФ

удалось поднять лайнер в воздух и со следующей попытки благополучно приземлиться», – сообщил «Интерфаксу» источник в экстренных службах.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pobeda-oprovergla-soobscheniya-ob-opasnoi-situatsii-pri-posadke-samoleta-vo-Vnukovo-2019-02-22/>