



Ежедневный мониторинг СМИ

27 ФЕВРАЛЯ 2019

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ШАДРИНА ТАТЬЯНА; 2019.02.27; ПОШЛИ НА ВЗЛЕТ; НА КАКИХ МАРШРУТАХ ПОЯВЯТСЯ ЛЬГОТНЫЕ ПОЛЕТЫ

До 20 марта глава правительства Дмитрий Медведев поручил представить предложения по дополнительному финансированию программ субсидирования пассажирских авиаперевозок. Поручение дано по итогам встречи с членами Совета палаты Совета Федерации.

В **минтрансе** уже подсчитали, что дополнительно необходимо выделить 5,2 миллиарда рублей на программу субсидируемых полетов на Дальний Восток. Это позволит перевезти в 2019 году на льготных условиях дополнительно не менее 785 тысяч пассажиров. Эти предложения и лягут в основу документа о дополнительном финансировании субсидируемых перевозок.

Скорее всего, деньги будут распределены по уже существующим маршрутам, перечень которых был составлен на 2019 год. Он составляется по заявкам региональных властей **минтрансом**. Потом **Росавиация** заключает договоры с перевозчиками на субсидируемые полеты. Авиакомпании выбирают направления исходя из экономической целесообразности и прогнозам по загрузке при выполнении субсидируемых рейсов. Если предполагается, что загрузка будет минимальной, то перевозчик не изъявляет желания летать по тому или иному маршруту. И заинтересовать его довольно сложно.

Если есть маршруты, на которые перевозчики не заявляются в рамках программы субсидирования полетов, то ответ очень простой – данные направления даже при предложенных перевозчикам объемах субсидий являются убыточными, объясняет главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Федор Борисов. Соответственно, существующего механизма недостаточно для того, чтобы сделать их привлекательными.

Ранее была увеличена маршрутная сеть льготных авиаперевозок, теперь субсидированных маршрутов 134. «Эти маршруты готовили губернаторы и совместно с **Росавиацией** предлагали на рассмотрение. На сегодня по 106 маршрутам авиабилеты в продаже. По 28, к сожалению, еще нет перелетов. По ним губернаторы и **Росавиация** разбираются, что не так», – в начале февраля отмечал глава минвостокразвития Александр Козлов.

Если регионы заинтересованы в новых рейсах, а федеральных мер недостаточно, то стоит подумать о создании региональных субсидий, считает эксперт. Регионы могут либо сами субсидировать полеты, либо вести переговоры с федеральным правительством о выделении дополнительных средств.

Есть предложения обнулить НДС на внутренних рейсах, которые летают в обход Москвы. Пока поправки в Налоговый кодекс по этому поводу еще не приняты. Если будут субсидируемые маршруты в Москву, то там не предполагается обнуление НДС. Как экономический стимул дифференциация НДС и обнуление НДС на рейсах в обход Москвы может повысить привлекательность рейсов для перевозчиков. Методы налогового стимулирования считаются наиболее эффективными с точки зрения стимулирования рынка, считает Борисов.

<https://rg.ru/2019/02/26/na-kakih-marshrutah-poiaviatsia-lgotnye-polety.html>

ТАСС; 2019.02.26; ИВАНОВ ПООБЕЩАЛ ИЗУЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА НА ШИКОТАНЕ НЕБОЛЬШОЙ ВПП

Возможность строительства на острове Шикотан небольшой взлетно-посадочной полосы (ВПП) для улучшения транспортной доступности острова будет изучена российскими властями. Об этом сообщил журналистам спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

В ходе своего визита на остров Шикотан Иванов посетил школу и больницу. Во время встречи местные жители отметили, что власти РФ уже очень много сделали для развития острова, однако пожаловались на серьезную проблему транспортной изоляции: корабли ходят редко, а вертолеты малодоступны простым жителям. Решением проблемы могла бы стать небольшая взлетно-посадочная полоса.

Иванов сообщил, что обсуждал с главой **Росавиации** Александром **Нерадько** идею строительства короткой взлетно-посадочной полосы. «Подчеркиваю – это только идея, не хочу зарождавать необоснованные ожидания. Но, если мы найдем кусочек земли на Шикотане, где можно построить, хоть и короткую, взлетно-посадочную полосу, метров 800. Если мы ее найдем, а потом найдем самолет, который может с такой короткой полосы взлетать и садиться, метров 600 пробега, не больше, тогда мы уже начнем серьезно думать о строительстве такой полосы и закупке таких самолетов», – сказал спецпредставитель президента.

Он указал, что на данный момент это всего лишь идея, она совершенно не проработана, и есть риск, что в силу географических причин ее реализовать не получится. Однако такая взлетно-посадочная полоса значительно улучшит транспортную доступность острова, отметил он. «Тогда жители Шикотана будут в равных условиях с жителями Итуруп и Кунашира (два острова Южных Курил, у которых есть свои взлетно-посадочные полосы – прим. ТАСС)», – резюмировал Иванов.

Развитие инфраструктуры

Власти Сахалинской области также запланировали строительство дорог и другой транспортной инфраструктуры на острове, а также реконструкцию имеющихся объектов, рассказал врио губернатора области Валерий Лимаренко. «Транспортная тема – наиболее сложная сейчас, особенно для Шикотана. Сегодня принимается решение о том, чтобы активизировать работу вертолета, идет работа по изучению возможности использования самолета. Заложены уже плавсредства новые современные, чтобы можно было сравнительно быстро добраться сюда пассажирам», – отметил он.

Также на Курилах нужно активнее строить жилье, отметил врио губернатора Сахалинской области. «Мы договорились, что 7-8 тысяч квадратных метров в среднем на ближайшую пятилетку мы должны будем вводить. Для этого нужно будет сейчас построить определенное количество жилья, чтобы отселять людей в режиме реновации и сносить то жилье, которое является ветхим и аварийным», – отметил он. Помимо этого, запланировано строительство на Курилах больниц, детских садов, спортивных учреждений, а также реализация программы по развитию инженерной инфраструктуры, добавил Лимаренко.

<http://tass.ru/ekonomika/6159814>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.26; РОССИЯ МОЖЕТ ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К ЦИФРОВОЙ СИСТЕМЕ МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Минтранс и крупнейший мировой контейнерный перевозчик Maersk собираются запустить в Большом порту Санкт-Петербург пилотный проект международной торговой блокчейн-платформы для интеграции грузоперевозок.

Система разработана Maersk и IBM, в мире к ней уже подключились более 90 компаний и ведомств. Участники рынка отмечают, что для ее внедрения понадобится изменение

нормативно-правовой базы. По расчетам аналитиков, запуск такой платформы в контейнерном сегменте позволит сэкономить грузовладельцам до 10 млрд руб.

Как стало известно «Ъ», **Минтранс**, подведомственное **Росморречфлоту** ФГУП «Морсвязьспутник» и А. Р. Moller – Maersk планируют подписать меморандум о взаимопонимании в рамках разработки международной торговой блокчейн-платформы для интеграции грузоперевозок. Это следует из письма главы **Росморречфлота** Юрия **Цветкова** вице-премьеру **Максиму Акимову** от 24 января. Систему в тестовом виде планируют запустить в марте на базе Большого порта Санкт-Петербург с привлечением ФТС. В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что сейчас завершается сбор предложений по этому вопросу от причастных ведомств. В аппарате господина **Акимова** тему не комментировали. В Maersk на запрос «Ъ» не ответили.

Как следует из письма **Росморречфлота**, платформа будет работать на базе смарт-контрактов и должна заменить трудоемкий бумажный документооборот. Система разработана СП Maersk – IBM, где у Maersk – 51%. К проекту уже присоединились более 90 компаний, морских администраций и таможенных служб. Как сервис она станет доступна во втором полугодии. Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что речь идет о создании единого цифрового пространства, которое объединяет всех участников цепочек поставок: трейдеров, транспортные компании, порты, перевозчиков, госорганы и т. д. По его словам, речь идет о платформе TradeLens, запущенной в августе 2018 года.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77346>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.02.26; УГРОЗЫ РАЗЛИВА НЕФТЕПРОДУКТОВ В ЧЕРНОМ МОРЕ, ГДЕ ГОРЯТ ТАНКЕРЫ, НЕТ

Угрозы разлива нефтепродуктов в Черном море, где больше месяца горят два танкера, отдельные очаги возгорания не создадут препятствий для их буксировки, сообщил во вторник руководитель **Росморречфлота**, заместитель **министра транспорта** РФ Юрий **Цветков** в кулуарах межрегионального форума по вопросам развития круизного туризма на Волге и Каспии в Астрахани.

Ранее ТАСС сообщал, что специалисты Росприроднадзора выявили превышение предельного допустимого уровня концентрации (ПДК) нефтепродуктов в морской воде в районе горения двух танкеров, возбуждено дело об административном правонарушении.

«Угрозы разлива нет, ситуация отслеживается, на месте работают суда аварийно-спасательной службы, мониторят ситуацию... Там отдельные очаги пламени, их [танкеры] отбуксируют без проблем», – сказал **Цветков**.

Он отметил, что владельцы танкеров компенсировали РФ финансовые затраты на спасательную операцию. «С владельцами судов был заключен договор на спасение, он возмездный, мы получили деньги за эту операцию. Был подписан договор, на основании которого они [морские спасательные службы] должны в ближайшее время передать суда судовладельцам», – пояснил собеседник агентства.

Пожар на танкерах «Маэстро» и «Канди», принадлежащих турецкой компании, возник 21 января в районе Керченского пролива за пределами территориальных вод России. По предварительным данным, инцидент произошел во время перегрузки сжиженного газа с одного судна на другое. Из 32 моряков удалось спасти 12, среди них граждане Турции и Индии.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77349>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ПРЕЗИДЕНТ РАСШИРИЛ ПОЛНОМОЧИЯ МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ НА АРКТИКУ

Министерство по развитию Дальнего Востока переименовано в министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики. Соответствующий указ президента РФ Владимира Путина опубликован на интернет-портале правовой информации.

«Минвостокразвития и ранее курировало целый блок вопросов, касающихся арктических территорий дальневосточных регионов, это и Якутия, и Чукотский автономный округ, и развитие Северного морского пути. Сегодня мы накопили достаточный опыт, проделана большая работа по разработке специальных преференциальных режимов и мер поддержки, прежде всего, в социальной сфере, налажена работа институтов развития. Работа предстоит большая, вопросы перед нами стоят непростые, будем реализовывать», – приводит пресс-служба Минвостокразвития слова главы ведомства Александра Козлова. Ранее вице-премьер, полномочный представитель президента России в ДФО Юрий Трутнев сообщал, что курировать тему Арктики в Минвостокразвития будет Александр Крутиков.

«Министерство должно стать центром компетенций (по Арктике). В Арктике сегодня нет общей системы поддержки, системы преференций. Приходя на Дальний Восток, люди знают, какими дополнительными льготами они могут пользоваться. В Арктике этого нет. Есть преференции для частных проектов, но какой-то общей преференциальной системы нет», – заявлял Ю.Трутнев.

По его оценке, расширение полномочий министерства в сторону Арктики позволит эффективно реализовывать проекты, связанные с созданием и развитием инфраструктур в макрорегионе.

Сам Ю.Трутнев недавно возглавил госкомиссию по Арктике.

Сейчас Минвостокразвития курирует два крупных проекта в Арктике – освоение одного из крупнейших в мире месторождений меди «Песчанка» Баимской рудной зоны в Чукотском автономном округе и создание морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в бухте Бечевинская Камчатского края для перегрузки СПГ, который будет экспортироваться с завода «Ямал СПГ» и в будущем «Арктик СПГ 2» в страны Азиатско-Тихоокеанского региона по Северному морскому пути.

12 января по предложению Минвостокразвития территория опережающего развития в Чукотском автономном округе была расширена. В нее были включены два земельных участка на территории Билибинского муниципального района. На этих участках предполагается реализовать инвестиционные проекты по освоению и разработке цветных металлов месторождений Баимской рудной зоны.

ТАСС; 2019.02.26; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МИНИСТРАМ НАЛАДИТЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С РЕГИОНАМИ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил министрам обеспечить взаимодействие между федеральными и региональными руководителями в реализации национальных проектов. Соответствующий пункт содержится в опубликованном на сайте кабмина перечне поручений главы правительства по итогам Российского инвестиционного форума «Сочи-2019».

«Членам правительства Российской Федерации (федеральным министрам) в целях повышения эффективности принимаемых решений по вопросам реализации национальных проектов обеспечить взаимодействие между руководителями регионального и федерального уровней», – говорится в поручении.

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

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6160653>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; МЕДВЕДЕВ ПРЕОБРАЗОВАЛ ДЕПАРТАМЕНТ «ОТКРЫТОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА» В ДЕПАРТАМЕНТ РЕГУЛЯТОРНОЙ ПОЛИТИКИ

Департамент правительства РФ по формированию системы «Открытое правительство» преобразован в департамент регуляторной политики.

«Преобразовать департамент правительства РФ по формированию системы «Открытое правительство» в департамент регуляторной политики правительства РФ», – говорится в распоряжении премьера-министра РФ Дмитрия Медведева, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

ТАСС; 2019.02.26; РФТР НАМЕРЕН ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РЕАЛИЗАЦИИ ЧЕТЫРЕХ НАЦПРОЕКТОВ

Российский фонд технологического развития (РФТР) примет участие в реализации четырех национальных проектов, соответствующие изменения в стратегию деятельности фонда будут внесены весной этого года. Об этом сообщается в докладе Счетной палаты по результатам проверки деятельности фонда, опубликованном во вторник на сайте контрольного ведомства.

Как отмечается в докладе, на данный момент стратегия деятельности фонда, утвержденная в 2015 году, не учитывает национальные цели и стратегические задачи, однако документ планируется актуализировать этой весной. «Предполагается активное участие Фонда в четырех проектах: «Международная кооперация и экспорт», «Экология», «Производительность труда», «Цифровизация». У нас утверждены профильные стандарты, которые ориентированы на эти цели», – указал замминистра промышленности и торговли Василий Осмаков.

Счетная палата указала на эффективность предоставления займов РФТР. «Предоставление Фондом займов стало эффективной альтернативой бюджетному субсидированию предприятий. Во-первых, средства возвратные в отличие от субсидий. Во-вторых, кредиты предоставляются на льготных условиях – по ставке 1%, 3% и 5% годовых сроком до семи лет в объеме от 5 до 750 млн рублей. В третьих, Фонд проводит всестороннюю экспертизу проектов и осуществляет контроль на всех этапах их реализации», – отметил аудитор Счетной палаты Сергей Агапцов.

Как следует из доклада, с 2014 по 2018 год на капитализацию фонда из бюджета было выделено 86,1 млрд рублей, за этот период фонд получил 2,5 тыс. заявок на займы и поддержал 370 проектов на сумму 84,5 млрд рублей. Компании машиностроительного фонда стали основными заемщиками, получив 30,3 млрд рублей на реализацию 133 проектов. С 2016 года по 2018 год РФТР получил доходы от погашения займов в сумме 7,5 млрд рублей. По прогнозам фонда, в 2020 году эта сумма должна увеличиться до 18 млрд рублей.

Счетная палата также выявила ряд недостатков в работе РФТР. В частности, у фонда остаются неизрасходованные бюджетные средства. «На 1 января 2017, 2018, 2019 годов остатки составляли от 13 млрд до 25 млрд рублей», – указали в Счетной палате, что, по мнению Агапцова, указывает на недостаточное качество планирования расходов фонда.

В Счетной палате также указали на то, что РФТР не соблюдает сроки соблюдения и утверждения планов финансово- хозяйственной деятельности, несколько раз в год меняет значения целевых показателей эффективности использования субсидии из федерального бюджета. Кроме того, Счетная палата выявила нарушения в сроках реализации отдельных проектов, отметив, что чаще всего они происходят по вине поставщиков.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6160762>

РЖД-ПАРТНЕР САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; НИКИТИНА МАРИЯ; 2019.02.26; ЦИФРОВИЗАЦИЯ НА ТРАНСПОРТЕ – ПОЧЕМУ СТОИМ, КОГО ЖДЕМ?

Актуальность развития цифровых технологий на транспорте обусловлена не только попаданием этой темы в тренды развития отечественной экономики, но и тем, что участники рынка интуитивно понимают – цифровизация транспорта к текущему периоду уже должна бы была набрать значительные обороты. Однако, как показывает практика, сами капитаны транспортного бизнеса пока не способны к предметному разговору.

Задачи, связанные с цифровизацией российской экономики с акцентом на наименее продвинутые в этом направлении отрасли, в том числе транспорт, были поставлены президентом РФ в конце 2017 года в майских указах. В течение 2018-го сформировался административно-политический контур, способствующий переходу транспорта на цифру. Руководство отраслью передано новому министру транспорта, сменился курирующий ее вице-премьер, в правительстве было сформировано специальное направление работы. Зашевелились профильные институты и научные сообщества – ВШЭ, РАНХиГС, МИИТ, инновационный центр «Сколково», подтянулись крупные консалтинговые фирмы – E&Y, Deloitte и прочие. В 2018 году также появились специализированные организации, работающие под государственным патронажем и с госучастием, такие как ассоциации «Цифровизация транспорта и логистики» и «Цифровая эра транспорта», ФГУП «Безопасность цифровых транспортных систем», ООО «Исследовательский центр ФТК» и пр. Были обнародованы конкретные финансовые планы монополии, предусматривающие выделение 150 млрд руб. на внедрение цифровых технологий в срок до 2025 года. Планы **Минтранс** для реализации аналогичных целей оценены в сумму 450 млрд руб.

Можно сказать, что двухлетний жизненный цикл темы цифровизации на транспорте, и все, что происходило вокруг нее, позволяет рассчитывать на предметные и содержательные публичные дискуссии с обсуждением конкретных кейсов, проектов, предложений по изменению нормативной базы и созданию дорожных карт. Однако на практике выясняется, что пока топ-менеджеры транспортных компаний не готовы к конкретному разговору. Довольно показательной в этом смысле стала прошедшая недавно в Москве конференция по цифровизации транспортной отрасли России.

Доклады чиновников, представителей государственных институтов, профильных ассоциаций и прочих околосударственных организаций были ожидаемыми – они звучали умно, научно, комплексно и совершенно неконкретно. Впрочем, в этом нет ничего удивительного или неприятного. Понятно, что идет первый этап общественной дискуссии о цифровизации отрасли, от чиновников для ее развития требуется создать стимулы и среду, максимально расширить ее границы, не затоптать инициативу. Тем не менее, регуляторы все же высказали такие важные, на мой взгляд, послы, как возможность внедрения ГЧП, ориентацию на российский рынок технического обеспечения, снятие законодательных ограничений развития цифровых технологий. Например, одним из существенных препятствий для развития цифровизации на сети железных дорог является архаичный закон, запрещающий раскрытие информации о пропускных способностях железных дорог РФ, хотя всем понятно, что она давно стала секретом Полишинеля, да и чиновники и их представители говорили о готовности государства менять устаревшие нормы.

На этом фоне довольно удручающе выглядели выступления первых лиц железнодорожного и логистического бизнеса. Ни один из них не предложил ни одного конкретного проекта, который мог бы быть реализован на пространстве железных дорог или в смежных секторах бизнеса. В лучшем случае звучали общие слова и отголоски дискуссий полугодовой давности, а то и трехлетней давности. Странно было слышать из уст капитанов многомиллиардных бизнесов банальные утверждения о том, как важно избежать затрат на дополнительное оборудование при проведении обновлений. «Главное, чтобы нас не заставили платить за лишний датчик на вагон при этой вашей

цифровизации», – сказал один из высокопоставленных руководителей, представляющих операторское сообщество.

Казалось бы, что тема цифровизации и инноваций обладает существенным инвестиционным потенциалом, представляет интерес как дополнительный источник доходов в первую очередь именно для бизнеса. Кто, как не частные компании, должны стать инициаторами прогрессивных изменений, генераторами конкретных проектов и бенефициарами выгод от их реализации? Очевидно, что сегодня тема цифровизации открыта для обсуждений, имеет бюджетный потенциал, минимально формализована жесткими бюрократическими рамками. Так почему же рынок и транспортное бизнес сообщество столь пассивны?

Ответы, на мой взгляд, прозвучали в рамках этой же дискуссии. Текущая повестка частного бизнеса свелась к обсуждению непредсказуемости роста тарифов – 8%-ной надбавки к уровню Прейскуранту 10-01, роста тарифа на порожний пробег вагонов и так далее, отсутствия понятных правил игры для операторов – резать вагоны или закрывать производящие их заводы, отмены ЦМР и основополагающих принципов среднесрочного функционирования отрасли. По сути, бизнес выступил в роли обиженного вкладчика.

Чувствительный к решениям государственных институтов частный сектор резонно предположил, что инвестиции, в том числе интеллектуальные, которые могут принести доход, будут тут же отобраны регуляторами с помощью новых тарифных решений и непредсказуемых для субъектов рынка правил. Вследствие этого, никто из участников рынка не обратил внимание на то, что решение острой текущей проблемы нарастания простоя вагонов и бросания поездов на сети является именно цифровой задачей, причем одной из наименее капиталоемких.

Каков же вывод? Как ни печально, но похоже, что способность к инициативам в рыночном транспортном бизнесе уже отбита обухом непоследовательных и непредсказуемых решений регуляторов последних лет. Как результат, потенциально активный мир пользователей и поставщиков транспортных услуг беспомощно стоит на железнодорожных путях в ожидании чиновничьего чуда. Бизнес теряет значительные средства, безосновательно ожидая, что сеть должна волшебным образом поехать, профицит вагонов рассосаться, ставки за их использование сохраниться, реформы логически завершиться, а отрасль – сама собой цифровизоваться.

Безусловно, вызывает вопросы и пассивность по части цифровизации и инноваций тех сегментов транспортного бизнеса, чья деятельность обладает признаками высокой устойчивости, предсказуемости и доходности. Речь о подрядчиках РЖД, занимающихся реализацией крупных проектов беспрецедентного расширения сети российских железных дорог. Почему бы этим компаниям, пользуясь стабильным положением дел, гарантией доходов, не инвестировать в цифровизацию отрасли, в ее инновации? Возможно, строители не так уж и заинтересованы в разработке технологичных вариантов решения проблем отраслевых ограничений и дефицита инфраструктуры?

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/tsifrovizatsiya-na-transporte-pochemu-stoim-kogo-zhdem/>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ДАТА НАЧАЛА МОНИТОРИНГА ГРУЗОВ НА ГРАНИЦЕ ГРУЗИИ И РФ ПОКА НЕИЗВЕСТНА – АБАШИДЗЕ

Спецпредставитель премьер-министра Грузии по вопросам отношений с Россией Зураб Абашидзе заявил, что на предстоящей 27 февраля в Праге встрече с замминистра иностранных дел РФ Григорием Карасиным ожидает получить информацию о том, когда будет начато выполнение грузино-российского соглашения от 2011 года о таможенном мониторинге передвижения грузов на границе двух стран.

«Мы поговорим об этом и получим дополнительную информацию о сроках начала имплементации данного соглашения», – сказал журналистам З.Абашидзе перед поездкой в Прагу.

Он отметил, что трехмесячный подготовительный период, который был отведен для этого, завершается 1 марта, однако, к этому времени соглашение явно не успеет быть задействовано.

По его словам, представители нейтральной швейцарской компании SGS, которой предстоит осуществлять мониторинг грузов на границе, должны будут приехать в Грузию, но, когда это произойдет, он не знает.

«Поскольку 1 марта уже близко, какое-то время еще потребуется», – считает спецпредставитель грузинского премьера. При этом он подчеркнул, что соглашение между Грузией и Россией от 2011 года «очень нестандартное, оригинальное».

«Нигде такого опыта нет, и возникает много вопросов, в том числе технических вопросов. Так что, надо еще потерпеть», – заявил З.Абашидзе.

По его же словам, главное, что процесс двинулся. «Пройденный подготовительный период был сложным и все должно быть сделано так, чтобы это соответствовало принципам соглашения и, естественно, интересам нашей страны», – сказал спецпредставитель премьера Грузии.

Как сообщалось, 6 февраля в Женеве состоялось первое заседание совместного грузино-российско-швейцарского комитета, созданного для осуществления надзора за реализацией соглашения от 2011 года о таможенном мониторинге грузов на грузино-российской границе.

Двустороннее соглашение «Об основных принципах механизма таможенного администрирования и мониторинга торговли» между правительствами Грузии и РФ было подписано 9 ноября 2011 года в Женеве. Позже в рамках соглашения была выбрана швейцарская компания SGS, которая должна будет осуществлять мониторинг передвижения грузов.

ТАСС; 2019.02.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ УТВЕРДИТЬ ОБНОВЛЕННЫЕ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦКАД

Правительство планирует в ближайшее время утвердить отдельным постановлением обновленные сроки строительства ЦКАД. Об этом журналистам сообщил руководитель государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») Вячеслав Петушенко.

По его словам, сегодня в правительстве идет обсуждение вопросов по ГК «Автодор». «Самое главное – утверждение новых сроков по ЦКАД, подготовка к постановлению правительства», – пояснил Петушенко. Ожидается, что правительство утвердит уже называвшиеся обновленные сроки окончания строительства ЦКАД, по которым сейчас работает оперативный штаб проекта, отметил глава «Автодора».

Речь идет о завершении пусковых комплексов № 1, № 3 и № 5 в 2020 году и пускового комплекса № 4 в 2021 году. В первоначальном паспорте проекта, утвержденном в 2015 году, сроки окончания строительства закладывались на 2018-2019 годы.

При этом финансовые объемы вложений по ЦКАД «остаются в прежних цифрах», добавил Петушенко. Ранее он отмечал, что из 313 млрд рублей общей сметы проекта на сегодняшний день привлечено 21 млрд рублей частных инвестиций и столько же планируется привлечь в ближайшее время. Также на проект ЦКАД предусмотрено 150 млрд рублей из Фонда национального благосостояния (86 млрд рублей из которых уже использованы).

Строительство ЦКАД примерно в 50 км от МКАД является одним из приоритетных государственных инфраструктурных проектов, ее возведение ведется в рамках пяти пусковых комплексов, четыре из которых представляют собой замкнутое кольцо. Проект

ЦКАД был разработан в начале 2000-х годов, ее строительство началось в 2015 году. Общая протяженность составит около 530 км, суммарная стоимость строительства всех участков магистрали превышает 300 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/6161652>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; «АВТОДОР» НАМЕРЕН В 2019Г НАЧАТЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ПЛАНИРОВКУ ТЕРРИТОРИИ ПОД АВТОТРАССУ МОСКВА – КАЗАНЬ

Госкомпания «Автодор» намерена в 2019 г. начать работы по проектированию и планировке территории под строительство новой трассы «Москва – Нижний Новгород – Казань», заявил заместитель председателя правления госкомпании Вадим Ермилов на пресс-конференции во вторник в Москве.

«Мы планируем в текущем году начать работу по проектированию и планировке территории (под строительство автотрассы «Москва – Казань» – ИФ). В следующем году планируем разыграть и провести конкурсные процедуры, и за год получить заключение «Главгосэкспертизы». И если мы начнем в 2020 г. – начале 2021 г. строительно-монтажные работы, то это будет успех», – сказал он.

В сентябре тогдашний председатель правления госкомпании Сергей Кельбах говорил, что участок автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань» был включен в шестилетний план деятельности госкомпании и является составной частью коридора «Европа – Западный Китай».

При этом он уточнял, что речь идет о строительстве участка новой автодороги «Москва – Нижний Новгород – Казань» протяженностью 729 км. «Трассировку мы знаем, вот она пройдет севернее Нижнего Новгорода», – добавил тогда С.Кельбах, отметив, что работы, которые заказывает госкомпания, разбиты на три участка.

По его словам, способ реализации строительства – концессионные соглашения, при этом внебюджетные средства запланированы минимум на уровне 30%, «это пессимистичный прогноз». «По сдержанным, но оптимальным (оценкам – ИФ) – около 39%, от 30% до 40%», – добавил он.

«Закончим (строительство – ИФ) в 2024 году», – отметил тогда С.Кельбах.

При этом, по его словам, планируемая ВСМ «Москва – Казань» и автодорога, о которой идет речь, совпадают «по общему направлению». «Но на стадии финансово-экономического обоснования мы внимательно изучили грузопоток, пассажиропоток – то есть, взаимовлияние ВСМ на скоростную дорогу «Москва -Казань» и наоборот. Эти дороги – железная и автомобильная – несут совершенно разную нагрузку. Взаимное влияние, конечно, есть, но оно совершенно невелико. Потому что ВСМ – это перевозка пассажиров, а автомобильная дорога – это грузовой трафик в первую очередь», – пояснял С.Кельбах, напомнив, что в зоне Ногинска и Балашихи «мы вообще идем в одном створе».

В свою очередь, первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов** говорил, что стоимость строительства трассы «Москва – Казань» оценивается в 540-550 млрд руб.

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6161702>

ТАСС; 2019.02.26; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНЫ УТВЕРДИТЬ МАРШРУТ ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ ВЕСНОЙ 2019 ГОДА

Власти Санкт-Петербурга рассчитывают утвердить маршрут платной широтной магистрали скоростного движения (Восточный скоростной диаметр) весной 2019 года, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

Проект шестиполосной трассы на юге города с прогнозируемой интенсивностью движения около 230 тыс. автомобилей в сутки поделен на два участка: от Западного скоростного диаметра в районе Благодатной улицы до Витебского проспекта и далее до транспортного узла близ Ладожского вокзала.

«Трассировку первого и второго участков Восточного скоростного диаметра планируется утвердить весной 2019 года», – отмечается в сообщении.

Широтная магистраль скоростного движения должна соединить ЗСД и Кольцевую автомобильную дорогу вокруг Санкт-Петербурга, что позволит снизить транспортную нагрузку на исторический центр города.

Восточный скоростной диаметр – проект платной скоростной магистрали на шесть полос протяженностью 27,4 км, из них 14,2 км в Санкт-Петербурге и 13,2 км в Ленинградской области. Стоимость трассы оценивается в 170 млрд рублей. Завершить строительство объекта планируется к 2024 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6162067>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.02.26; У ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ ПОЯВИТСЯ ОБЩИЙ БИЛЕТ НА ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

В Петербурге разрабатывают единый электронный билет, который позволит оплатить проезд во всех видах транспорта, а также в электричках. Об этом сообщил председатель городского комитета по транспорту Александр Головин, выступая на заседании правительства Петербурга.

По оценкам Головина, единый билет будет действовать не только в Петербурге, но и в приграничных районах Ленинградской области.

Врио губернатора Петербурга Александр Беглов призвал разработчиков проездного поторопиться, чтобы успеть к началу дачного сезона.

Проездным смогут воспользоваться не только владельцы садовых участков, но и жители Ленобласти, которые ежедневно ездят на работу в Петербург.

<https://rg.ru/2019/02/26/reg-szfo/u-peterburga-i-lenoblasti-poiavitsia-obshchij-bilet-na-vse-vidy-transporta.html>

ТАСС; 2019.02.26; АКСЕНОВ НАДЕЕТСЯ НА ПРИХОД В КРЫМ КРУПНЫХ ТОРГОВЫХ СЕТЕЙ С ЗАПУСКОМ ПОЕЗДОВ ПО МОСТУ

Крупные торговые сети, которые поспособствуют снижению цен на продовольственные товары, могут появиться в Крыму после запуска поездов по мосту через Керченский пролив. Об этом во время отчетного доклада на заседании Госсовета Крыма сообщил глава республики Сергей Аксенов.

«Задача правительства – создать здоровую конкурентную среду, которая будет способствовать снижению цен. Ситуацию может изменить приход в Крым крупных торговых сетей. Надеюсь, это произойдет после запуска железнодорожного сообщения по Крымскому мосту», – сказал Аксенов.

Он уточнил, что темпы инфляции в 2018 году в Крыму превысили среднероссийский показатель, особенно по продовольственным товарам. При этом в ценообразовании значительную роль играет спекулятивный фактор. При отсутствии административных рычагов для прямого влияния на ценообразование правительство региона старается влиять на ситуацию с помощью рыночных инструментов: проведением сельскохозяйственных ярмарок, заключения меморандумов взаимопонимания с субъектами оптовой и розничной торговли, которые предусматривают ограничение торговых надбавок на продукты питания первой необходимости. По словам Аксенова, в 2018 году в Крыму провели более 16 тыс. ярмарок, а меморандумы о недопущении необоснованного роста цен на социально значимые продукты заключены с более чем 1700 объектами торговли.

Крымский мост протяженностью 19 км – самый длинный в России и Европе. Как сообщалось ранее, строительство подходов и железнодорожной части моста идет согласно графику, они будут синхронно сданы в декабре 2019 года. В январе **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** допустил возможность запуска движения по железнодорожной части Крымского моста раньше декабря 2019 года.

<http://tass.ru/ekonomika/6158675>

ТАСС; 2019.02.26; НОВАЯ ДОРОГА В ОБХОД ЦЕНТРА СЕВАСТОПОЛЯ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ В 30 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительство Гераклейской рокады, которая должна связать основные жилые районы и пройти в обход исторической части Севастополя, по предварительной оценке, может стоить порядка 30 млрд рублей, сообщили ТАСС во вторник в городском департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

Строительство Гераклейской рокады обсуждается несколько лет. Она важна для города, так как позволит соединить три его района и значительно снизить нагрузку на существующую дорожную сеть.

«Та сумма, которая определена по итогам предварительных исследований, – порядка 30 млрд рублей. Однако теперь необходимо провести уточненные расчеты и экспертизы, благодаря которым сумма может измениться», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что уточняется источник финансирования для строительства рокады.

На сайте Главгосэкспертизы сообщается, что эксперты ведомства одобрили проведение публичного технологического и ценового аудита инвестпроекта рокады.

«Новая трасса позволит минимизировать транзитный поток на центральных улицах, повысить пропускную способность дорожной сети Севастополя, улучшить транспортное сообщение и создать условия для развития прилегающих к трассе территорий, занятых промышленными и жилыми объектами», – отмечается в сообщении.

По данным ведомства, строительство новых участков и реконструкция существующих запланированы в два этапа до 2022 года, финансирование предполагается за счет средств федерального бюджета и бюджета города Севастополя. Новая магистраль протяженностью 9,1 км будет состоять из четырех полос, расчетная скорость движения по которой составит 100 км/ч. Планируется, что трасса начнется на пересечении Камышового и Фиолентовского шоссе, ее окончание будет в районе улицы Генерала Мельника; рокада пройдет в обход исторического центра через наиболее крупные районы Севастополя – Ленинский, Гагаринский и Нахимовский.

<https://tass.ru/ekonomika/6161329>

ТАСС; 2019.02.26; БОЛЕЕ 45 МЛН РУБЛЕЙ ВЛОЖАТ В СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ БОЛЬШОЙ СТАВРОПОЛЬСКИЙ КАНАЛ

Власти Ставрополя направят более 45 млн рублей на строительство нового моста через Большой Ставропольский канал, открыть мост планируется до 1 октября, сообщает во вторник пресс-служба министерства дорожного хозяйства и транспорта края.

«Более 45 млн рублей направят из краевого бюджета на строительство моста на участке от федеральной трассы М-29 «Кавказ» к населенным пунктам Янкуль – Новый Бешпагир – Грачевка», – говорится в сообщении.

Средства будут выделены в рамках краевой адресной инвестиционной программы. «Новый мост через Большой Ставропольский канал позволит повысить транспортно-эксплуатационное состояние сети автодорог Андроповского района и обеспечит устойчивость транспортной инфраструктуры», – цитируют в сообщении слова министра Евгения Штепы.

На время проведения дорожно-строительных работ будет предусмотрен объезд по существующим дорогам и переездам через канал.

Министерство завершило подготовку документации и в ближайшее время планируется проведение электронных аукционов на выполнение работ. Ввести объект в эксплуатацию предполагается до 1 октября 2019 года, сообщает пресс-служба.

<https://tass.ru/ekonomika/6161416>

ТАСС; 2019.02.26; ОКОЛО 3 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА СОДЕРЖАНИЕ И РЕМОНТ ДОРОГ В ЧЕЧНЕ В 2019 ГОДУ

Около 3 млрд рублей из федерального и регионального бюджетов направят в 2019 году на развитие и содержание дорожной сети Чечни. Об этом во вторник сообщил министр автомобильных дорог региона Абубакар Тумхаджиев на встрече с главой Чечни Рамзаном Кадыровым.

«Для дальнейшего развития и содержания региональной дорожной сети предусмотрено около 3 млрд рублей. Эти средства планируется направить на реконструкцию пяти мостов, прокладку новых маршрутов, а также содержание и аварийно-восстановительные работы. Кроме того, в программе на 2019 год предусмотрены мероприятия по развитию Галанчожского района, а также реконструкция двух участков дорог», – сказал он.

Кадыров высоко оценил работу региональных дорожников в 2018 году. «Успешно освоены все выделенные средства из республиканского и федерального бюджетов, обеспечена бесперебойная работа всей дорожной сети, проложены новые направления дорог. Кроме того, ведомство успешно справилось с дополнительными задачами, которые мы ставили», – сказал глава Чечни.

<https://tass.ru/ekonomika/6161745>

ТАСС; 2019.02.26; СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ ВОЗЛЕ АУЛА ТУГУРГОЙ В АДЫГЕЕ ЗАВЕРШАТ К КОНЦУ ГОДА

Строительство транспортной развязки на трассе М-4 «Дон» возле аула Тугургой Тахтамукайского района Адыгеи, граничащего с Краснодарским краем, завершится в четвертом квартале года, сообщил во вторник замдиректора краснодарского филиала госкомпании «Российские автомобильные дороги» (Автодор) Роман Оветченко.

Ранее сообщалось, что с введением в эксплуатацию Керченского моста и в связи с развитием внутреннего туризма на юге страны поток автомобильного транспорта, проходящего по территории Адыгеи и Кубани по трассе М-4 «Дон», значительно вырос. Наибольшую нагрузку испытывают транспортные артерии в Тахтамукайском районе республики. В связи с этим между главой Адыгеи и руководством Автодора достигнута договоренность о строительстве двух новых транспортных развязок – возле аулов Тугургой и Тлюстенхабль, которые помогут разгрузить напряженные участки действующей сети автодорог.

«На конец прошлого года было выполнено 33% от строительных работ. Срок завершения объекта стоимостью порядка 1 млрд рублей намечен на четвертый квартал текущего года», – сказал Оветченко на заседании республиканской комиссии по безопасности дорожного движения.

Летом 2018 года планировалось, что строительство развязки возле аула Тугургой завершится в июне 2019 года, но сроки завершения строительства развязки переносились из-за недобросовестного подрядчика, сейчас работы проводит компания «Вектор». Основное направление развязки – восточный обход столицы Кубани по трассе М-4 «Дон», второстепенное направление – автодорога А-136, которая является подъездной от М-4 «Дон» к Краснодару, уточнили ТАСС в министерстве строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства региона.

Федеральная автомобильная дорога М-4 «Дон» – автомобильная дорога федерального значения Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск. Протяженность трассы составляет около 1540 км, проходит по территории восьми

регионов России. Является ключевой для транспортного сообщения с югом России, соединяет центральные и северные регионы европейской части страны с Северным Кавказом, Черноморским побережьем, портом Новороссийск. Летом по ней движется основной поток отдыхающих в Краснодарский край и Крым.

<https://tass.ru/ekonomika/6161240>

ТАСС; 2019.02.26; ВЛАСТИ ПСКОВА ЗАЯВИЛИ О НЕДОСТАТОЧНОМ ФИНАНСИРОВАНИИ СИСТЕМЫ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД»

Финансирование системы «Безопасный город» в Псковской области в 2019 году составит порядка 1,3 млн рублей, это почти в четыре раза меньше, чем требуется для развития программного комплекса. Об этом во вторник сообщил начальник управления специальных программ администрации области Игорь Виноградский на заседании межведомственной комиссии при администрации региона по профилактике правонарушений.

Система «Безопасный город» – это аппаратно-программный комплекс, который состоит из систем фото- и видеофиксации, размещенных в местах максимального скопления людей и вблизи автодорог и перекрестков. Видеокамеры также устанавливаются на вышках операторов сотовой связи, чтобы контролировать пожарную обстановку. Внедрение системы позволяет сократить аварийность на трассах, а также снизить ущерб от пожаров. Ранее начальник областного управления цифрового развития и связи Денис Матвеев сообщал ТАСС, что система «Безопасный город» имеет для Пскова стратегическое значение, так как он является приграничным.

«В бюджетной заявке на 2019 год по финансированию мероприятий комплекса «Безопасный город» было включено 5 млн рублей, в областном бюджете на данные цели запланирован 1,3 млн рублей, которых хватит только на обслуживание существующих элементов. <...> Приобретение и обслуживание, увеличение мощностей серверного оборудования требует значительного выделения денежных средств», – сказал Виноградский, добавив, что финансирование «Безопасного города» осуществляется только из средств регионального бюджета. За последние три года на эти цели было выделено 10,6 млн рублей.

По данным полиции, в прошлом году с помощью видеокамер «Безопасного города» было выявлено более 1,6 тыс. административных правонарушений, при этом качество работы системы не соответствует современным требованиям.

«Видеоизображение большинства камер имеет плохое качество, что не позволяет составить описание правонарушителя. Сотрудники полиции... обращаются к частным физическим и юридическим лицам, на территории объектов которых установлены камеры видеонаблюдения», – сказал на заседании врио начальника управления организации охраны общественного порядка УМВД по Псковской области Владимир Круглов.

По его словам, в ходе подготовки к Международным Ганзейским дням Нового времени в Пскове установили 121 видеокамеру высокого разрешения, решается вопрос о подключении их к системе «Безопасный город».

<https://tass.ru/obschestvo/6161167>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.02.26; РОССИЯ И УЗБЕКИСТАН УВЕЛИЧИЛИ ОБЪЕМ ДВУСТОРОННИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА 48%

В прошедшем, 2018 году объем двусторонних грузовых автомобильных перевозок между Россией и Узбекистаном увеличился на 48% относительно 2017 года и составил 888,5 тыс. т.

Такая информация была озвучена в ходе прошедшей 25 февраля встречи генерального директора Росавтотранса Алексея Двойных с заместителем **министра транспорта** Узбекистана Давроном Дехкановым.

Участники переговоров отметили увеличение грузооборота как по импортным, так и по экспортным поставкам.

Как напоминают в Росавтотрансе, в соответствии с действующим межправительственным соглашением о международном автомобильном сообщении перевозки грузов в двустороннем и транзитном сообщении между Россией и Узбекистаном выполняются на безразрешительной основе. Единственным исключением являются разрешения на перевозку грузов в/из третьих стран.

«Российская сторона отметила необходимость увеличения контингента разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран на 2019 год. Обсуждение данного вопроса будет продолжено в рабочем порядке», – прокомментировал представитель ведомства.

Напомним, что в прошлом году страны предварительно согласовали контингент разрешений на данный вид перевозок в размере 2500, а в итоге довели их количество до 3100.

Кроме того, в ходе переговоров участники обсудили вопросы, связанные с особенностями осуществления перевозки грузов из европейских стран в Узбекистан транзитом через территорию России. Стороны договорились продолжить консультации по данному поводу.

Стоит напомнить также, что Узбекистан, как и Россия, входит в число стран – участниц ШОС (Шанхайской организации сотрудничества). Помимо них участниками данного межправительственного соглашения являются Китай, Индия, Казахстан, Киргизия, Пакистан, Таджикистан и – с недавних пор – Белоруссия. В соответствии с ранее достигнутыми договоренностями страны – участницы ШОС должны запустить не позднее 2020 года шесть новых международных автомобильных маршрутов.

<http://truckandroad.ru/politics/rossija-i-uzbekistan-uvelichili-obem-dvustoronnih-gruzovyh-vozov-na-48.html>

РГ-РОСТОВ; ЕЛЕНА МЕЛИХОВА; 2019.02.26; В РОСТОВЕ ПРОШЛА МАССОВАЯ ПРОВЕРКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В Ростове-на-Дону прошла проверка общественного транспорта. Она была инициирована в связи с жалобами горожан на неудовлетворительное состояние рейсовых автобусов. Об этом «РГ» сообщили в управлении информационной политики правительства Ростовской области.

К примеру, неоднократно ростовчане жаловались на автобусы, курсирующие по маршруту № 85А. Там отсутствовали или попросту не функционировали ремни безопасности, оказались неисправны двери и аварийный выход. Плюс ко всему, многие салоны автобусов оказались переоборудованы. Чтобы пассажиров помещалось больше, перевозчик изменил схему расположения сидений. В автобусах отсутствовали медицинские аптечки и огнетушители. В одном из них обнаружили трещину на лобовом стекле, в другом с нарушением были установлены тахографы.

- Кроме того, у одного из проверенных автобусов выявлены неисправности, при которых и вовсе запрещается эксплуатация. Водитель отстранен от управления транспортным средством и привлечен к административной ответственности, а автобус перемещен на штрафстоянку, – подчеркнули в ведомстве.

По словам сотрудника управления Ольги Солодовниковой, по всем выявленным фактам ведется административное расследование. За подобные нарушения предусмотрено наказание для перевозчика в виде административного штрафа на должностных лиц в размере 20 тысяч рублей, на юридических – 100 тысяч рублей.

Оперативно-профилактические мероприятия в отношении недобросовестных перевозчиков в регионе планируется продолжить.

<https://rg.ru/2019/02/26/reg-ufo/v-rostove-proshla-massovaia-proverka-obshchestvennogo-transporta.html>

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.02.26; КОНСТАНТИН ТРОФИМЕНКО, ДМИТРИЙ ЖУРАВЛЕВ: ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ БОЛЬШОЙ СТРАНЫ

Гости

Дмитрий Журавлев

генеральный директор Института региональных проблем

Константин Трофименко

директор центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ

Ангелина Грохольская: В эфире Общественного телевидения России «Большая страна» – программа о людях, обществе и власти. Здравствуйте! Я – Ангелина Грохольская. Сегодня в России около трети сельских населенных пунктов находятся в условиях транспортной дискриминации, то есть там нет дорог и связи с Большой землей, 10 % населения – это примерно 14 миллионов человек отрезаны от круглогодичных транспортных коммуникаций, можно ли решить эту проблему, поговорим сегодня с нашими экспертами. В студии «Большой страны» Константин Трофименко, директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов «Высшей школы экономики».

Константин Трофименко: Здравствуйте!

Ангелина Грохольская: И Дмитрий Журавлев, генеральный директор Института региональных проблем.

Дмитрий Журавлев: Здравствуйте!

Ангелина Грохольская: Здравствуйте! Скажите, пожалуйста, какие регионы в зоне риска?

Дмитрий Журавлев: Есть регионы, которые объективно являются труднодоступными, самый простой пример: Тыва – горная котловина и одна дорога, которую на зиму засыпают. Транспорт нужен всем, но прямого дохода он почти не никогда приносит, он нужен, как общественное, поэтому в 90-ые годы, когда все побежали за доходом, а прибылью – транспорт деградировал в таких регионах, как Астраханская область, Сахалинская область, особенно в регионах с тяжелым климатом, в некоторых северных регионах, если дорогу постоянно не поддерживать, о ней надо забыть, ее уже нет. У нас очень бедные районные бюджеты, у нас поддержание транспортной сети, если она по каким-то причинам оказывается на муниципалитете и если это небольшой город – это всегда проблема, потому что нет средств в муниципальном бюджете зачастую на выполнение этих задач, поэтому в зоне риска находятся отдаленные регионы, в зоне риска находятся регионы со сложным климатом и в зоне риска находятся малые поселения в крупных регионах с большими площадями, где эти задачи должна решать муниципальная власть, а у нее на это нет возможностей.

Ангелина Грохольская: Страшное дело, когда в одном месте сразу несколько причин пересекаются, наверное, да? Есть такие?

Константин Трофименко: Конечно, мне, допустим, доводилось видеть бюджет одного муниципального района в Сибири, где по статье «транспорт» было заложено 45 рублей – покупка ветоши для протирки дорожных знаков.

Ангелина Грохольская: Вы серьезно сейчас?

Дмитрий Журавлев: Это очень оптимистично.

Ангелина Грохольская: Да? Бывает хуже?

Дмитрий Журавлев: Бывает хуже, вообще ничего.

Ангелина Грохольская: Без ветоши, да?

Дмитрий Журавлев: Даже без ветоши, да. Я еще хочу добавить то, что обычно страны мира, по крайней мере, с большой территорией, бессмысленно сравнивать с какой-нибудь Бельгией, тратят проценты своего ВВП на поддержание своей транспортной системы: либо на существующую инфраструктуру, допустим, Америка 6 % ВВП тратит на поддержание тех самых хайвеев, которые в свое время они настроили, либо на развитие, допустим, как Китай, который, действительно... 20 лет назад там были рисовые поля, а

сейчас самая большая в мире сеть автомобильных дорог, а у нас получается, что мы тратим и на поддержание инфраструктуры, но при этом у нас куча еще неосвоенной территории.

Ангелина Грохольская: Вот, смотрите, Вы сказали, что транспорт – это недоходная история, это некоммерческая в любой случае, это социальный сектор, неужели не должно, допустим... почему на муниципалитеты это возлагают, почему это не федеральный центр, например, не федеральные бюджеты, не региональные?

Дмитрий Журавлев: Сначала насчет неприбыльности: я имел ввиду то, что нет прямой прибыли, прямую прибыль могут принести только платные дороги, по-другому никак, это нужно бизнесу, это экономически выгодно, американцы, когда вкладывают деньги, немцы, когда вкладывают деньги – они не благотворительностью, не решением социальных проблем занимаются, а развитием экономики. Но прямой прибыли здесь нет.

Ангелина Грохольская: Понятно, сразу денег не получить, конечно.

Дмитрий Журавлев: Сразу возложить это на экономический субъект довольно сложно. В действительности, не вся транспортная сеть находится на муниципальном уровне, но беда в том, что муниципальный уровень... я вообще не понимаю, откуда там деньги берутся, вот, грубо, очень грубо, можно разделить бюджет на 3 части: 60, 30 и 10 – это Федерация, регион и муниципалитет. Есть, конечно, муниципалитеты, в которых нефть добывают, налог на недра делится поровну между всеми уровнями, там все нормально, во всех остальных случаях у муниципалитета заведомо денег нет, а на нем ведь не только дороги, на нем школы, на нем поликлиники.

Ангелина Грохольская: Конечно, вся социальная инфраструктура, естественно, а дороги требуют огромных денег.

Дмитрий Журавлев : Понимаете, треугольник перевернут: деньга наверху, а социальные задачи внизу. А социальные задачи в российской специфике... может, конечно, это государство – вот так устроено.

Ангелина Грохольская: Давайте сейчас посмотрим сюжет, его сняли мои коллеги из Астраханской области, он тоже связан с транспортными проблемами отдаленных поселков.

СЮЖЕТ

Ангелина Грохольская: 5 миллиардов, да?

Дмитрий Журавлев: Это бесконечность для области, а районные бюджеты просто за пределами обсуждения, это к следующей эпохи, может быть, соберется и то маловероятно. Кроме того, а ледоколы же, как и говорили в сюжете, не бесплатные, из каких денег это тратить? И здесь еще связка жесткая: чем хуже дорога, тем хуже работает социальная инфраструктура в селах, чем хуже инфраструктура в селах, тем важнее становится дорога.

Ангелина Грохольская: Это все взаимосвязано?

Дмитрий Журавлев: Возникает некая цепная реакция ухудшения, которая все более усиливается, усиливается и усиливается. Вообще, мосты через такие реки должна строить Федерация, простите, но Волга в той части не один километр, по-моему, в ширину.

Константин Трофименко: Да.

Ангелина Грохольская: А у нас есть какие-то проекты по тому же строительству мостов, например, какие-то федеральные проекты, на которые выделяются серьезные деньги?

Дмитрий Журавлев: Крымский мост.

Ангелина Грохольская: Вот, единственный, пожалуй, да?

Константин Трофименко: Сейчас Сахалинский.

Дмитрий Журавлев: Сейчас встает вопрос о Якутском мосте, когда я был в Якутии, мне через шаг задавали вопрос: «Когда? Когда вы будете строить большой мост?». Потому там река тое, ее не видно от края до края ты не можешь ее увидеть, а, извините, Якутск на одном берегу, а Якутск – это половина населения Республики.

Константин Трофименко: В Ямало-Ненецком автономном округе тоже будет сейчас федеральный мост строиться в составе Северного широтного хода – это новый проект глобальный.

Ангелина Грохольская: Но федеральных денег, наверно, тоже на все потребности не хватит?

Константин Трофименко: Федеральные деньги, понимаете, нужно обосновывать в Минфине.

Ангелина Грохольская: В любом случае?

Константин Трофименко: Да, очень четкое экономическое обоснование, вот, действительно, какой-то глобальный проект, который позволит несколько регионов освоить...

Ангелина Грохольская: Который будет значение для всей страны, наверно, иметь, как тот же Крымский мост, да?

Константин Трофименко: Да, именно так.

Ангелина Грохольская: Тут, в общем-то, не только экономические причины, но и политические.

Константин Трофименко: Вот на это федеральные деньги могут выделить, а для нескольких сел, конечно, вряд ли.

Ангелина Грохольская: А на основе, например, государственно-частного партнерства? Вот, ГЧП – это вариант для таких ситуаций или нет?

Дмитрий Журавлев: В теории, практически надо ж понять, зачем частному партнерству это партнерство? Если бизнес начинает заниматься благотворительностью – это называется по-другому, он уже не бизнес. Все равно в конечном счете должна быть выгода, может быть выгода от транспортной артерии, потому что, простите, у бизнеса завод на той стороне, но в этих трех селах нет ничего такого, ради чего бизнес будет строить такой мост, это же огромные вложения.

Константин Трофименко: В Юго-Восточной Азии была такая интересная схема ГЧП, когда брали деньги у бизнеса и не спрашивали, откуда он их взял, то есть фактически была такая легальная схема...

Дмитрий Журавлев: «Отмыва».

Константин Трофименко: Да.

Ангелина Грохольская: Ну, хотя бы так...

Дмитрий Журавлев: Вот так можно, в Астраханской области, думаю, найдется бизнес, который найдет деньги, которые можно «отмыть», но, в действительности, это огромная проблема, потому что коллега совершенно прав – Федерация существует не для того, чтобы решать местные задачи. Но при нашем разделении бюджета ни регионы, ни местные, не смогут решить эту проблему.

Ангелина Грохольская: А если в теории рассмотреть такой вариант, нужно ли вообще сохранять эти маленькие, малочисленные поселки и деревни?

Дмитрий Журавлев: Это очень сложный вопрос.

Константин Трофименко: Скорее этический даже.

Дмитрий Журавлев: Понимаете, я боюсь, что если мы освободим территории, не конкретно этих трех сел, это мы переживем, но если это станет стратегией, то через некоторое время границы страны могут сжаться до границ агломераций.

Константин Трофименко: Ну, да.

Дмитрий Журавлев: И тогда, как они жить будут?

Константин Трофименко: Вот, допустим, Канада живет вахтовым методом: все живут на юге вдоль американской границы, соответственно, на север просто выезжают на несколько месяцев работать в какие-то поселки специальные. Но все-таки, в отличие от Канады, у нас наша система расселения складывалась веками, и эти села основаны еще, может быть, при Екатерине Великой, и все-таки люди сами выбирают, где им жить и

почему именно так, в этом есть, может быть, какое-то отшельничество, о насильно пересекать, наверно, это неправильно.

Дмитрий Журавлев: На мой взгляд, нужна федеральная программа развития инфраструктур, которая бы вышла за рамки...

Константин Трофименко: Кстати, сейчас последние несколько лет ведутся разработки именно на региональном уровне документов транспортного планирования, так называемые программы комплексного развития всей транспортной инфраструктуры. В прошлом году была запущена федеральная программа «Безопасные и качественные дороги», как раз суть в том, что 30-ти регионам наиболее инициативным, так скажем, даются федеральные деньги на развитие новой дорожной сети, так что, если эта программа покажет себя эффективной, то, может быть, она будет продолжена во всей России.

Дмитрий Журавлев: Вопрос же, собственно, в организации программы, даже не в отсутствии денег: как организовать так, как мы и говорили, чтобы решать и федеральные проблемы и региональные и не в ущерб друг другу? Но я бы еще на одном аспекте остановился, которого нет в сюжете – это развитие авиационного транспорта.

Константин Трофименко: Да, малая авиация...

Дмитрий Журавлев: Более всего пострадала в 90-ые годы именно малая авиация, во многих регионах: в Якутии той же, в Красноярском крае – это очевидно, что там по-другому не будет, но я вас уверяю, у нас из многих регионов люди вместо того, чтобы перелететь через границу региона, летят в Москву, потом в столицу соседнего региона и оттуда едут...

Ангелина Грохольская: Это вообще парадоксальная ситуация, действительно. Мои коллеги вылетали из Ханты-Мансийска в Москву, чтобы перелететь в Пермь, когда расстояние между Ханты-Мансийском и Пермью гораздо меньше, в общем, доехать там можно быстрее.

Дмитрий Журавлев: Советский Союз развивал малую авиацию, но в Советском Союзе не было рынка, он по-другому был организован, там не вопроса: сколько стоит, там делали, потому что надо это сделать. Сейчас мы живем в другой экономике, вопрос: сколько стоит – никуда не денется, он всегда останется. Но без малой авиации мы не сможем.

Ангелина Грохольская: Очень многие регионы сейчас говорят о туристической привлекательности, например, я была недавно в Мурманской области, в той же Териберке, там эти несчастные 30 километров в ужасном состоянии, а зимой, когда все замедает, люди остаются отрезаны от Большой земли, при том, что Териберка сейчас – это точка роста с туристической точки зрения. Регион сделать дорогу не может, потому что мы разговаривали с Губернатором, она говорит: «Я должна положить весь бюджет региона, чтобы сделать эти 30 километров». Я возвращаюсь просто к ГЧП и заинтересованности бизнеса, вот, например, в каких-то частных случаях, компании, которым интересно развитие туризма можно привлекать? Мне кажется, сейчас очень модно летать на какие-то острова, где все забыто и заброшено.

Дмитрий Журавлев: Только сейчас очень модно летать на северные острова, на наши.

Ангелина Грохольская: Опять же на северные...

Константин Трофименко: Да, это, действительно, одна из работающих схем ГЧП, когда частный инвестор вкладывается в объект инфраструктуры и ему дается конкретная земля в пользование под какие-то его нужды.

Ангелина Грохольская: Тоже, как вариант. Мы с вами уже несколько вариантов, несколько схем накидали и законных и не совсем, ну, больше законных, естественно. Кто этим должен заниматься? Кто, чья это ответственность?

Дмитрий Журавлев: Конечно, есть Стратегия пространственного развития, но ее нужно реализовывать, и я думаю, что реализовывать ее надо через Москву, не в смысле, что забрать все в Москву и всем рулить, но просто мы все оказываемся у одной и той же

проблемы – на региональном уровне задача неподъемная. Значит нужно все равно делать через Москву, может быть, хотя бы на этом этапе, на этапе запуска, дай Бог, чтоб потом оно само заработало и здесь есть **Минтранс**, есть Правительство.

Константин Трофименко: Конечно, нужно начинать с тщательного планирования, потому что есть чиновники в Москве часто и не знают просто о том, что существует такое село с такими проблемами, поэтому, в первую очередь, действительно, классификация и фиксирование этих проблем на региональном уровне и потом уже с этим нужно что-то делать.

Ангелина Грохольская: Самый отдаленный от Большой земли и, соответственно, самый труднодоступный пункт – село Никольское, находится на Командорских островах в Тихом океане, его жители первыми в нашей стране встречают рассвет, добраться до поселка можно по воздуху или по воде, но тоже не всегда, примерно 80 дней в году там ураган, а если дует шквалистый ветер, то ни самолетам, ни кораблям к берегу не приблизиться, продукты там покупают впрок, потому неизвестно, когда можно будет пополнить запасы.

<https://otr-online.ru/programmy/bolshaya-strana/konstantin-trofimenko-dmitriy-zhuravlev-transportnye-problemy-bolshoy-strany-35873.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; СУД ВВЕЛ ВНЕШНЕЕ УПРАВЛЕНИЕ В СТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ «ВОЛГОМОСТ»

Арбитражный суд Саратовской области во вторник ввел внешнее управление в АО «Волгомост» (МОЕХ: VLGM) (ранее – ПАО), говорится в картотеке арбитражных дел.

Резолютивная часть решения суда пока не опубликована.

Как сообщалось, Арбитражный суд Саратовской области ввел процедуру наблюдения в отношении ПАО «Волгомост» (Саратов) в июле 2016 года по заявлению ООО «Оппортьюнити» (Москва), ставшего правопреемником требований кредитора «Волгомоста» – ООО «Дортрансстрой».

Впоследствии ПАО «Волгомост» было преобразовано в одноименное АО, также было изменено место регистрации компании с Саратова на Москву.

На момент введения процедуры наблюдения «Волгомост» выполнял работы по строительству ряда объектов в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» на общую сумму более 22 млрд рублей. Кроме того, компания выполняла работы по другим объектам в разных регионах на общую сумму более 20 млрд рублей.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», в 2017 году выручка «Волгомоста» составила 1,9 млрд рублей, чистый убыток – 2,7 млрд рублей.

ТАСС; 2019.02.26; ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ОМСКЕ В ДТП С МАРШРУТНЫМ МИКРОАВТОБУСОМ

Пассажирский микроавтобус столкнулся в Омске с двумя автомобилями и опрокинулся, два пассажира доставлены в больницу. Об этом сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе регионально УГИБДД.

«На проспекте Маркса произошло столкновение Mitsubishi Galant и пассажирской «Газели», которая после этого врезалась в стоящий Chevrolet Lanos и опрокинулась. Два пассажира микроавтобуса доставлены в медицинское учреждение», – сказал собеседник агентства.

По его словам, сообщение о ДТП поступило в 13:35 (10:35 мск). Всего в момент столкновения в салоне микроавтобуса, следовавшего по маршруту 385, находилось три пассажира. Получить оперативный комментарий Минздрава о состоянии пострадавших ТАСС не удалось.

<https://tass.ru/sibir-news/6159180>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЕТРОВ; 2019.02.26; МАШИНА ПОДРЕЗАЛА АВТОБУС С Пассажирами, Один из которых погиб

Во вторник в одной из столичных больниц скончался пострадавший в аварии рейсового пассажирского автобуса, произошедшей на юге Москвы днем ранее. Еще двое пострадавших пассажиров остаются на больничных койках. Один из них находится в состоянии средней тяжести, другой – в тяжелом. Об этом сообщили в пресс-службе столичного департамента здравоохранения.

Страшная авария произошла поздно вечером 25 февраля возле парка «Коломенское». Как сообщили в пресс-центре «Мосгортранса», ДТП было зафиксировано около 23 часов по адресу: проспект Андропова, дом 50, корпус 1. Водитель легкового автомобиля при приближении к автобусу совершил резкий маневр в его сторону, следствием которого стало столкновение. От удара городской автобус маршрута N 901 отбросило в мачту городского освещения. На кадрах с места происшествия видно, как столб практически раскроил надвое переднюю часть автобуса.

О состоянии водителя не сообщалось. В «Мосгортрансе» говорили лишь о пострадавших из числа пассажиров.

После гибели человека было возбуждено уголовное дело. Правоохранительные органы пока не сообщали, задержан ли водитель подрезавшей автобус иномарки. Но то, что он установлен, известно. По данным Центра организации дорожного движения Москвы, виновник ДТП за период с августа 2018 года умудрился получить аж 86 штрафов за нарушение Правил дорожного движения. Там есть и превышение скорости, и проезд на красный свет, и пересечение сплошной линии.

Примечательно, что в тот же день очень похожее ДТП произошло в Хабаровске. Рейсовый автобус с 25 пассажирами столкнулся с фонарным столбом, а потенциальным виновником аварии также может быть признан водитель легковушки. Автобус N 29 двигался по улице Волочаевской в первом ряду. Следом за ним ехал автомобиль Toyota Noah, водитель которого решил сместиться во второй ряд и своим резким маневром вынудил ошибиться водителя автобуса. Автобус врезался в дерево и световую опору. Пострадали также трое пассажиров.

<https://rg.ru/2019/02/26/vozbuzhdeno-ugolovnoe-delo-posle-gibeli-passazhira-podrezannogo-avtobusa.html>

ТАСС; 2019.02.26; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ 292 МЛРД РУБЛЕЙ

Комитет по транспорту Санкт-Петербурга совместно с Октябрьской железной дорогой (ОЖД, филиал ОАО «РЖД») разработал проекты модернизации городского железнодорожного узла, сообщил во вторник журналистам председатель комитета Александр Головин.

«Правительством Санкт-Петербурга совместно с ОЖД подготовлен перечень предложений по развитию петербургского железнодорожного узла, который включает в себя 31 мероприятие на сумму 292 млрд рублей», – сказал он.

В список проектов вошли инициативы по повышению регулярности движения пригородных электропоездов, увеличению протяженности ускоренных маршрутов между близлежащими населенными пунктами, а также организации новых транспортно-пересадочных узлов.

В начале февраля 2019 года врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов договорился с главой РЖД Олегом Белозеровым о выделении 83 млрд рублей на развитие железнодорожной инфраструктуры города. По результатам достигнутой с РЖД

договоренности, речь пойдет о развитии переходов над железнодорожными путями, мостов, путепроводов.

Санкт-Петербургский железнодорожный узел – крупнейший на Северо-Западе России, второй по величине в стране после Московского, является частью девятого международного транспортного коридора. Узел включает 423 км железных дорог. Железнодорожные пути и станции занимают в Санкт-Петербурге примерно 4 тыс. гектаров. Грузооборот железнодорожного узла достиг уровня более 110 млн т в год.

Петербургский железнодорожный узел во многом выполняет функции сортировочного центра для внешнеэкономических грузопотоков и предприятий других регионов, направленных в сторону Финляндии, стран Прибалтики и портов Балтийского моря.

В состав узла входит пять вокзалов – Балтийский, Витебский, Московский, Ладожский, Финляндский, две сортировочные и две портовые станции, а также 10 пассажирских направлений.

<https://tass.ru/ekonomika/6159190>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ТРАНСКОНТЕЙНЕР ДОПУСКАЕТ ЗАПУСК РЕГУЛЯРНЫХ ПОЕЗДОВ В КНР ЧЕРЕЗ ПРИМОРЬЕ

Западно-Сибирский филиал ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) в феврале отправил первую пробную партию из 31 контейнера со станции Клевиха через погранпереход Махалино (РФ) – Хуньчунь (КНР), сообщила пресс-служба компании.

«Поезда на этом направлении могут стать регулярным сервисом, который так же, как и маршрут через Забайкальск-Маньчжурию (терминал компании на станции Забайкальск работает 10 лет – ИФ), соединит напрямую Россию и Китай», – говорится в сообщении.

С августа 2018 года транспортировка через пункт пропуска Махалино-Хуньчунь составила примерно 3 млн тонн грузов, что, по данным «Трансконтейнера», является пределом пропускной способности.

«Учитывая динамику роста транзита через переход Махалино-Хуньчунь, ОАО «РЖД» приступает к реализации инвестпрограммы по реконструкции погранперехода, а также развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к нему, что позволит в будущем обеспечить перевозки до 8 млн тонн ежегодно», – отмечается в сообщении.

По данным «Трансконтейнера», заинтересованность в развитии проекта выразила также Китайская железная дорога, в 2019 году она выделила субсидии на развитие погранперехода.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 68 тыс. крупнотоннажных контейнеров, около 26 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 40 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция компании – у структуры ОАО «Российские железные дороги» АО «Объединенная транспортно-логистическая компания», 24,84% – у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% – у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ОБЗОР: ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА-2019: МЕТАЛЛЫ И РУДА ВНУТРИ ЕДУТ БЕЗ ТРУДА

Нырнувшая вниз перед Новым годом динамика грузовых железнодорожных перевозок в РФ (в декабре они сократились по сравнению с тем же месяцем 2018 г. на 1,8%), в начале 2019 года вновь вернулась к положительным значениям. В январе объем транспортировки увеличился на 1,3%, до этого рост был отмечен в ноябре – на 0,7%.

Однако структура перевозок оказалась совершенно другой. Если в конце осени она обеспечивалась в первую очередь экспортом, то теперь почти все повышение – результат исключительно внутренних маршрутов (+2,5%). Зарубежные отправки же едва превзошли

показатели годовой давности (+0,1%), хотя в ноябре рост составлял 2,4%. Символический «плюс» у транзита. Импорт сократился на 5,1%, хотя темпы падения снизились (в декабре оно было на уровне 10,6%, в ноябре – 12,9%).

СТРАНЕ – УГЛЯ. И РУДЫ

Из 1,6 млн тонн прибавки на внутренних маршрутах 765 тыс. традиционно обеспечил уголь. Его перевозки выросли на 6,1% к январю прошлого года, в том числе внутри страны на 5,1%, экспорт на 5,2%, тогда как в ноябре общий рост был только 1% при увеличении отправки за рубеж на 7,7% и падении по России на 6,4%. РЖД стараются использовать зимние месяцы для перевозки массовых грузов, в первую очередь угля, говорил в этой связи замглавы компании Алексей Шило. «Дальше будет снижение (роста – ИФ)», – отмечал он.

В последнее время в середине года компания сосредоточена на масштабном ремонте пути, призванном сократить накопленный объем километров с «просроченным» обслуживанием. «Мы коллег об этом заранее предупреждали», – подчеркивал А.Шило. По его словам, из-за ограничений сети «Российские железные дороги» предлагают угольным компаниям ориентироваться на сухопутные переходы вместо портов, а также перевозки внутри РФ.

В то же время в январской статистике обращает на себя внимание тот факт, что соразмерные объемы прибавки на внутренних маршрутах обеспечила руда – около 600 тыс. тонн (+6,5%), хотя и на зарубежных направлениях тоже зафиксирован рост – 3,8%. При этом в последние месяцы прирост все увеличивался: в ноябре он составлял примерно 370 тыс. тонн, в декабре – около 440 тыс. тонн. На этом фоне отмечен и рост перевозок по РФ черных металлов – в январе они повысились на 309 тыс. тонн (+8,2%), причем в отличие от руды экспорт этой продукции падает (на 5,2%).

«Российские компании увеличивают объемы перевозок руды и черных металлов внутри страны, чтобы компенсировать снижение экспортных отправок. Спрос зарубежных потребителей на отечественную продукцию сейчас низкий из-за высоких цен, которые выше мировых», – пояснила «Интерфаксу» пресс-секретарь АО «Первая грузовая компания» (ПГК) Ольга Семенова. Китай, Италия, Финляндия увеличили закупки руды – суммарно на 33,8%, до 0,98 млн тонн, но при этом Франция и Польша снизили объем потребления в совокупности почти на 200 тыс. тонн, добавила она. На этом фоне внутри страны погрузку, прежде всего, нарастили группы НЛМК (МОЕХ: NLMK), Evraz, «Северсталь» и «Мечел» (МОЕХ: MTLR).

МЕТАЛЛЫ ТЯНУТ СПРОС

Больше других в январе отгрузка руды по железной дороге – примерно на 0,5 млн тонн – выросла в адрес АО «Евраз Западно-Сибирский металлургический комбинат» («Евраз ЗСМК», Новокузнецк, Кемеровская обл.), уточнила заместитель директора по аналитическим исследованиям ПАО «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) Лейсана Коробейникова. Но увеличение она связала с эффектом низкой базы прошлого года – в связи с ремонтами на предприятии (в 2018 г. «Евраз ЗСМК» проводил капитальный ремонт доменной печи N3).

Кроме того, по словам эксперта, около 0,2 млн тонн прибавки к январю прошлого года дала отгрузка в адрес «Коршуновского ГОКа» «Мечела» – «вследствие решения технических проблем и наращивания выпуска продукции предприятием». В свою очередь, заместитель начальника департамента по маркетингу «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» – Мария Литвинова отмечает, что перевозки железорудного сырья (ЖРС) для собственных нужд также наращивает и НЛМК.

Именно эти холдинги, а также «Северсталь» аналитики называют и в качестве ключевых отправителей черных металлов (О.Семенова уточняет, что у Evraz рост произошел не только на «Евраз ЗСМК», но и на другом предприятии – АО «Нижнетагильский

металлургический комбинат» в Свердловской области). При этом показатели указывают на растущий внутренний спрос на продукцию этих предприятий, считают эксперты. «В 2018 г. активно росли перевозки рельсов – почти на 3 млн тонн. Также вырос объем погрузки чугуна, проката, стальных заготовок. В январе 2019 г. рост перевозок этих грузов продолжился. Увеличилась погрузка на предприятиях «Северстали» (МОЕХ: СНМФ), Evraz, ММК и других грузоотправителей», – говорит М.Литвинова. Более того, по ее мнению, можно говорить о тенденции как по ЖРС, так и по черным металлам. «В 2018 г. мы также наблюдали положительную динамику. Например, объем перевозки черных металлов в 2018 г. вырос на 9,1%, в том числе на 12,8% – во внутрироссийском сообщении», – сказала она.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПРЕКРАТИТ УЧАСТИЕ В «ГИЛЬДИИ ЭКСПЕДИТОРОВ», МОЖЕТ ВОЙТИ В АСОП

Совет директоров ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) на заседании во вторник принял решение прекратить участие компании в «Гильдии экспедиторов», следует из сообщения оператора.

Некоммерческое партнерство было создано в 1999 г. по инициативе экспедиторских компаний, а также поддержке **министерства транспорта РФ** и ОАО «Российские железные дороги» для развития рынка экспедиторских услуг, участия «в реформировании транспортного обслуживания», «реализация инновационных логистических технологий». Кроме того, согласно сообщению оператора, его совет директоров рекомендовал акционерам одобрить участие компании в Ассоциации морских торговых портов (АСОП), а также прекратить его в Германо-российском форуме и Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций.

АСОП объединяет около 70 организаций морского транспорта России, включая порты, экспедиторские и агентские компании, научно-исследовательские институты и учебные заведения морского транспорта.

Германо-российский форум «является общественной инициативой, способствующей развитию германо-российских отношений», говорится на его сайте.

Российская ассоциация экспедиторских и логистических организаций учреждена в 1990 г. крупными транспортно-экспедиторскими предприятиями СССР.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 26,5 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 1 акция – у структуры ОАО «Российские железные дороги» – АО «Объединенная транспортно-логистическая компания». 24,84% – у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% – у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; «ТРАНСЮЖСТРОЙ» ПОДАЛ ИСК НА 21,3 МЛРД РУБ. К «ДОЧКЕ» «ГРУППЫ КОМПАНИЙ 1520»

УК «Трансюжстрой» (УК «ТЮС», Белгородская область) подала иск к ООО «ФСК Мостоотряд-47» (входит в «Группу компаний 1520») о взыскании 21,3 млрд рублей, следует из картотеки арбитражных дел.

Исковое заявление подано в Арбитражный суд Московской области 25 февраля и пока не принято к производству. Подробности иска не сообщаются.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Управляющая компания «Трансюжстрой» зарегистрировано в 2010 году в Белгородской области. 85% уставного капитала владеет ООО «Спецтрансстрой» (Москва, 99% принадлежит его генеральному директору Юрию Рейльяну), 15% – у ООО «Лидерстрой» (Белгородская область).

ООО «ФСК Мостоотряд-47» входит в состав «Группы компаний 1520» – крупнейшего российского холдинга в области железнодорожного проектирования и строительства. «Группа 1520» занимается проектно-изыскательскими работами, строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом объектов железнодорожной инфраструктуры, производством конструкций, узлов и деталей, сооружением и обслуживанием автодорог. Группа компаний участвует в модернизации и развитии Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, в реконструкции и развитии Московского транспортного узла, а также в других крупных проектах, связанных с комплексным развитием железнодорожной инфраструктуры на российском пространстве колеи шириной 1520 мм.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ОТВЕЧАВШИЙ ЗА КУЗБАССКИЙ РЕГИОН МЕНЕДЖЕР РЖД АРЕСТОВАН, ЕГО СМЕНИЛ КОЛЛЕГА С АЛТАЯ

Заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД, филиал РЖД) по Кузбасскому территориальному управлению назначен Евгений Вейде, ранее занимавший пост замначальника ЗСЖД по Алтайскому теруправлению, сообщила служба корпоративных коммуникаций ЗСЖД.

Во вторник Е.Вейде был представлен коллективу Кузбасского региона ЗСЖД и губернатору Кемеровской области Сергею Цивилеву.

В сообщении не говорится, по какой причине покинул пост замначальника ЗСЖД по Кузбасскому теруправлению предшественник Е.Вейде Сергей Макаренко, продолжит ли он работу в РЖД и в какой должности. В службе корпоративных коммуникаций ЗСЖД «Интерфаксу» пока также не ответили на этот вопрос.

Вместе с тем, как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СКР, С.Макаренко был арестован 9 февраля, ему предъявлено обвинение по ч. 3 ст. 30, п. «б» ч. 4 ст. 291 УК РФ (покушении на дачу взятки должностному лицу за совершение им заведомо незаконных действий).

Как сообщала пресс-служба Западно-Сибирского управления в начале февраля, не раскрывая точной должности, представитель кемеровского структурного подразделения ОАО «РЖД» подозревается в попытке дать взятку в виде ружья за 470 тыс. рублей в обмен на аренду одного из участков РЖД.

Согласно тому сообщению пресс-службы, данное должностное лицо также незаконно управляло ООО «Гарант» (занимается сдачей в аренду железнодорожных путей необщего пользования и сдачей в субаренду земельных участков, прилегающих к ним и принадлежащих ОАО «РЖД»).

Следствие предполагает, что в 2018 году подозреваемый хотел получить договор аренды участка ОАО «РЖД», попытавшись через технического директора ООО «Гарант» предложить взятку в виде оплаты покупки ружья Blazer за 470 тыс. рублей.

«Директор предложил одному из заместителей начальника Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» оплатить приобретение дорогостоящего ружья за оказание содействия в заключении договора аренды земельного участка, однако тот от предложенной взятки отказался», – сообщалось в пресс-релизе.

Во вторник «Интерфаксу» в пресс-службе Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СКР подтвердили, что «представитель кемеровского структурного подразделения» ОАО «РЖД» – это С.Макаренко.

РИА НОВОСТИ; 2019.02.26; В БАШКИРИИ ПОСТРАДАЛИ ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ ПОЕЗДА И ЛЕГКОВУШКИ

Три человека получили травмы при столкновении пассажирского поезда и автомобиля на железнодорожных путях в Башкирии, сообщили в региональном управлении ГИБДД.

Столкновение поезда, следующего по маршруту Москва – Уфа, и легкового автомобиля произошло близ села Дуслык Туймазинского района Башкирии. По предварительным

данным Госавтоинспекции, водитель автомобиля «ВАЗ 2114» решил проехать железнодорожный переезд на красный цвет семафора.

«В результате произошло столкновение с пассажирским поездом. В настоящий момент за медицинской помощью обратились водитель и два пассажира легкового автомобиля. На месте работают полиция экстренные службы», – добавили в управлении.

<https://ria.ru/20190226/1551378330.html>

ПРАЙМ; 2019.02.27; ПУТИН ОБСУДИТ С КАБМИНОМ МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ АРКТИКИ

Президент России Владимир Путин проведет совещание с членами правительства, основной темой которого станет обсуждение мер по развитию Арктики, сообщила пресс-служба Кремля.

«С докладами по этому поводу выступают министр по развитию Дальнего Востока (Александр) Козлов и генеральный директор государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» (Алексей) Лихачев», – говорится в сообщении. Также, как отмечается, будет рассмотрен ряд актуальных текущих вопросов.

ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ

В 2017 году правительство РФ приняло новую редакцию госпрограммы социально-экономического развития Арктической зоны. Также в разработке находится проект федерального закона «Об опорных зонах развития в Арктической зоне РФ». Предполагается, что основным механизмом развития арктического региона станут опорные зоны, которые предусматривают развитие территории как целостного проекта по принципу обеспечения взаимоувязки всех отраслевых мероприятий на этапах планирования, целеполагания, финансирования и реализации. Осуществление пилотных проектов по непосредственному созданию опорных зон намечено на 2018-2020 годы, а их функционирование на 2021-2025 годы.

Предполагалось, что программа пройдет в два этапа и по трем направлениям – начальный этап в 2018-2020 годах, а завершающий – с 2021 по 2025 годы.

Среди мероприятий программы планируются до 2020 года запуск плавучей обсерватории «Северный пояс», мероприятия по развитию арктического судоходства, создание единой информационной и телекоммуникационной системы транспортного комплекса, освоение запасов полезных ископаемых, в том числе на континентальном шельфе.

Минпромторг РФ чуть ранее предложил определить оптимальный состав флота и включить перспективную потребность в судах в план развития Северного морского пути (СМП).

В декабре премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 11 декабря провел в поселке Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе совещание по вопросам развития Арктики, по итогам которого дан ряд поручений ведомствам и компаниям. Медведев поручил актуализировать план развития Севморпути с комплексным планом магистральной инфраструктуры, а также обеспечить синхронизацию реализации арктических инвестпроектов с созданием и развитием транспортной инфраструктуры.

Также он поручил подготовить прогнозные данные о грузопотоках в восточной части Северного морского пути (от пролива Вилькицкого до Берингова пролива) на период до 2040 года.

МОРСКОЙ ПУТЬ

За развитие транспортной инфраструктуры на Северном морском пути будет отвечать Росатом – эти полномочия госкорпорация получила в 2018 году. Предполагается, что такой шаг позволит повысить эффективность государственного управления в сфере развития СМП в качестве стратегической российской транспортной магистрали в Арктике.

В Росатоме создана дирекция Северного морского пути, она будет отвечать за реализацию государственной политики и стратегии его развития, управлять необходимой инфраструктурой СМП – в частности, атомным ледокольным флотом, который будет расширяться.

В конце 2018 года стало известно, что на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге намечено построить еще два универсальных атомных ледокола проекта 22220 в дополнение к трем таким атомоходам, сооружаемым на предприятии сейчас.

В минувший понедельник вице-премьер Юрий Борисов сообщил журналистам, что проект самого мощного в мире атомного ледокола нового поколения проекта 10510 «Лидер» получит официальный старт в марте этого года, когда будет выпущено распоряжение правительства о строительстве этого атомохода на приморском судостроительном комплексе «Звезда». Всего планируется построить три новых ледокола проекта «Лидер». Основными задачами этих ледоколов будут обеспечение круглогодичной навигации по Севморпути и проведение экспедиций в Арктику.

Росатом «прирастает» и дополнительными организациями, которые помогут атомной госкорпорации выполнить задачи по развитию Севморпути. Так, в ведение Росатома из **Росморречфлота** перейдет ФГУП «Гидрографическое предприятие», занимающееся навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства по СМП.

«Гидрографическое предприятие» к 2024 году получит 15 судов для навигационно-гидрографического обеспечения судоходства по СМП, сообщил РИА Новости генеральный директор предприятия Юрий Михов. Речь идет о четырех гидрографических кораблях ледового класса Arc7, четырех лоцмейстерских судах Icebreaker 3, четырех гидрографических катерах и трех «лоцмейстерах».

ПРО ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК

В соответствии с майским указом президента объем перевозок по Севморпути к 2024 году должен вырасти до 80 миллионов тонн.

В начале февраля вице-премьер, полпред президента в ДФО Юрий Трутнев заявил, что темпы роста грузопотока по СМП пока не выходят на требуемые к 2024 году цифры, поэтому Роснедра проверяют соблюдение лицензий добывающими компаниями.

Кабмин РФ в феврале опубликовал материалы, согласно которым грузооборот Севморпути в 2019 году должен составить 26 миллионов тонн. В декабре глава дирекции СМП Росатома Вячеслав Рукша говорил, что грузооборот по Северному морскому пути в 2019 году может вырасти более чем в 1,5 раза – до 30 миллионов тонн против 18 миллионов тонн в 2018 году. По данным «Новатэка», его проекты обеспечат загрузку СМП к середине 2020-х годов в 46,5 миллиона тонн.

Что касается объема текущих перевозок по Севморпути, то в 2018 году он вырос по сравнению с предыдущим годом почти вдвое – до 19,7 миллиона тонн, следует из опубликованного в феврале годового обзора грузоперевозок через морские порты РФ «Морцентра ТЭК».

За 2018 год администрация СМП выдала 792 разрешения на плавание в акваториях СМП, в том числе 91 разрешение судам под иностранным флагом. В прошлом году состоялось 27 транзитных рейсов, в том числе 17 рейсов судами под иностранным флагом, сообщил «Морцентр ТЭК».

<https://1prime.ru/energy/20190227/829756403.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2019.02.27; ЭНЕРГИЯ АРКТИКИ; ВЛАДИМИРУ ПУТИНУ РАССКАЗАЛИ О НОВЫХ ПРОЕКТАХ «НОВАТЭКА»

О будущем проектов по сжиженному природному газу президент Владимир Путин поговорил с председателем правления «НОВАТЭКа» Леонидом Михельсоном.

«Главное в стратегии сегодняшнего «НОВАТЭКа» – развитие СПГ. В декабре 2017 года мы открыли первую линию «Ямал СПГ», а в декабре прошлого года мы его запустили на

полную мощность – 16,5 миллиона тонн, и на сегодняшний день каждые 33 часа отгружается танкер – 70 тысяч тонн СПГ», – сообщил бизнесмен. «То есть ритмично работает», – заметил Владимир Путин.

«Да. Было размещено заказов порядка 650 миллиардов рублей на российских предприятиях, 55 регионов были задействованы в строительстве», – уточнил докладчик. «Что очень важно, мы приступили к строительству четвертой линии, и эта линия по технологии «НОВАТЭКа» полностью на российском оборудовании. Она опытно-промышленная, около миллиона тонн. Испытаем в следующем году и будем их таможить», – сообщил Михельсон. «Помню, вы рассказывали мне», – заметил глава государства.

«Через месяц запускаем среднетоннажный СПГ-завод в Высоцке, 600 тысяч тонн. Там рассчитываем в основном на бункеровку кораблей», – продолжил председатель правления «НОВАТЭКа». «Это Ленинградская область?» – уточнил президент. Ответ был утвердительным. «Первая линия – 600 тысяч тонн. Будем принимать, наверное, в следующем году решение еще о двух линиях, будет еще плюс миллион 200 (тысяч тонн). Бункеровка в Балтийском регионе очень развивается, я думаю, все будет востребовано», – заявил докладчик.

«Главное, мы приступили к реализации второго проекта «Арктик СПГ-2», производительность уже 19,8 миллиона тонн, – продолжил Михельсон. – Большое общение у нас с нашими промышленными предприятиями, предполагается более одного триллиона рублей заказов на российских предприятиях».

«Это с 2022 года вы планируете запустить?» – спросил Путин. «Да, я дальше назову сроки, – ответил собеседник. – Приступили к строительству центра строительства морских сооружений, где будем делать платформы. Объем наших инвестиций в Мурманской области – порядка 120 миллиардов рублей. И первую очередь этого производства запускаем в середине этого года. Будет два дока, размеры указаны, и вот так будет выглядеть линия сжижения размером больше трехсот метров, 150 метров шириной и 70 метров высотой. И вся эта линия будет весить 620 тысяч тонн. Она будет морем отбуксирована и встанет уже просто на месторождение. Мы эти линии будем строить в заводских условиях».

«Стратегия «НОВАТЭКа» предусматривает сегодня 57 миллионов тонн производства СПГ к 2030 году, но я говорю это сегодня: уже какая-то уверенность есть. Через год-два мы пересмотрим в сторону увеличения – до 70 миллионов тонн», – заявил глава компании. Рассказал Михельсон и о работе по Северному морскому пути. «Мы предполагаем как раз в рамках вашего майского указа (доведение грузопотока по Северному морскому пути до 80 миллионов тонн) более 50 процентов – это только наши грузы, они дадут больше 46 миллионов тонн. Предполагаем сделать два перегрузочных центра: один в Мурманской области, второй на Камчатке», – заметил он. «И по загрузке, – добавил он. – В прошлом году были проведены две большие конференции с нашими возможными производителями. Более 800 предприятий, мы предполагаем, будут задействованы в этой стройке. Мы создадим 12 тысяч рабочих мест в Мурманской области, а по России – более 80 тысяч. По нашим оценкам, это даст в течение десяти лет каждый год 0,15 процента ВВП, то есть громадный объем».

«Хорошо», – сказал президент.

Владимир Путин подписал указ «О совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны РФ». Минвостокразвития теперь будет называться Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики, и его полномочия расширят. На ведомство дополнительно возложены функции по выработке госполитики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития Арктической зоны России. Напомним, что с идеей переименования министерства выступил на встрече с главой государства премьер-министр.

<https://rg.ru/2019/02/26/putin-ocenil-razvitie-proektov-spg.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА ПРОВЕДЕНИЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В АРКТИКЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об ассигнованиях на научные исследования «Трансарктика-2019», сообщает официальный сайт правительства России во вторник.

«Подписанным распоряжением из резервного фонда правительства выделяются 868,75 млн рублей для организации и проведения научных исследований «Трансарктика-2019», – говорится в сообщении.

В нем отмечается, что цель проведения изысканий – восстановление комплексных научных исследований Арктического региона, включая высокоширотную Арктику, совершенствование системы гидрометеорологической безопасности морской деятельности России в Арктике для реализации научных и практических интересов государства.

Выделенные средства предназначены для комплексных научных исследований и государственного мониторинга состояния и загрязнения окружающей среды Арктики с использованием четырёх научно-исследовательских и научно-экспедиционных судов Росгидромета, говорится в сообщении.

«В рамках экспедиции предусматривается вмораживание в арктические льды научно-экспедиционного судна «Академик Трёшников», планируются работы по мониторингу состояния и загрязнения природной среды окраинных арктических морей России на научно-экспедиционном судне «Михаил Сомов» и научно-исследовательском судне «Профессор Мультановский» в рейсе из Владивостока через Берингов пролив до побережья Кольского полуострова, организация образовательного процесса «Плавучий университет» на борту учебно-исследовательского судна «Профессор Молчанов», – говорится в сообщении.

ТАСС; 2019.02.26; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРАБОТАТЬ ЛЬГОТЫ ДЛЯ АМУРСКОГО СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА

Вице-премьер РФ по вопросам ОПК Юрий Борисов предложил разработать преференции для облегчения финансового положения Амурского судостроительного завода. Об этом говорится в распространенном во вторник сообщении пресс-службы правительства Хабаровского края.

Заместитель председателя правительства РФ по вопросам оборонно-промышленного комплекса Борисов и губернатор края Сергей Фургал 26 февраля посетили Комсомольск-на-Амуре. Поводом послужила сложная финансовая ситуация на Амурском судостроительном заводе. Ранее руководство предприятия заявило о необходимости докапитализации завода с целью финансового оздоровления, объем необходимых вливаний оценивался в 10-14 млрд рублей.

«Вице-премьер подчеркнул, что заводу необходимо представить перспективный план развития в Министерство финансов России. Также необходимо разработать пакет преференций для предприятия, которые снизят его затраты. Сейчас такими льготами пользуется судостроительный комплекс «Звезда» в Приморском крае», – говорится в сообщении на сайте правительства края.

По словам генерального директора завода Владимира Кулакова, предприятию необходимо изменить условия ценообразования на продукцию. «Сейчас суда, которые мы производим, не приносят нам прибыли. Один миллиард рублей мы тратим только на северные льготы и надбавки для своих работников, но при этом никто не хочет покупать суда с такой надбавкой. Нам нужна преференция как дальневосточной верфи, работающей в особых условиях», – приводятся в сообщении слова Кулакова.

В настоящее время предприятие ведет строительство двух военных корветов, а также гражданских судна-снабженца, спасательного судна и двух паромов. Однако из-за санкционных ограничений сроки исполнения заказов сместились. И сегодня завод вынужден поднять цену на каждый паром почти на 1 млрд рублей. Кроме того, на обслуживание кредитов у предприятия уходит порядка 1,5 млрд рублей в год.

По данным Минвостокразвития РФ, в ближайшие несколько лет судостроительные верфи в Хабаровском и Приморском крае планировалось загрузить за счет заказов рыбопромышленных компаний. Для этого разработали механизм выдачи квот на вылов морских биоресурсов – «квоты под киль».

«Общий объем финансовых вливаний в Минвостокразвития оценили в 55 млрд рублей. Однако у Юрия Борисова этот механизм вызвал сомнения. Сейчас рыболовецкие суда промысловикам выгоднее заказать на судостроительном заводе в Калининграде», – говорится в сообщении.

Амурский судостроительный завод (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) находится в Комсомольске-на-Амуре, является одним из крупных судостроительных предприятий Дальнего Востока, работает с 1936 года. Завод строил разные типы судов, включая подводные лодки. В настоящее время предприятие испытывает финансовые трудности и в январе сообщило о сокращении сотрудников.

<https://tass.ru/ekonomika/6160968>

ТАСС; 2019.02.26; КАК РАЗВИВАЮТСЯ ПАССАЖИРСКИЕ МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В КРЫМУ

Увеличение числа скоростных судов на подводных крыльях «Комета 120М» позволит уже в 2019 году значительно расширить морские перевозки вдоль Крымского полуострова. О планах по их дальнейшему развитию, перспективах водного сообщения Крыма с зарубежными портами и российской столицей – в материале ТАСС.

Новые «Кометы»

На данный момент Крым располагает только одной «Кометой» вместимостью 120 пассажиров – она была построена концерном «Калашников» и спущена на воду в Севастополе 1 августа 2018 года. Проект тогда был признан успешным, и было решено его продолжить.

Как сообщили ТАСС в пресс-службе «Калашникова», в настоящее время на судостроительном заводе «Вымпел» в городе Рыбинск проводятся заключительные работы по производству двух новых «Комет 120М». «Ввод в эксплуатацию этих судов планируется к третьему кварталу 2019 года», – сказал сотрудник пресс-службы.

Предполагается, что одно из судов будет поставлено на линию между Ялтой и Севастополем, где в 2018 году наблюдался высокий спрос: за два месяца перевезено более 22,8 тыс. пассажиров, средняя загрузка судов составила 97%. «Для третьего судна в настоящее время компания-оператор выбирает маршрут. Вероятнее всего, этот маршрут будет осуществляться также между городами полуострова Крым», – отметили в компании. Объем инвестиций в проект перевозок на «Кометах» уже составил около 1,7 млрд рублей с учетом затрат на запуск проекта.

Помогает узнать Крым

Эксперты отмечают, что для Крыма и Севастополя «Кометы» стали знаковым проектом, который в будущем поможет получить полуострову множество выгод. В первую очередь, заинтересует туристов.

Как отмечает спикер заксобраний Севастополя Екатерина Алтабаева, этот транспорт особенно хорошо подошел городу-герою, который привлекает, в основном, не пляжным отдыхом, а однодневными экскурсиями по музеям и памятным местам. «Люди приезжают сюда на один-два дня, и им нужно надежное транспортное сообщение. Если они приехали

на южный берег Крыма отдыхать в каком-то санатории в Евпатории, например, или Саки, то им надо знать, что есть способ быстро, удобно и надежно добраться», – считает она.

В беседе с корреспондентом ТАСС председатель комитета по санаторно-курортному комплексу и туризму Госсовета Республики Крым Алексей Черняк подчеркнул, что в транспортном обеспечении Крымского полуострова «огромнейшее количество неиспользованных ресурсов». Речь идет о малой авиации, морских перевозках и возможностях для яхтинга.

Кроме того, сейчас в регионе развивают новые виды туризма, в том числе в горном кластере, расширяется инфраструктура. Как отмечают эксперты, реализовать этот потенциал поможет развитие транспортных сетей – в том числе, маршрутных перевозок по морю.

Транспортная инфраструктура

Местные власти отмечают, что развитие сети морских перевозок помогает не только предприятиям турбизнеса. Как ранее рассказал журналистам губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников, в городе планируется достраивать «Кометы». А это – рабочие места и инвестиции.

«Косвенных экономических эффектов немало: улучшается транспортная доступность, возможности доставки пассажиров. Бизнес видит эти улучшения, и небольшие компании очень быстро реагируют, открывая новые объекты, предлагая новые услуги. Кроме того, [наличие морских перевозок] дает имиджевую составляющую, определенный статус для региона», – пояснил ТАСС и. о. директор департамента экономического развития города Владимир Ежиков.

В свою очередь, советник министра транспорта Крыма Алексей Волков уточнил, что запуск «Комет» и развитие яхтинга помогут перевести на морской транспорт часть пассажиропотока – предполагается, что многих заинтересует способ передвижения, альтернативный автомобилям и поездам. Это особенно важно, так как благодаря открытию трассы «Таврида» и запуску железнодорожного движения по Крымскому мосту турпоток в ближайшие годы, как ожидается, будет претерпевать значительный рост. Это приведет к росту доходов портов и, таким образом, позволит отремонтировать существующую или построить новую инфраструктуру.

По словам Волкова, при подготовке к сезону-2019 планируется обновить морские вокзалы, которые будут принимать «Кометы», имеющимися средствами. Для развития портовой инфраструктуры в будущем понадобится федеральная поддержка.

Соседям тоже нужно

На запуск морских линий надеются и в соседних регионах. В Краснодарском крае рассчитывают, что такие маршруты позволят туристическим операторам создавать новые продукты.

«Такой маршрут создаст перекрестные туристические потоки между Новороссийском, Геленджиком и Сочи. В каждом из этих городов есть свои уникальные объекты, интересные гостям наших курортов», – сказала ТАСС министр курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края Светлана Балаева.

В администрации Новороссийска отметили, что долгое время город развивался только как портовый и логистический центр, однако он имеет и курортный потенциал. «Проектам, которые связаны с развитием курортной сферы, чтобы увеличить посещаемость Новороссийска, мы уделяем огромное внимание», – подчеркнула представитель мэрии.

Как пояснили в концерне «Калашников», вариант линии между Крымом и Кубанью действительно рассматривался, но пока все три судна останутся в Крыму. В ближайшее время планируется строительство еще двух «Комет» стоимостью 1,1 млрд рублей. В каких регионах будут работать они, пока не сообщается.

В свою очередь, Черняк рассказал, что сейчас также обсуждаются проекты пассажирских и круизных линий через азовские порты Кубани и Ростовской области, а также по рекам –

в Ростовскую и Волгоградскую области. «Фактически, в Сочи или в Севастополь можно приплыть хоть из Москвы. Мы давно прорабатываем варианты маршрутов река-море», – добавил он.

Интерес из-за рубежа

Также Черняк сообщил, что сейчас переговоры о запуске пассажирских линий ведутся со странами Черноморского бассейна. Пока речь идет о круизах на судне «Князь Владимир», который курсирует между Сочи и Севастополем с 2017 года и сейчас является единственным российским круизным лайнером в Черном море.

«Переговоры мы ведем со всеми, кто имеет выход к Черному морю. Сейчас руководство «Князя Владимира» было в Абхазии. Изначальная идея была такой: [чтобы в круиз были включены] Абхазия, Краснодар, Крым, Болгария, Турция», – уточнил он.

При этом иностранные компании интересуются возможностью приобрести «Кометы». В концерне «Калашников» ведут переговоры с рядом возможных покупателей, в частности, высокий интерес проявляют средиземноморские компании, представители стран Ближнего Востока, а также Южной и Юго-Восточной Азии.

<https://tass.ru/obschestvo/6162952>

ТАСС; 2019.02.26; ЗАДЕРЖКА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОРСКОГО ЛАЙНЕРА НА АСТРАХАНСКОМ ЗАВОДЕ СОСТАВИТ ПРИМЕРНО ГОД

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) планирует сдать первый в РФ морской круизный лайнер, который строится на судостроительном заводе «Лотос» (входит в ОСК) в Астраханской области, в июне 2019 году. Задержка от первоначальных планов составляет примерно год, сообщил журналистам в Астрахани и. о. вице-президента ОСК Игорь Шакало, который принимает участие в межрегиональном форуме по вопросам развития круизного туризма на Волге и Каспии в Астрахани.

Круизное судно (проекта PV300VD) вместимостью 300 пассажиров было заложено на астраханском судостроительном заводе «Лотос» в августе 2016 года, старт его строительству дал президент России Владимир Путин. Четырехпалубный лайнер будет соответствовать пятизвездочному отелю: на борту будут располагаться рестораны, тренажерные залы, спа-салоны, сауны. Строительство ведется по заказу Московского речного пароходства. Ранее сообщалось, что ОСК планирует подготовить круизный лайнер к навигации 2019 года, однако из-за ряда причин произошло отставание от графика постройки на 3-5 месяцев. Суда подобного класса не строились в России более 60 лет.

«Задержка сохраняется. Надеемся, что в июне следующего года мы его (морской лайнер) сдадим. Задержка на год. Очень давно ничего подобного не строили. Столкнулись с очень большими проблемами при проектировании и строительстве», – сказал Шакало.

Он заметил, что будет удорожание данного проекта, которое «связано с оборудованием и материалами, которые изначально неправильно оценили». Врио гендиректора судозавода «Лотос» Рустам Халитов сообщил журналистам, что рабочие перешли фактически к отделочным работам на круизном судне.

«Начали делать изоляцию, настилать пол. Двигатели погружены. Из четырех двигателей два установлены. Проблем со спуском лайнера на воду нет как таковых. Вопрос только в загруженном состоянии спускать носовую часть или в незагруженном состоянии. В 2020 году планируем сдать судно. В апреле-мае проводим испытания на воде», – сказал Халитов.

Судозавод «Лотос» – одно из крупнейших предприятий в Южном федеральном округе, специализируется на строительстве корпусов судов различных типов. Завод является якорным резидентом астраханской особой экономической зоны.

<https://tass.ru/ekonomika/6159800>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ФНС ОТКАЗАЛАСЬ БАНКРОТИТЬ АЗОВСКИЙ ПОРТОВЫЙ ЭЛЕВАТОР В СВЯЗИ С ПОГАШЕНИЕМ 2,4 МЛН РУБ. ДОЛГА

Федеральная налоговая служба (ФНС) отказалась от намерения обанкротить ООО «Азовский портовый элеватор» (Ростовская область, входит в казахстанский агрохолдинг AIC-Invest) в связи с тем, что предприятие погасило задолженность, следует из картотеки арбитражных дел.

ФНС в лице Межрайонной инспекции N18 по Ростовской области направила в арбитражный суд ходатайство об оставлении без рассмотрения ее заявления о признании предприятия банкротом «в связи с погашением задолженности и отсутствием признаков банкротства». Арбитражный суд Ростовской области на заседании 25 февраля рассмотрел это ходатайство и вернул иск заявителю.

Как сообщалось, поводом для подачи заявления стала задолженность ООО в размере 2,4 млн рублей.

В 2003 году ОАО «Группа «Разгуляй» построило в Азове портовый элеватор с привлечением кредита Российского банка развития в размере 149,095 млн рублей. Элеватор обслуживает суда класса «река-море» водоизмещением до 5 тыс. тонн. Объем хранения составляет 37 тыс. тонн, пропускная способность – до 1,5 млн тонн в год. В июле 2007 года группа «Разгуляй» сообщила о продаже элеватора.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; СУД ПРИОСТАНОВИЛ РАБОТУ ОДНОГО ИЗ ПРИЧАЛОВ АЗОВСКОГО ПОРТА ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ РОССЕЛЬХОЗНАДЗОРА

Азовский городской суд приостановил на 10 суток работу причала N10 Азовского морского порта после проверки Россельхознадзора.

Как сообщает служба, заявление в суд было направлено после того, как порт не устранил нарушения, выявленные в ходе проверок. Дважды к нему применялись меры административного воздействия. Когда в ходе третьей проверки выяснилось, что нарушения не исправлены, было решено обратиться в суд.

Россельхознадзор также сообщил, что в прошлом году его управление по Ростовской, Волгоградской и Астраханской областям и республике Калмыкия в ходе проверок отгрузочных площадок на 13 предприятиях выявило нарушения требований, предъявляемых к подкарантинной продукции и подкарантинным объектам на таможенной границе и территории ЕАЭС. Большинство нарушений было устранено.

Как сообщалось, Россельхознадзор в прошлом году усилил контроль за состоянием отгрузочных площадок. Это связано с претензиями ряда стран к качеству российского зерна, в частности, с обнаружением в нем карантинных объектов.

Ранее приостанавливалась работа зерновых отгрузочных площадок в Новороссийске.

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.02.26; ЭКС-РУКОВОДИТЕЛЬ СПАССЛУЖБЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА ПОДОЗРЕВАЕТСЯ В СОВЕРШЕНИИ ДОЛЖНОСТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Следственными органами Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации в отношении бывшего сотрудника ФБУ «Морская спасательная служба Росморречфлот» возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч.1 ст.286 УК РФ (превышение должностных полномочий). Об этом сообщает «Вести: Приморье» со ссылкой на пресс-службу следователей на транспорте.

По данным следствия, один из бывших руководителей Приморского филиала ФБУ «Морская спасательная служба Росморречфлот» в середине 2018 года в отсутствие законных оснований подписал акты о приемке выполненных работ ООО «Судоремонтная компания «Первомайское» по ремонту судна «Ирбис». Как установлено следствием, в действительности ремонтные работы в полном объеме не производились.

Незамедлительно после возбуждения уголовного дела была создана межведомственная следственно-оперативная группа из числа сотрудников Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, Управления ФСБ России по Приморскому краю и Владивостокского ЛУ МВД России на транспорте, проведены неотложные обыски в офисах юридических лиц и по месту жительства лиц, предполагаемо причастных к совершению преступления, в ходе которых изъяты предметы и документы, имеющие доказательственное значение.

На момент возбуждения уголовного дела установлен ущерб от совершения преступления, который превышает 600 тыс. рублей. Следствием проверяется версия о совершении аналогичных преступных действий при приемке ремонтных работ, проведенных в отношении иных судов, используемых в служебной деятельности ФБУ «Морская спасательная служба», а также о причастности к преступлениям иных должностных лиц, в том числе в соучастии с работниками коммерческих организаций.

В настоящее время по уголовному делу проводится ряд следственных и процессуальных действий, его расследование находится на контроле в аппарате следственного управления.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3120508>

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.02.27; РОССИЙСКОЕ СУДНО «ПАРТИЗАН», ПОСТРАДАВШЕЕ ПРИ ВЗРЫВЕ В ЯПОНСКОМ МОРЕ, ПРИБЫЛО В ЮЖНОКОРЕЙСКИЙ ПОРТ

Российское судно «Партизан», на котором в понедельник в Японском море произошел взрыв, в среду прибыло в южнокорейский порт Поханг.

«Судно прибыло, готовится швартоваться к пирсу под выгрузку. Сейчас ждем лоцмана. На борту все благополучно», – сообщил агентству «Интерфакс -Дальний Восток» заместитель генерального директора по управлению флотом судовладельца Олег Аникин.

Он добавил, что по прибытии портовые власти осмотрят судно.

«Будет проводиться экспертиза, так как понимания нет, почему это случилось (произошел взрыв -ИФ). Специалисты должны определить причину, случай нестандартный», – сказал О.Аникин.

Он добавил, что о случившемся уведомлено Генконсульство РФ в Республике Корея, а также Российский морской регистр в Корее.

Как сообщалось, 25 февраля на судне «Партизан», на борту которого 13 членов экипажа, российской компании «Гудзон» в Японском море произошел взрыв, пострадавших нет. Причина не ясна. Взрывом были повреждены кладовки с инвентарем, электропроводка помещений под полубаком, швартовно-якорное устройство, которому потребуется ремонт. Ремонтировать судно, скорее всего, будем в порту прибытия в Южной Корее.

Осенью 2018 года судно «Севастополь», принадлежащее приморской компании «Гудзон», было задержано в Пусане из-за санкций США против КНДР, затем местные власти освободили судно. После внесения в санкционный список судам «Гудзона» был запрещен вход в порты Южной Кореи, затем запрет был снят.

Между тем, по словам руководства «Гудзона», компания никогда не работала с Северной Кореей, поэтому внесение ее в санкционный список необоснованно.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Судоходная компания Гудзон» (СК «Гудзон») зарегистрировано во Владивостоке в 2011 году. Компания занимается грузоперевозками, на паритетных основаниях принадлежит Андрею Иванцу и руководителю СК Геннадию Кононенко. Выручка компании за 2017 год составила 684 млн руб., чистая прибыль – 3,6 млн руб. По данным СК, она возит грузы по Дальнему Востоку России и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

ТАСС; 2019.02.26; РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ НАЧАЛИ ПРОПУСКАТЬ ПАССАЖИРОВ В САМОЛЕТЫ ПО СМАРТФОНУ

Аэропорты в Казани, Нальчике, Калуге и ряде других городов России уже начали принимать пассажиров по электронным посадочным талонам. Многие аэропорты технически готовы будут это сделать в 2019 году, некоторым понадобится время и дополнительные затраты на установку и обкатку оборудования и единых баз данных, сообщили ТАСС в аэропортах.

С 24 февраля вступил в силу приказ **Минтранса**, позволяющий пассажирам при самостоятельной онлайн-регистрации на рейс проходить в стерильную зону аэропорта по электронному посадочному талону. Такой документ может быть использован в аэропорту при наличии информационной системы – электронной базы данных досмотра и устройства, сканирующего штриховой код. При этом в аэропортах останется возможность самостоятельной печати или получения талона, оформленного на бумажном носителе.

Аэропорты с опытом

Некоторые крупнейшие авиаузлы России уже имеют опыт работы с электронными посадочными. Например, в Казани в тестовом режиме систему электронных посадочных талонов запустили еще в 2018 году.

«На данный момент международный аэропорт Казань обслуживает пассажиров с электронными посадочными талонами. При этом, как и прежде, пассажиры при желании могут воспользоваться аппаратами самостоятельной печати посадочных талонов или получить посадочный талон, оформленный на бумажном носителе на стойках регистрации», – сообщили ТАСС в пресс-службе порта.

В среднем по итогам одного дня – 25 февраля – услугой воспользовались порядка 8-10% пассажиров, вылетающих рейсами тех авиакомпаний, которые предоставляют возможность онлайн-регистрации. «Однако на некоторых рейсах данный показатель достигает 20%. Мы прогнозируем увеличение доли «электронных» пассажиров в ближайшей перспективе», – сообщили в пресс-службе аэропорта.

Международный аэропорт Уфы также имеет подобный опыт. В прошлом услугой пользовались пассажиры авиакомпаний Utair, S7 Airlines и «Аэрофлот». Также в обоих терминалах аэропорта размещены стойки drop-off, где можно оформить багаж, предъявив данные с мобильного устройства. Информацию о возможности применения электронных талонов авиаперевозчики размещают на своем сайте.

Технически готовы

Многие российские аэропорты перешли на работу с электронными посадочными талонами 25 февраля. «Аэропорт Нальчик готов к функционированию новой системы и со вчерашнего дня уже принимает пассажиров с электронными посадочными талонами авиакомпаний «Аэрофлот» и «Нордавиа». При этом важно отметить, что данное условие возможно при явке пассажира на посадку не менее чем за 20 минут до вылета и при отсутствии багажа», – сказал ТАСС представитель аэропорта.

Международный аэропорт Калуги также полностью готов пропускать пассажиров без бумажных посадочных талонов в стерильную зону, однако пока услугой никто не воспользовался. «Оборудование у нас такое есть. Для того чтобы пройти [в стерильную зону], человек должен зарегистрироваться онлайн, иметь только электронный посадочный талон с кодом», – сказала ТАСС советник гендиректора аэропорта Елена Галанова.

Запустят в ближайшее время

Многие воздушные гавани прорабатывают возможность запуска электронной системы до конца 2019 года. Как сообщили ТАСС в пресс-службе крупнейшего в Ханты-Мансийском автономном округе аэропорта Сургут, запуск системы в тестовом режиме начнется с 1 марта, а полностью функционировать она начнет с 1 апреля.

«В настоящее время с 1 марта система будет запущена в тестовом режиме. Месяц проверки и на устранение недочетов и потом пассажиры смогут по телефону показывать посадочный талон и проходить паспортный контроль», – сказал собеседник агентства.

В пресс-службе тюменского аэропорта Рощино сообщили ТАСС, что сейчас идет тестирование процедуры. Проверяют данную систему и в аэропорту Кольцово в Екатеринбурге. «В настоящее время мы тестируем технологическое решение, позволяющее обслуживать пассажиров с электронными посадочными талонами. Полноценное внедрение этой системы мы планируем закончить к началу летнего туристического сезона», – сказали ТАСС в пресс-службе аэропорта.

Международные аэропорты Сочи и Краснодар полную интеграцию системы по работе с электронным талонами планируют завершить в марте. К началу летнего туристического сезона намерены перейти на электронные талоны в аэропортах Платов (Ростов-на-Дону), Стригино (Нижний Новгород) и многих других.

Сроки не определены

Однако не все управляющие аэропортами компании определились со сроками запуска данной системы и смогут запустить ее в ближайшее время. В петербургском аэропорту Пулково пока не готовы назвать сроки введения электронных посадочных талонов.

«Мы анализируем, какие изменения требуются в оборудовании, электронных системах и процедурах, оцениваем объем инвестиций, ведем консультации с авиакомпаниями. После этого начнем внедрение. Сроки пока назвать не готовы, но в целом заинтересованы в запуске системы и повышении комфорта пассажиров», – рассказали ТАСС в пресс-службе управляющей аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы».

В калининградском аэропорту Храброво, где после реконструкции к чемпионату мира по футболу в 2018 году пассажиропоток достиг 2,1 млн человек, вопрос с внедрением электронных посадочных талонов также пока не решен, сообщила ТАСС представительница авиаузла Наталья Грицун. В аэропорту Хабаровска, крупнейшем в Дальневосточном федеральном округе, ТАСС сообщили, что обслуживать пассажиров по электронным билетам смогут в новом строящемся терминале внутренних авиалиний, который должны запустить в эксплуатацию осенью. В аэропорту Минвод пока не готовы к конкретным шагам, переход может занять не менее полугода. «Приказ разрешает применение новой системы, но только в тех аэропортах, где есть соответствующее оборудование, изучаем вопрос», – сообщили в аэропорту.

Проблема с базами данных и оборудованием

Многие аэропорты отмечают сложности в переходе на новую систему из-за отсутствия баз данных и специального оборудования. По мнению начальника службы организации перевозок аэропорта Читы Анатолия Коршуна, многие региональные аэропорты с ежегодным пассажиропотоком в 300-400 тыс. человек пока совершенно не готовы к переходу на электронные талоны.

«Речь идет о дорогостоящем оборудовании, которое нужно устанавливать на выходах, на регистрационных стойках. У нас сейчас пять систем регистрации – своя у каждой авиакомпании, на каждую нужно установить дополнительное программное обеспечение для сканирования штриховых кодов с электронных билетов», – сказал он.

По словам других собеседников агентства, купить сканеры и другое необходимое оборудование для аэропорта не настолько сложно и дорого. Главный вопрос на сегодняшний день – формирование единой электронной базы совместно с авиакомпаниями, чтобы аэропорт мог обращаться к ней для работы с пассажирами. «Пока не будет сформирована единая база данных для регионов, отказ от бумажных билетов становится невозможен», – сообщили ТАСС пресс-службе международного аэропорта Чебоксары.

Похожая проблема в Кирове. «Прийти с мобильным устройством и показать посадочный талон в аэропорту в Кирове пока нет возможности, потому что у нас нет информационной

электронной схемы баз досмотра», – рассказал ТАСС начальник коммерческого отдела кировского аэропорта Победилово Алексей Губин.

Не все пассажиры принимают нововведение

При этом аэропорты не намерены полностью отказываться от бумажных посадочных талонов. По мнению собеседников агентства, некоторые пассажиры больше доверяют регистрации и бумажным талонам, другим нужны отчетные документы.

«Аэропорты не будут окончательно отказываться от бумажных посадочных талонов, потому что не все люди пользуются электронными посадочными талонами. По опыту аэропорта Барнаула могу сказать, что... люди более склонны доверять регистрации на стойках и получать бумажные посадочные талоны от агентов службы перевозок», – отметила представитель аэропорта.

При этом собеседники агентства отмечают, что не все авиакомпании предоставляют услуги онлайн-регистрации. «Самые массовые рейсы осуществляет авиакомпания «Победа», и сама авиакомпания онлайн-регистрацию не предоставляет», – отметил начальник коммерческого отдела аэропорта Победилово.

<http://tass.ru/obschestvo/6161072>

На ту же тему:

<https://rostov.rbc.ru/rostov/26/02/2019/5c753c9c9a79476f4e73164a>

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/26/02/2019/5c7525a19a794764de5fb747>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/02/26/795126-aeroport-kazani-obslyuzhivat-elektronnim-posadochnim>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; КОСАЧЕВ ПРОГНОЗИРУЕТ СКОРОЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ РОССИИ С ЕГИПЕТСКИМИ КУРОРТАМИ

Вопрос возобновления авиасообщения между Россией и Египтом на популярных направлениях близок к решению, заявил председатель комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев.

«Были приняты обширные меры для того, чтобы обеспечить безопасность авиаперелетов, и сейчас уже эти авиаперелеты, во всяком случае на маршруте Москва-Каир, восстановлены в полном объеме. На других популярных маршрутах дело уже близко к тому, чтобы также эти маршруты восстановить в полном объеме в соответствии с интересами сторон», – сказал К.Косачев во вторник на встрече с послом Египта в Москве. Прямое авиасообщение между Египтом и РФ было прервано осенью 2015 года после того, как над Синаем был взорван самолет авиакомпании «Когалымавиа», направлявшийся из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. Авиасообщение между Россией и Каиром было возобновлено 11 апреля 2018 года, когда «Аэрофлот» и Egypt Air снова начали выполнять прямые рейсы.

Между тем туроператоры считают, что восстановление массового турпотока в Египет невозможно без открытия рейсов в Хургаду и Шарм-эль-Шейх, так как рейсы в Каир неудобно использовать для отправки большого числа туристов.

Президенты России и Египта Владимир Путин и Абдул Фаттах ас-Сиси обсудили 17 октября 2018 года возобновление чартерного сообщения с курортами Хургада и Шарм-эль-Шейх. По итогам встречи В.Путин сообщил журналистам, что «египетские друзья делают все необходимое для того, чтобы повысить уровень безопасности». Он также заявил о стремлении РФ возобновить чартерные перевозки по этим маршрутам.

РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, ДЕВЯТКИНА МАРГАРИТА; 2019.02.26; ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ ПОЛЕТЕЛИ ВВЕРХ

После отказа правительства компенсировать авиакомпаниям рост издержек из-за подорожавшего авиакеросина они начали повышать топливный сбор. Это неминуемо приведет к росту цен на авиабилеты, отмечают эксперты

Авиакомпании повышают сборы

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» решила поднять топливный сбор на 200 руб. для экономкласса и на 400 руб. – для бизнес-класса, сообщили РБК в пресс-службе перевозчика. Повышение сбора распространяется на билеты, купленные 4 марта и позднее, на рейсы, вылетающие начиная с 1 апреля 2019 года.

В компании уточнили, что речь идет о внутрироссийских рейсах самого «Аэрофлота», а также рейсах его дочерних авиакомпаний – «России» и «Авроры» (за исключением направлений, по которым действуют «плоские» тарифы – города Дальнего Востока, Крыма и Калининград). При этом топливный сбор на зарубежных рейсах не будет повышаться, подчеркнул представитель «Аэрофлота».

Сейчас размер топливного сбора на внутренних рейсах «Аэрофлота» установлен в размере 2265 руб. для экономкласса, а для бизнес-класса вдвое выше (топливный сбор за каждый полетный сегмент в этом классе составляет 200% от сбора в классах «Эконом» и «Комфорт») – 4530 руб. С 4 марта сбор за каждый полетный сегмент экономкласса составит 2465 руб., в бизнес-классе – 4930 руб.

«Увеличение сборов обусловлено девальвацией рубля и ростом стоимости авиационного керосина», – сказал представитель «Аэрофлота». Авиакеросин, главная статья расходов компании, в прошлом году подорожал на 36%, что привело к дополнительным расходам в размере 48 млрд руб. указал он.

Авиакомпания S7 также намерена повысить топливный сбор, сообщили РБК в пресс-службе перевозчика. «Причина – существенный рост стоимости топлива», – сказал представитель компании, отказавшись от деталей. Представитель «Уральских авиалиний» отметил, что речь о повышении топливного сбора отдельно пока не идет, но в текущей ситуации, когда авиакомпания работает в убыток, рост тарифов в целом рассматривается. В Utair отказались от комментариев РБК.

Увеличение топливного сбора, который входит в стоимость авиабилетов, неминуемо приведет к их удорожанию, сказал РБК глава агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. «Топливный сбор – это маркетинговая нагрузка, за счет которой перевозчик объясняет пассажиру, на что он тратит деньги. Авиакомпания столкнулась с существенным ростом издержек на топливо, лизинг, обслуживание в аэропортах. Ранее перевозчики минимально повышали тарифы, и в итоге отрасль по итогам 2018 года в убытках», – отметил эксперт. Например, чистая прибыль «Аэрофлота» в 2018 году по РСБУ упала в десять раз, до 2,8 млрд руб.

Тот факт, что «Аэрофлот» стал повышать цены, – позитивный знак для рынка, считает заместитель директора рейтингового агентства АКРА Александр Гущин: «Аэрофлот» – ключевой игрок рынка, пока он держит низкие цены, остальным приходится на это ориентироваться. «Низкие цены – риск для рынка, работающего на грани рентабельности», – сказал он. Как сильно будут повышаться цены в целом по рынку, сейчас оценить довольно сложно, но ожидать единоразового резкого скачка не стоит – будет скорее плавное увеличение, добавил Гущин.

При этом еще 13 февраля гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил, что компания не планирует в ближайшее время повышать цены на билеты, отметив, что даже сейчас некоторые пассажиры просто не могут позволить себе билет, поэтому «впервые на 1% упала загрузка кресел». «Мы повысили топливный сбор, тарифы остались прежние», – сказал РБК представитель «Аэрофлота», отказавшись уточнять, скажется ли это на стоимости билетов в целом.

В понедельник, 25 февраля, газета «Коммерсантъ» со ссылкой на билетные агентства сообщила, что в декабре 2018 – феврале 2019 года стоимость авиабилетов уже выросла. По данным Biletix, средняя стоимость билета по внутренним направлениям увеличилась на 17% (до 13,4 тыс. руб.), на международных линиях – на 23% (до 27,3 тыс. руб.), а по данным Aviasales, рост составил 7% (до 7,4 тыс. руб.) и 5% (до 47 тыс. руб.) соответственно. Позже замруководителя Федеральной антимонопольной службы Александр Редько опроверг информацию о резком росте цен на билеты. «ФАС проверит информацию о росте цен на авиабилеты по материалам СМИ», – добавил он.

Не первый случай

Это не первое повышение топливного сбора у «Аэрофлота»: в прошлый раз размер сбора вырос в ноябре 2018 года, на те же 200 руб. для экономкласс (и 400 руб. – для бизнес-класса). Через месяц после этого Федеральная антимонопольная служба (ФАС), ссылаясь на жалобы пассажиров, сделала предупреждение авиакомпании, заявив, что ей нужно повысить прозрачность ценообразования на билеты экономкласса. В службе тогда заявили, что пассажиры стали массово подавать жалобы на резкое изменение стоимости билетов на один и тот же рейс с одинаковыми классом обслуживания и датой вылета. ФАС призвала «Аэрофлот» разъяснять пассажирам «алгоритмы обоснованного изменения цен».

Без компенсаций

Авиакомпания заявила о планах повысить топливный сбор через две недели после того, как на заседании в правительстве под руководством вице-премьеров **Максима Акимова** и **Дмитрия Козака** отклонили предложение **Минтранса** компенсировать им около половины издержек из-за роста цен на авиакеросин в 2018 году (23,6 млрд руб.). «Тема закрыта. Компании должны изыскать способы сократить издержки внутри себя», – рассказал РБК источник, близкий к одному из участников совещания. Не нашлось аргументов за компенсации, в то время как есть аргументы против, указал он: авиаотрасль и так получает 40 млрд руб. в год в виде возврата акциза.

Однако позже Козак сказал в интервью РБК, что правительство не отказалось от идеи компенсационного фонда, этот вопрос рассмотрит межведомственная рабочая группа с участием **Минтранса**, Минэнерго и Минфина, которая была создана по итогам совещания. Рабочая группа должна до 20 марта провести оценку финансовых результатов деятельности перевозчиков за 2018 год и проработать меры господдержки и правила установления тарифов на обслуживание самолетов в аэропортах, говорится в протоколе по итогам совещания (у РБК есть копия). Козак также подчеркнул, что цены на авиабилеты, если и вырастут, то в пределах инфляции (по прогнозу Минэкономразвития, 4,3%). «Сами авиаторы заявляют о том, что рост на больший уровень приведет к снижению объема перевозок», – сказал он.

РБК направил запрос в **Минтранс** и представителю **Акимова**.

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

<https://www.rbc.ru/business/26/02/2019/5c7526e59a7947657f5e4bb3>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6160299>

<https://www.kommersant.ru/doc/3894911>

<https://rg.ru/2019/02/26/v-rossii-podorozhali-aviabilety.html>

ТАСС; 2019.02.26; ФАС ПРОВЕРИТ ИНФОРМАЦИЮ О РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России проверит информацию о росте цен на авиабилеты, так как динамика цен не может определяться затратами перевозчиков, сообщил ТАСС заместитель руководителя ФАС Александр Редько.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщила, что сервисы продаж билетов отмечают рост среднего чека на перелеты за последние месяцы. Так, по данным сервисов, рост цен на авиабилеты за декабрь – февраль в России составлял до 33%.

«ФАС проверит информацию о росте цен на авиабилеты по материалам СМИ. Вместе с тем выводы о резком росте цен из-за роста затрат авиакомпаний не подтверждаются. Динамика цен на этом рынке определяется спросом и платежеспособностью населения, а не затратами перевозчиков», – передала слова Редько пресс-служба ведомства.

По словам Редько, оценка динамики цен по данным двух месяцев низкого сезона преждевременна, и это подтверждается большим разбросом показаний разных агентств. «Кроме того, следует учитывать, что большая часть авиабилетов приобретается напрямую у авиакомпаний, а показатели продаж через агентства – агрегаторы могут быть нерепрезентативными. Тем не менее, ФАС опросит агентства – агрегаторы о применяемых методиках расчета «среднего чека», а также авиакомпании о фактически сложившейся по всем каналам продаж динамике цен на авиабилеты по внутрироссийским маршрутам», – пояснил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6160741>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; КРУПНЕЙШИЕ АВИАКОМПАНИИ РФ ПОВЫСЯТ ТОПЛИВНЫЙ СБОР

Крупнейшие авиакомпании РФ, опрошенные «Интерфаксом», собираются повысить топливный сбор в этом году.

Так, «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) и его дочерние компании «Россия» и «Аврора» повысят сбор на внутрироссийских рейсах с 1 апреля: на 200 руб. – для экономического класса и «комфорт», на 400 руб. – для бизнес-класса, сообщил «Интерфаксу» представитель «Аэрофлота». Он уточнил, что повышение не коснется направлений, на которых действуют «плоские» тарифы: к ним относятся полеты на Дальний Восток, в Крым и Калининград.

В прошлом году «Аэрофлот» повышал топливный сбор на внутренних рейсах дважды, в последний раз в конце ноября. Для пассажиров классов «эконом» и «комфорт» сбор увеличился также на 200 руб., до 2,265 тыс. руб. Величина топливного сбора в классе «бизнес» выросла тогда на 400 руб., до 4,530 тыс. руб.

О намерении повысить топливный сбор в этом году заявили и в группе S7 (объединяет авиакомпании «Сибирь» и «Глобус»). «Да, мы будем вынуждены повышать топливный сбор», – сообщил агентству представитель перевозчика. Более точную информацию в S7 оперативно не предоставили.

В пресс-службе авиакомпании «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) «Интерфаксу» сообщили, что рассматривают повышение тарифов на перевозку в целом, в том числе, как вариант, за счет увеличения топливного сбора.

«В текущей ситуации, когда авиакомпания работает на грани рентабельности, вопрос повышения тарифов рассматривается», – отметили в пресс-службе, добавив, что окончательное решение пока не принято.

В пресс-службе авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) пока не ответили на запрос «Интерфакса».

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в районе 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина. Затраты перевозчиков на топливо возросли более чем 41%, заявляли в АЭВТ.

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.02.26; СБОР ВЫРАСТЕТ

В: Аэрофлот повысит топливный сбор на 200 рублей, с 4 марта он вырастет для продажи билетов, с 1 апреля для перевозок. Это коснется собственных внутрироссийских рейсов и

рейсов дочерних авиакомпаний «Россия» и «Аврора» под кодом SU, но не затронет направления, где действуют плоские тарифы Калининград, Крым, города Дальнего Востока. Рост топливного сбора авиакомпания объясняет девальвацией рубля и ростом стоимости авиакеросина. Топливо главная статья расходов перевозчиков, в прошлом году подорожало на 36%, в итоге, отмечает Аэрофлот, дополнительные расходы составили 48 миллиардов рублей. В этой ситуации, подчеркивают некоторые аналитики, у авиаперевозчиков есть два пути: повышать цены на билеты или просить помощи правительства.

СЕРГЕЙ ЕЖОВ, ГЛАВНЫЙ ЭКОНОМИСТ VYGON CONSULTING: Я допускаю, что правительство какие-то меры в конце концов примет, но они вряд ли будут вот так вот радикально изменят ситуацию, я бы так сказал. Соответственно, нужно ожидать, что цены на билет, конечно, подрастут, чтобы компенсировать эту выросшую цену керосина, которая, ну, сейчас не видно, что она каким-то образом снизится, потому что если мы считаем, что цена на нефть не будет радикально падать, то и цена на керосин тоже не упадет, цена не снизится.

В: Цены на керосин растут с 2016 года, резкий скачек произошел в 2017, в прошлом году подорожание топлива стоило авиаперевозчикам 50 миллиардов рублей дополнительных издержек, сообщили ранее в **Минтрансе**. В августе ведомство предложило компенсировать перевозчикам часть этих трат, чтобы избежать роста цен на билеты. Предложение о компенсациях президент поручил сформировать до 1 марта, но в итоге идею не поддержали. Две недели назад в правительстве решили создать межведомственную рабочую группу, чтобы выработать меры стабилизации внутреннего авиарынка. Как следует из данных сервисов электронной торговли билетами, с декабря по февраль цены на авиабилеты на различных направлениях выросли от 5 до 33%.

ТЕЛЕКАНАЛ 360, КРАСНОГОРСК; КЕРСИПОВА ЕКАТЕРИНА; 2019.02.26; НЕВАЖНО, ПОД КАКИМ СОУСОМ. «АЭРОФЛОТ» ТРЕТИЙ РАЗ ПОВЫСИТ ТОПЛИВНЫЙ СБОР

С 4 марта отечественный авиаперевозчик «Аэрофлот» повысит топливный сбор на 200 рублей. Об этом сообщается в пресс-релизе авиакомпании. Действовать новые тарифы начнут на внутренних рейсах по России. Исключением станут только Калининград, города Дальнего Востока и Крымского полуострова. Аналогичное повышение цен коснется и «дочек» «Аэрофлота» – компаний «Россия» и «Аврора».

По словам представителей компании, причиной увеличения топливного сбора стали девальвация национальной валюты и подорожание авиационного керосина. В минувшем году, уточнил «Аэрофлот», цена на топливо увеличилась на 36%, что привело к большим расходам со стороны авиаперевозчика. В тексте документа говорится, что расходы компании пришлось увеличить на 48 миллиардов рублей.

В феврале генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев выступил на телевидении с большим интервью. В разговоре с журналистами телеканала «Россия 24» он заявил, что подорожание топлива и слабые позиции рубля, которые наблюдались в минувшем году, сделали условия «худшими для рынка за последние десятилетия».

Действительно, в прошлом году компания испытывала затруднения с финансами. Об этом свидетельствует то, что «Аэрофлот» дважды повышал сбор на топливо – в июле и ноябре – и также на 200 рублей для эконом-класса. Цены на бизнес-класс подскочили тогда на 400 рублей. Соответственно, грядущие изменения в цене станут уже третьими.

Примеру «Аэрофлота» последовали авиаперевозчики S7 и «Уральские авиалинии». Их представители заявили «Интерфаксу», что также могут поднять цены на топливный сбор.

«Да, мы будем вынуждены повышать топливный сбор», – заявили в S7. В то же время представитель «Уральских авиалиний» заявил, что руководство рассматривает

возможность повышения тарифов в целом, в том числе и за счет увеличения топливного сбора.

Просто никто не заметил

«Аэрофлот», в отличие от многих других авиакомпаний, получает дотации и роялти от государства. Так почему девальвация рубля и повышение стоимости керосина так сильно повлияло на ее бюджет? По мнению независимого аналитика Дмитрия Адамидова, объяснение кроется в том, что компания просто хочет получить дополнительный доход.

«Это стремление улучшить доходность, потому что «Аэрофлот» закончил для себя очень плохо прошлый год. В этом и смысл. Другое дело – почему мотивируют девальвацией рубля, это удивительно. Возможно, потому что они решили, что прошлого повышения, которое было осенью, оказалось недостаточно. И они таким образом девальвацию, которая имела место в прошлом году, закрывают. Но это лично мое мнение», – подчеркнул собеседник «360».

По словам Адамидова, такое яркое и открытое заявление авиаперевозчика можно расценивать как «реверанс в сторону Федеральной антимонопольной службы, которая в минувшем году заявила «Аэрофлоту» о не слишком прозрачном ценообразовании.

«Не так важно, под каким соусом это подано, важно, что цена растет», – подытожил аналитик.

В разговоре с «360» главный редактор сайта Avia.ru Роман Гусаров заявил, что не стоит искать подводных камней, поскольку все лежит на поверхности. Эксперт заявил, что авиационный керосин действительно подорожал более, чем на 30%, и эти цифры значительно превышают 200 рублей.

По словам Гусарова, нельзя точно сказать, какой конкретно процент топливо играет в стоимости билета, однако оно точно является одним из определяющих критериев цены.

«Это зависит от дальности перелета, типа воздушного судна и даже аэропорта. Это серьезная сумма, и 200 рублей – это очень скромная цена, которую предлагает компания «Аэрофлот». Уверен, что это не компенсирует то увеличение издержек, которое «Аэрофлот» и вообще все перевозчики несут из-за подорожания топлива», – заявил собеседник «360».

Роман Гусаров подчеркнул, что большинство авиакомпаний уже подняли цены в прошлом году, но сделали это не публично, а тихо. А так как такую небольшую разницу сложно отследить, никто не сделал на этом акцент.

<https://360tv.ru/news/tekst/ne-vazhno-pod-kakim-sousom/>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.02.27; ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ МС-21 БУДЕТ СОБРАН С РОССИЙСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ; НО ДЛЯ ПЕРВЫХ ПОСТАВОК АВИАКОМПАНИЯМ ЛАЙНЕР БУДЕТ ОСНАЩАТЬСЯ МОТОРАМИ КАНАДСКОЙ PRATT & WHITNEY

«Стоит задача завершить сертификацию самолета МС-21 в 2020 г., а с 2021 г. – выйти на его серийное производство. Думаю, что все это посилено», – заявил вице-премьер Юрий Борисов во время посещения Иркутского авиазавода во вторник, 26 февраля. Его слова приводит пресс-служба Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), в которую входит производитель МС-21 – корпорация «Иркут».

Еще в прошлом году начать поставку авиакомпаниям этого российского лайнера предполагалось в начале 2020 г. В январе ОАК заявила, что начало поставок сдвигается на середину 2020 г. из-за американских санкций: США в сентябре 2018 г. внесли в санкционный список компанию «Аэрокомпозит», которая производит для МС-21 инновационное композитное крыло, в результате американское подразделение бельгийской Solvay отказалось поставлять ей композитное сырье. ОАК сообщала, что программе в целом это не угрожает, так как поставщики сырья будут найдены среди российских компаний.

На прошлой неделе гендиректор «Ростеха» (госкорпорации по указу президента передано Росимуществом 92,13% ОАК) Сергей Чемезов заявил, что из-за отказа поставлять композиты начало производства серийных лайнеров сдвигается все-таки на год – на конец 2020 г. По словам Борисова, выходит, что серийный выпуск должен начаться в 2021 г.

МС-21-300 – среднемагистральный самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров в зависимости от компоновки, ориентирован на самый массовый сегмент рынка авиаперевозок. Это потенциальный конкурент самым массовым гражданским магистральным лайнерам – Boeing 737 и Airbus 320/321.

На первый серийный МС-21 будет установлен российский двигатель ПД-14, также заявил Борисов, его слова приводит «РИА Новости». Этот двигатель разработан специально для МС-21 и сертифицирован только осенью 2018 г. и пока только **Росавиацией**, на самолет он еще не устанавливался и в летных испытаниях не участвовал. Летные испытания МС-21 идут уже почти два года – с мая 2017 г. – с двигателями PW1400 канадской компании Pratt & Whitney, которые были сертифицированы еще в 2016 г. на международном уровне. Сертификация в гражданском авиа-строении означает возможность безопасной эксплуатации техники и ее продаж в стране, выдавшей или признавшей этот сертификат.

ПД-14 будет установлен на первый МС-21, выпущенный по серийным технологиям, – этот лайнер будет задействован в дальнейших летных испытаниях, пояснил представитель ОАК. Сейчас в сертификационных испытаниях участвуют четыре опытных МС-21: один проходит статические прочностные, а второй длительные ресурсные испытания (оба в Центральном гидроаэродинамическом институте), еще два проходят летные испытания. Пятый лайнер построен и готовится к своему первому полету, на шестом завершается сборка планера и идет монтаж самолетных систем – в этом году он также приступит к летным испытаниям, рассказал представитель «Иркут». Все летные экземпляры оснащены канадскими двигателями.

Именно седьмой лайнер станет первым построенным по серийным технологиям и будет доработан под российский двигатель ПД-14. А восьмой и последующие самолеты планируются – с двигателями PW1400 – к поставке авиакомпаниям, поясняет человек, близкий к ОАК. После сертификации МС-21 с двигателем ПД-14 заказчики смогут выбрать из двух двигателей.

Гендиректор «Ростеха»: Новые санкции вряд ли смогут нас подкосить

На МС-21 получено 175 твердых заказов. 50 шт. с двигателями PW1400 заказал «Аэрофлот», его контракт предполагает по желанию авиакомпании поставку с российскими двигателями начиная с 26-го лайнера.

Борисов также сказал, что ОАК не отказывается от партнерства с Pratt & Whitney, «не будет никаких мер предпринимать, чтобы это партнерство ухудшить». Но «при определенных обстоятельствах мы готовы будем перейти только на отечественные двигатели», предупредил он. Представитель Pratt & Whitney на запрос во вторник не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/02/26/795218-ms-21-s-rossiiskim-dvigatелеm>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/02/26/iurij-borisov-serijnyj-vypusk-samoleta-ms-21-perenesen-na-2021-god.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; ОАК ВЛОЖИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ НЕДОСТАТКОВ СЕРВИСА SSJ100 – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) планирует дополнительные инвестиции для устранения недостатков в послепродажном обслуживании SSJ100, сообщил вице-премьер РФ Юрий Борисов.

«Есть объективные недостатки, связанные с послепродажным и сервисным обслуживанием (SSJ100 – ИФ). Но это беда практически всех типов самолетов российской

гражданской авиации. Над этим предстоит очень много работать. И в программе ОАК запланированы деньги на формирование как раз сетей послепродажного обслуживания, сервиса, на пополнение так называемых страховых запасов», – заявил Ю.Борисов в интервью телеканалу «Россия-24» (ВГТРК).

«Здесь нам нужно будет серьезно подтягиваться. А так в принципе самолет, по отзывам летчиков, получился-то неплохой», – сказал вице-премьер.

По его словам, часть агрегатов и оборудования SSJ100 будет унифицирована с MC-21, что должно положительно сказаться на себестоимости самолета, делая его более конкурентоспособным.

«А все те недостатки, все те огрехи, которые были допущены на этапе создания самолета, которые сегодня выявляются в процессе эксплуатации, они будут решаться по мере их возникновения», – добавил Ю.Борисов.

ТАСС; 2019.02.26; ВЛАСТИ КРЫМА ПОПРОСИЛИ ПРОСУБСИДИРОВАТЬ ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЦЕНЫ АВИАПЕРЕВОЗОК

Власти Крыма попросили правительство РФ включить чартерные перелеты в регион в программу субсидирования, что позволит снизить стоимость авиабилетов в Крым. Об этом сообщил время отчетного доклада на заседании Госсовета Крыма глава республики Сергей Аксенов.

В 2018 году турпоток в регион составил 6,8 млн человек, в республику приехали туристы из 132 стран. Этот показатель самым стал высоким за последние 25 лет. В прошлом году аэропорт Симферополя обслужил более 5,146 млн пассажиров, что на 17 тыс. человек больше, чем в 2017 году.

«Необходимо, чтобы Крым вошел в программу субсидирования туроператоров, осуществляющих внутренние чартерные перелеты. Мы обратились в правительство РФ с соответствующей инициативой», – сказал Аксенов.

Он уточнил, что высокая стоимость авиабилетов оказывает негативное влияние на развитие туротрасли в Крыму. Субсидируемые перевозки в регион, на которые авиакомпании получают в этом году более 570 млн рублей из федерального бюджета, действуют только для льготных категорий граждан.

Ранее сообщалось, что правительство России расширило программу субсидирования внутренних авиаперевозок в Калининград и Симферополь, а также в города Дальнего Востока. Теперь субсидии на перелеты выделяются на круглый год, тогда как раньше действовали только с 1 марта по 1 декабря. Также в льготную категорию пассажиров, которые могут купить субсидируемый авиабилет, внесли многодетные семьи. Ранее приобрести субсидируемый билет могли граждане младше 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и сопровождающие их лица.

<https://tass.ru/ekonomika/6158773>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; «ПОБЕДА» В ИЮНЕ ВВЕДЕТ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В БАТУМИ, «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВЯТ ПОЛЕТЫ ПО ЭТОМУ МАРШРУТУ

Авиакомпания «Победа» (лоукостер из группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) с 7 июня откроет рейсы по направлению Екатеринбург – Батуми, сообщила пресс-служба екатеринбургского аэропорта «Кольцово».

Рейсы будут осуществляться четыре раза в неделю (по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям) на самолетах Boeing 737-800.

Кроме того, с 4 июня полеты из Екатеринбурга в Батуми возобновит авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). Она будет летать по этому направлению три раза в неделю (по вторникам, четвергам и субботам) на самолетах Airbus A320.

Время в пути составит около трех с половиной часов.

В настоящее время, согласно данным аэропорта «Кольцово», «Победа» и «Уральские авиалинии» летают оттуда в столицу Грузии – Тбилиси.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания, образованная в сентябре 2014 года. Выполняет рейсы на самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

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

Международный аэропорт «Кольцово» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») сотрудничает примерно с 70 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты почти по 110 направлениям.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; AIRBRIDGECARGO ОТКРЫЛА ГРУЗОВЫЕ РЕЙСЫ В БАНГЛАДЕШ

Грузовая авиакомпания AirBridgeCargo (ABC, входит в группу «Волга-Днепр») сообщила об открытии регулярных рейсов в Дакку (Бангладеш).

Полеты будут выполняться два раза в неделю на Boeing 747 в стыковке с Шанхаем и далее в московский хаб компании в «Шереметьево».

«Дакка была добавлена в маршрутную сеть перевозчика в ответ на растущие объемы экспортных грузов страны в Европу и Америку, которые значительно увеличились за последние несколько лет», – говорится в сообщении.

Как отмечается, столица Бангладеша станет 14-й по счету онлайн станцией ABC в Азии с возможностью доставки груза в Европу, Россию и США.

«Мы уверены, что наши услуги будут востребованы заказчиками, задействованными в цепочке поставок одежды, аксессуаров и прочих товаров модной индустрии, которые составляют основу экспорта страны», – сказал гендиректор ABC Сергей Лазарев, которого цитирует пресс-служба.

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; S7 В ИЮНЕ ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В БАТУМИ

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), с 5 июня 2019 года открывает прямые регулярные рейсы из Новосибирска (аэропорт «Толмачево») в Батуми (Грузия), говорится в сообщении группы.

Полеты будут выполняться один раз в неделю – по средам – на самолетах A320neo.

Вылет из аэропорта «Толмачево» – в 10:20, прилет в Батуми – в 12:30 по местному времени. Вылет обратного рейса – в 13:30, прилет в Новосибирск – в 21:10.

«Полеты в Грузию традиционно пользуются высоким спросом среди пассажиров из Новосибирска. В этом сезоне мы рады предложить путешественникам новое направление для летнего отдыха в этой стране – курортный Батуми на черноморском побережье», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора S7 Group Игоря Веретенникова.

S7 – вторая по величине авиационная группа в РФ, принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

Аэропорт «Толмачево» входит в холдинг «Новоапорт», в 2018 году увеличил пассажиропоток на 18% по сравнению с 2017 годом – до 5,9 млн человек.

РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.02.26; ВЛАСТИ ЗАУРАЛЬЯ РАССКАЗАЛИ О ПЕРСПЕКТИВАХ КУРГАНСКОГО АЭРОПОРТА

. Новый руководитель промышленного департамента Зауралья считает, что аэропорт Кургана нужно развивать.

Власти Зауралья занимаются судьбой курганского аэропорта. Его необходимо развивать, заявил сегодня на пресс-конференции первый заместитель губернатора, директор департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Андрей Саносян. «Наличие или отсутствие аэропорта – это один из главных критериев привлекательности субъекта для инвесторов. Нужно работать над увеличением рейсов и направлений, и это даже не должно обсуждаться», – пояснил журналистам чиновник. По его словам, ныне существующее одно время прилета и вылета неудобно, и население, и гости города пользуются услугами аэропортов в соседних регионах. «Это потеря для экономики», – считает руководитель промдепартамента.

Что касается глобального развития аэропорта, то власти видят его не в пассажирских, а в грузовых перевозках. Однако подробностей пока Саносян не дал: «Нам надо еще немного времени. Мы работаем. Инфраструктуру надо развивать».

Сейчас в курганском аэропорте осуществляются рейсы Курган – Москва и Москва – Курган. Все попытки расширить количество направлений пока безуспешны.

Напомним, в 2015 году аэропорту был присвоен статус международного. Это потребовало существенных вложений от аэропорта.

Экспертное мнение:

1. Олег Пантелеев : «Авиакомпании неспешно повышают тарифы, чтобы избежать сокращения пассажиропотока»

Андрей Саносян убежден: наличие аэропорта – главный критерий инвестпривлекательности региона.

<http://fedpress.ru/news/45/economy/2197210>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ОТКРЫЛО ВТОРУЮ ПОЛОСУ ПОСЛЕ ВЫКАТКИ БИЗНЕС-ДЖЕТА

«Шереметьево» восстановило работу взлетно-посадочной полосы, закрытой ранее из-за выкатки бизнес-джета.

«На период проведения эвакуационных работ аэропорт «Шереметьево» вынужденно временно закрыл одну из двух взлетно-посадочных полос для производства полетов. Вторая полоса продолжала эксплуатироваться в обычном режиме. В настоящее время аэропорт «Шереметьево» работает с двумя ВПП в штатном режиме», – сообщила пресс-служба аэропорта.

Там добавили, что в связи с временным закрытием ВПП возможны корректировки в расписании рейсов, «о чем пассажиры будут своевременно оповещены со стороны авиаперевозчиков». Ранее об отмене и переносе вылета нескольких десятков рейсов во вторник сообщил «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT).

Частный самолет Gulfstream 200 после приземления в московском «Шереметьево» выкатился за пределы ВПП, сообщал ранее во вторник источник «Интерфакса» в службах аэропорта. Рейс выполнялся по маршруту Баку – Москва. На борту находилось три человека, никто не пострадал.

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2867203>

ИНТЕРФАКС; 2019.02.26; СУД РАССМОТРИТ ИСК ГТЛК К АК «ЯКУТИЯ» О ДОЛГЕ ЗА АРЕНДУ SSJ-100 ПОСЛЕ ДЕЛА О РАСТОРЖЕНИИ ДОГОВОРА

Арбитражный суд Москвы приостановил производство по иску ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) о взыскании с АО «Авиакомпания «Якутия» 108 млн рублей задолженности по платежам за аренду самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) до вынесения решения по делу о расторжении договора аренды, следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Ходатайство о приостановлении производства по делу заявила АК «Якутия», поскольку в производстве находится другое дело по иску авиакомпании к ГТЛК – о расторжении договора аренды воздушного судна SSJ-100, которое может повлиять на судебный процесс.

В исковых требованиях авиаперевозчик указывает, что с 12 августа 2017 года по настоящее время не пользуется самолетом в связи с его конструктивно-производственными недостатками, о которых не был уведомлен при заключении договора. В связи с этим авиакомпания просит расторгнуть договор аренды.

Заседание по рассмотрению дела о расторжении договора было назначено на 21 февраля в Арбитражном суде Москвы, однако итоги этого заседания в картотеке арбитражных дел пока не опубликованы.

Как сообщалось, в сентябре 2015 года ГТЛК и авиакомпания «Якутия» подписали договор о передаче трех SSJ-100 (производитель АО «Гражданские самолеты Сухого») по программе льготного финансирования (аренда по фиксированной рублевой ставке).

Авиакомпания неоднократно нарушала сроки оплаты. В 2017 году ГТЛК и авиакомпания «Якутия» судились из-за просроченных платежей по аренде SSJ-100. В июле 2017 года Арбитражный суд Москвы полностью удовлетворил исковые требования ГТЛК: авиакомпания должна была заплатить за просрочку арендных платежей 168,2 млн рублей. Кроме того, по условиям аренды авиакомпания обязалась ежемесячно перечислять арендодателю технические резервы по каждому самолету, задолженность составляла \$983 тыс., ее суд также взыскал в пользу лизинговой компании.

В августе 2018 года ГТЛК подала новое заявление о взыскании с авиакомпании 107,824 млн рублей задолженности по платежам за аренду самолетов SSJ-100, сформировавшейся с января по август 2018 года. Его рассмотрение и приостановил суд.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска, выполняет регулярные полеты по России, международные регулярные и чартерные рейсы. Авиакомпания «Якутия» на 100% принадлежит правительству Якутии. Воздушный флот авиакомпании «Якутия» состоит из пяти самолетов типа Boeing-737-800, шести самолетов Ан-24РВ, трех самолетов Bombardier Dash 8 Q300 и четырех SSJ-100.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании – РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

RNS; 2019.02.26; СКР ПРОВЕРИТ ИНЦИДЕНТ С ПОЛУЧИВШИМ ТРАВМЫ НА РЕЙСЕ «ПОБЕДЫ» МЛАДЕНЦЕМ

Сотрудники Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета России (СКР) проводят проверку по факту получения на рейсе Махачкала – Сургут травм младенцем, сообщила пресс-служба ведомства.

«Следственными органами Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации по факту получения травм младенцем на рейсе Махачкала – Сургут проводится доследственная проверка», – говорится в сообщении.

По предварительным данным, с травмами в местную больницу была госпитализирована пятимесячная девочка. Сейчас на месте работают следователи, которые осматривают место ЧП и опрашивают очевидцев.

Ранее «РИА Новости» со ссылкой на представителя авиакомпании «Победа» сообщило, что бортпроводник рейса Махачкала – Сургут выронил из люльки младенца, когда нес его по трапу. Лоукостер пообещал компенсировать расходы на лечение ребенка. Источник заявил агентству, что ребенок в результате падения сломал нос.

<https://rns.online/transport/SKR-proverit-incident-s-poluchivshim-travmi-na-reise-Pobedi-mladentsem-2019-02-26/>

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.02.26; В БУРЯТИИ САМОЛЕТ С ДВУМЯ ТЯЖЕЛОБОЛЬНЫМИ ПАЦИЕНТАМИ ТАК И НЕ ДОЛЕТЕЛ ДО УЛАН-УДЭ

В Бурятии устанавливают обстоятельства экстренной посадки самолета. Ан-2. Судно авиакомпания «Оса» Орловской сельхозавиации летело из Таксимо в Улан-Удэ по заданию санитарной авиации. Самолет перевозил двух тяжелобольных пациентов. До пункта назначения борт так и не добрался.

Этот полет прервался вечером. Медики перевозили мужчину и 9-летнего мальчика из отдаленной точки республики – поселка Таксимо в Улан-Удэ, где пациентам, находящимся в крайне тяжелом состоянии, на искусственной вентиляции легких, должны были оказать квалифицированную медицинскую помощь. Добраться быстро по воздуху до места назначения не удалось. Ан-2 совершил посадку в Хоринске, причем на необорудованной авиаплощадке.

Виктор Саламатов, Сторож авиаплощадки, рассказал: «Самолет только сел, пациентов забрали вечером, ждем комиссии».

Медики вынуждены были транспортировать больных сначала в районную больницу, уже после в Улан-Удэ. В итоге, вместо запланированных 3-х часов, в дороге «экстренные» пациенты провели почти 11. Состояние мужчины стабилизировалось, а вот ребенок умер.

О причинах вынужденной посадки санитарного рейса медики говорят следующее. Вячеслав Тимкин, главный врач Территориального центра медицины катастроф, говорит: «Со слов докторов, командир корабля зашел к бригаде и проинформировал, что закончилось топливо. Посадка была осуществлена ввиду отсутствия топлива».

Между тем, по словам пилота, осуществлявшего рейс, причина была в другом. Александр Саушкин, командир воздушного судна АК «Орел-Сельхозавиа», заверил: «Нет, топливо не закончилось, топливо достаточно было, другая причина, просто я не имел права рисковать людьми, это технические проблемы, их неподготовленным людям долго объяснять».

с 1 января 2019 года тендер выиграла Орловская сельхозавиация. Сумма контракта – 16 миллионов рублей. Выяснилось, что претензии к «Осе» у медиков возникли задолго до этого происшествия. Вячеслав Тимкин, главный врач Территориального центра медицины катастроф: «При подписании контракта у них не было воздушного судна, они осуществляли сборку здесь уже. И с 28 числа фактически не смогли обеспечить нам медэвакуацию, поэтому нам пришлось обращаться к другой авиакомпании».

Центр медицины катастроф подал жалобу в транспортную прокуратуру и **Росавиацию**. Врачи также намерены расторгнуть госконтракт с «Осой». Санавиация призвана спасать жизни людей, а потому эту задачу важно реализовывать на должном уровне.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3120525>