



Ежедневный мониторинг СМИ

6 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.03.05; ГРУЗОБОРОТ ТРАНСПОРТА В РФ ВЫРОС НА 2,4%

В январе грузооборот по всем видам транспорта в РФ составил 481,7 млрд т-км, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,4%. Такие данные приводятся в докладе «Социально-экономическое положение России» за январь 2019 года, опубликованном накануне на официальном сайте Росстата.

В частности, на 2,3% увеличился грузооборот железнодорожного транспорта, на 5,9% – автомобильного, на 1,1% – морского, на 1,5% – внутреннего водного и на 2,4% – трубопроводного. При этом грузооборот воздушного транспорта, по данным **Росавиации**, снизился на 19,2%.

Согласно данным экспертов ведомства, активнее всего динамика грузооборота изменялась в II квартале – рост на 3,4%.

Перевозки грузов всеми видами транспорта в целом за январь составили 571,3 млн т. Если сравнивать этот показатель с январем прошлого года, зафиксирован рост на уровне 4,1%. При этом объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом выросли на 1,6%, автомобильным – на 5,7%, трубопроводным – на 1,7%. Причем в последнем виде транспорта значительно все выросло перевозки нефтепродуктов – на 8,5%.

Вместе с тем перевозки грузов морским транспортом упали на 8,3%, внутренним водным транспортом – на 1,2%, воздушным – на 11,4%.

Что касается пассажирооборота транспорта общего пользования, в январе он составил 39,6 пасс.-км. Это на 6% выше аналогичного периода прошлого года.

Если рассматривать по видам транспорта, на 2,6% выросли перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте, на 10,8% – на воздушном. На 1% сократились объемы перевозок на автомобильном (а именно – на автобусах).

Эксперты Росстата также публикуют данные об аварийности на всех видах транспорта за указанный период. Так, на железнодорожном транспорте общего пользования зарегистрировано 10 происшествий (в январе 2018 года – 14), в которых погиб один человек. На автомобильных дорогах и улицах страны произошло 11,2 тыс. происшествий (в январе 2018 г. – 11,6 тыс.), в них погибли 1,1 тыс. человек, еще 14,9 тыс. ранены.

На морском транспорте, как и в январе прошлого года, произошло три происшествия, на воздушном транспорте – одно, на внутреннем водном – как и год назад – ни одного.

<http://www.rzd-partner.ru/other/news/gruzooborot-transporta-v-rf-vyros-na-2-4/>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕДАТЬ КОНТРОЛЬ ЗА БОЛЬШЕГРУЗАМИ РОСТРАНСНАДЗОРУ

Минтранс предлагает наделить **Ространснадзор** полномочиями по контролю за движением тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автодорогам федерального значения, соответствующий документ размещен на официальном портале проектов нормативно-правовых актов.

Изменения предлагается внести в Кодекс об административных правонарушениях в части уточнения полномочий по осуществлению контроля за движением тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. В настоящее время дела о таких правонарушениях рассматривают органы полиции, таможенные органы, а также

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. При этом позиция МВД заключается в том, что «функции по администрированию нарушений весогабаритных параметров транспортных средств не свойственны сотрудникам подразделений МВД».

«Ввиду усиления контроля за нарушениями правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств законопроектом предлагается наделение **Ространснадзора** полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях... в том числе в случаях фиксации таких административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи», – следует из пояснительной записки.

Кроме того, с учетом внедрения автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на дорогах регионального или межмуниципального и местного значения законопроектом предлагается наделить органы исполнительной власти регионов полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях.

«Исходя из указанных изменений, полномочиями по контролю за движением тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения предлагается наделить **Ространснадзор**, а во всех остальных случаях – органы исполнительной власти субъектов РФ. Предлагаемые изменения будут способствовать стимулированию водителей грузовых транспортных средств к соблюдению законодательства РФ», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в рамках исполнения указа президента России Владимира Путина о национальных целях и стратегических задачах развития России до 2024 года планируется установить на автодорогах федерального значения 387 пунктов автоматического весогабаритного контроля транспортных средств, а также 366 таких пунктов на дорогах регионального или межмуниципального значения.

<https://ria.ru/20190305/1551575872.html>

На ту же тему:

https://1prime.ru/state_regulation/20190305/829778450.html

<http://tass.ru/ekonomika/6188778>

<https://rg.ru/2019/03/05/rostransnadzor-budet-vypisyvat-shtrafy-vladelcam-fur-za-pereves.html>

<https://www.pnp.ru/economics/polnomochiya-rostransnadzora-i-regionov-po-kontrolyu-za-dvizheniem-bolshegruzov-mogut-rasshirit.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/3903908>

RNS; 2019.03.05; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВКЛЮЧИТЬ ПРОВЕРКУ ТАХОГРАФА В ПЕРЕЧЕНЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ТЕХОСМОТРА

Министерство транспорта предложило включить проверку тахографа в перечень обязательных мероприятий для прохождения государственного техосмотра для тяжелых грузовиков и автобусов, следует из документов, размещенных на портале проектов нормативных правовых актов.

По данным ГИБДД за 2017 год, которые приводит ведомство, в России зарегистрированы около 2 млн транспортных грузовиков массой более 3,5 тонн и автобусов, при этом тахографами оснащены около 760 тыс., еще 134 тыс. оснащены контрольными устройствами.

«Указанная статистика указывает на то, что большая часть данных транспортных средств тахографами или контрольными устройствами не оснащена, при этом контроль установленных на транспортные средства тахографов или контрольных устройств на предмет их соответствия требованиям безопасности в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, в том числе ЕСТР, не осуществляется», – указано в пояснительной записке.

«Проектом постановления предлагается дополнить требования, предъявляемые при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий. Данные мероприятия позволят обеспечить соответствие технического состояния тахографов, предъявляемым к ним требованиям», – подчеркивается в документе.

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

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhit-vklyuchit-proverku-tahografa-v-perechen-obyazatelnyh-meropriyatii-tehosmotra-2019-03-05/>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.05; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА

Минтранс опубликовал проект изменений в правила проведения технического осмотра транспортных средств (закреплены постановлением правительства №1008 2011 года).

Поправки касаются тахографов. Сегодня они обязательны к применению ИП и юрлицами, владеющими автобусами и грузовиками. Общее число таких транспортных средств – порядка 2 млн, из них только 760 тыс. оснащены тахографами, отмечают в **Минтрансе**. Контролировать установку бортовых устройств предлагается во время ТО, сейчас этого не делается.

Прибор должен быть метрологически поверенным, опломбированным. Тахограф должен выводить на печать информацию о номере мастерской, установившей устройство. На самом автобусе или грузовике должна быть размещена табличка с описанием тахографа, включая дату проведения калибровки.

Накануне стало известно, что **Минтранс** собирается переработать ведомственный приказ, устанавливающий требования к тахографам. Это связано, в том числе, вступлением в силу с 1 ноября 2019 года закона, который обяжет физлиц, владеющих автобусами и грузовиками, устанавливать бортовые самописцы.

<https://www.kommersant.ru/doc/3903891>

ПРАЙМ; 2019.03.05; МИНТРАНС РФ СНЯЛ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТОВ ЭЛЕКТРИЧЕК В ПРЕДЕЛАХ РЕГИОНА

Минтранс России снял ограничения на протяженность маршрутов электричек в пределах одного региона, сообщило министерство во вторник.

«Четвертого марта вступили в силу изменения в приказ **Минтранса** России ... «О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования». Они касаются определения категорий пригородных поездов. В частности, сняты ограничения на дальность курсирования не более 200 километров в пределах одного региона», – говорится в сообщении **Минтранса** РФ.

При этом отмечается, что нововведения не распространяются на маршруты следования пригородных поездов, пролегающие по территории двух и более субъектов РФ.

Замминистра транспорта Владимир **Токарев**, как говорится в сообщении, уточнил, что с принятием приказа у субъектов РФ появилась возможность в полном объеме обеспечить обязательства по беспрепятственному и удобному передвижению населения в границах региона, назначая прямые маршруты и минуя неудобные стыковочные рейсы и пересадки. Кроме того, изменения позволят оптимизировать затраты на содержание парка пригородных поездов, сократить порожние пробеги подвижного состава и снизить нагрузку на пропускную способность станций стыковки поездов.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ СУДОВ НА РЕКАХ АЗОВО-ДОНСКОГО БАССЕЙНА

Минтранс РФ подготовил правила движения судов на реках Азово-Донского бассейна, уведомление о начале общественных обсуждений документа и его антикоррупционной экспертизы опубликовано на портале regulation.gov.ru.

Слушания должны быть завершены 19 марта, экспертиза – 11 марта.

В пояснительной записке отмечается, что данные правила определяют порядок движения и стоянки судов, осуществляющих судоходство в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей (ВВП) РФ.

В частности, правила определяют, что движение одиночных судов, длина которых более 140 метров, ширина более 17,2 метра или надводная высота более 15 метров, осуществляется по согласованию с ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей Российской Федерации». Движение судов (составов) в темное время суток по участкам ВВП Азово-Донского бассейна со светоотражающей навигационной обстановкой допускается при наличии исправно действующих УКВ-радиостанции и прожектора.

Документ также устанавливает максимально допустимую надводную высоту судов, правила прохождения судов, в том числе, в период весеннего половодья, и устанавливает ряд запретов на перемещение по ВВП Азово-Донского бассейна.

ВЕСТИ.RU; 2019.03.05; ДО 2024 ГОДА В БУРЯТИИ ПРИВЕДУТ В ПОРЯДОК ПОЛОВИНУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

4 марта в Подмосковье Глава Бурятии на семинаре **Министерства транспорта** России рассказал об успешной реализации дорожного ремонта в Улан-Удэнской агломерации. За два года процент нормативных дорог в агломерации вырос с 37 процентов до 58. К 2024 году этот показатель вырастет до 85%. С 2019 года в рамках нацпроекта будут ремонтироваться дороги не только в агломерации, но и региональные дороги.

В мероприятии, организованном **Министерством транспорта** России и Федеральным дорожным агентством, принимают участие представители Министерства строительства РФ, МВД России, Федерального казначейства, Счетной палаты РФ, а также профильных отраслевых организаций, экспертного сообщества, крупнейших дорожных компаний и делегации 83 субъектов России. В делегации Бурятии также приняли участие представители **министерства транспорта** республики и УПРДОР Южный Байкал.

Алексей Цыденов рассказал об опыте реализации проекта в Улан-Удэнской агломерации и отметил важность вовлеченности граждан в выбор ремонтируемых объектов и высокую роль общественного контроля.

- Мы объявили голосование в Интернете, собрали 1,5 тысячи заявок. На основании этих заявок выбрали дороги, которые необходимо в первую очередь отремонтировать. То есть выбирали не какие-то чиновники, выбирали сами люди. В рамках голосования можно получить предложение по ремонту дороги, которую сами бы вы никогда не нашли. Люди видят, что сделано там, где нужно. И это тоже дает сразу колоссальный эффект, – сказал Глава Бурятии.

Напомним, в Бурятии приоритетный проект Безопасные и качественные дороги реализуется с 2017 года, за два года из федерального и республиканского бюджетов было выделено 2,5 млрд рублей, процент нормативных дорог вырос с 37% до 58%. С 2019 года проект расширится до статуса национального, в нем участвуют все субъекты РФ кроме Москвы и Санкт-Петербурга.

- На дороги Бурятии в рамках нацпроекта планируется выделить 17,2 млрд рублей, из федерального бюджета 5,5 млрд рублей, остальное из Дорожного фонда республики. Одним из главных результатов комплекса мероприятий должно стать приведение в нормативное состояние 85% дорожной сети агломераций и 50% региональных дорог, а

также двукратное снижение количества мест концентрации ДТП, – сообщил Алексей Цыденов.

Также Глава республики подчеркнул важность подготовки кадров, использования современных технологий. К примеру, в Бурятии при реконструкции и ремонтах, вместо простой асфальтобетонной смеси стал применяться щебеночно-мастичный асфальтобетон, срок службы которого в 1,5 раза длиннее. Также проводится работа по ограничению скоростного режима путем установления камер фото-видео фиксации нарушений правил дорожного движения. Запланировано внедрение элементов интеллектуальных транспортных систем на территории республики: установка метеопостов, пунктов учета интенсивности дорожного движения, дорожных знаков обратной связи, информационных табло и др. Ведется работа по размещению автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на региональных дорогах.

Справка: Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» объединяет четыре направления. Под эгидой **Минтранса** России – федеральные проекты «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Министерство внутренних дел Российской Федерации курирует проект «Безопасность дорожного движения», Министерство обороны Российской Федерации – «Автомобильные дороги Минобороны России».

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3122967>

5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; 2019.03.05; ДОРОЖНАЯ РЕФОРМА В ДЕЙСТВИИ

ВЕДУЩАЯ: Российские дороги в ближайшие пять лет ждут большие изменения. **Минтранс** приступает к реализации национального проекта по обновлению и развитию транспортной сети. Безопасными и качественными станут не только федеральные, но и региональные трассы. Заменят десятки тысяч километров дорог. Объем просто колоссальный. Как все это отремонтировать и при этом уложиться в сроки, да и в бюджет? Разбиралась Ксения Некрасова.

КОР.: В самом западном регионе страны требования к дорогам у жителей всегда были повышенные. Соседство обязывало. В рамках госпроекта в Калининграде уже отремонтировали около 250 км городских магистралей. Новые трассы, современное покрытие. Дороги отвечают самым высоким стандартам не только в черте города, но и за его пределами.

Антон АЛИХАНОВ, губернатор Калининградской области: – Мы себя сравниваем с нашими соседями – с Польшей, Литвой, Германией. И у нас, скажем так, запросы у населения достаточно высокие.

КОР.: Калининград стал одним из 38 городов, присоединившихся к приоритетному проекту «Безопасные и качественные дороги». Всем региональным властям была поставлена задача – привести дорожную сеть в порядок. Причем не просто латая дыры, а с качественной заменой полотна и полным соответствием нормативам.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: – Более 82,7% федеральных сетей, федеральных автомобильных дорог сегодня в нормативном состоянии. Это ровные, качественные, безопасные дороги с разметкой, с барьерным ограждением, с освещением, без ям.

КОР.: Масштабная дорожная кампания началась в стране еще два года назад. За это время обновлены 26 тысяч километров дорог. Инновационным стало даже само дорожное покрытие – так называемый «умный» асфальт.

Николай БЫСТРОВ, президент ассоциации Росасфальт: – Здесь мы сейчас говорим о несущем слое, которое реально 10-15-20 лет будет служить до замены.

КОР.: Но главное, вместе с качеством повысилась безопасность на трассах. Число аварий стало меньше в разы.

Михаил ЧЕРНИКОВ, начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения РФ: – Исходя из того, что сегодня точно было распределено на 38 конгломераций, это направление удалось именно в этих точечных, скажем, участках уличных дорожных сетей сохранить более 100 жизней.

КОР.: С этого года проект становится национальным. Обновить предстоит 260 тысяч километров дорожной сети – от муниципальных до федеральных трасс. Перед запуском программы семинар в Москве, как возможность поделиться опытом и учесть ошибки других. На одной площадке команда национального проекта. Губернаторы, министры, главы городов. Делегация от каждого региона. Задача общая, амбициозная, но выполнимая – к 2024 году привести в порядок всю дорожную сеть страны. Для этого федеральный центр направит в регионы почти 900 миллиардов рублей. Из них больше половины пойдут на обновление дорог за пределами конгломераций. Тогда и классика российских бед останется в прошлом. Ксения НЕКРАСОВА. «Известия». Специально для Пятого канала.

РБК; 2019.03.05; ГЛАВА «АВТОДОРА» НАЗВАЛ ПРИЧИНЫ СРЫВА СРОКОВ СДАЧИ ЦКАД

Качество проекта, земельные вопросы и искусственные сооружения привели к отставанию при строительстве ЦКАД. Об этом заявил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко, передает «РИА Новости».

Он пояснил, что проект, который был разработан 10 лет, назад не соответствовал запросам трассы. «Второе – освобождение территории, земельно-имущественные отношения... На сегодняшний день подготовку территории нам удалось процентов с 70 довести на первом, третьем и пятом участках до 98, четвертый участок с 12 до 48%», – отметил Петушенко. Третьей проблемой, по его словам, стали искусственные сооружения.

В середине февраля курирующий транспортную отрасль вице-премьер **Максим Акимов** заявил, что основные ошибки при строительстве ЦКАД были допущены на стадии подготовки проекта. По его словам, до начала его реализации надо было решить вопросы о строительстве 70 переходов магистральных коммуникаций, запуске отдельных участков ЦКАД, а также касающиеся интересов владельцев инфраструктуры и концессионеров.

ЦКАД, протяженность которой составляет более 500 км, должны были сдать в 2014-2018 годах. Однако по различным причинам сроки несколько раз сдвигались. В результате президент Владимир Путин поручил проверить строительство ЦКАД, а в феврале стало известно, что Счетная палата выявила низкое качество проектирования, неэффективную работу заказчика и невыполнение своих обязательств инвесторами. После этого пост главы «Автодора» покинул Сергей Кельбах.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c7e6bf79a7947e730f6af46>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190305/1551561340.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/2869061>

ТВ, радио:

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/118352>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; «АВТОДОР» ОБОСНУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА К АЭРОПОРТУ «ДОМОДЕДОВО»

«Автодор» к середине 2020 года подготовит технико-экономическое обоснование проекта строительства платного подъезда от М-4 к аэропорту «Домодедово», сообщил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко на пресс-конференции в ММПЦ МИА «Россия сегодня».

«Автодор» в ноябре 2018 года сообщил, что создал специальную проектную компанию с «Домодедово» по проекту подъезда к аэропорту от М4.

«Мы считаем это одним из важных объектов. ...Занимаемся проработкой вопросов, там соединительная трасса длиной 6 километров между М-4 и аэропортом «Домодедово». Процесс идет, налажено взаимопонимание ... О сроках пока не скажу, когда мы это реализуем, но я думаю, к середине следующего года технико-экономическое обоснование, вопрос стоимости мы сумеем доложить», – сказал Петушенко.

«Автодор» совместно с потенциальными инвесторами обсуждает проект строительства платной автодороги от М4 «Дон» до аэропорта «Домодедово», говорил экс-глава «Автодора» Сергей Кельбах летом 2017 года. По его словам, проект ограничен в средствах господдержки, но для рынка и собственников аэропорта он интересен, и они просят структурировать проект так, чтобы в нем было государственное плечо.

Участок платной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург

Проект платной трассы от М4 «Дон» до «Домодедово» разрабатывался по поручению бывшего первого вице-преьера РФ Игоря Шувалова. Новая дорога протяженностью около 12 километров должна была соединить аэропорт с М4 примерно на 40-м километре трассы. «Автодор» оценивал проект в 13 миллиардов рублей с учетом реконструкции участка, примыкающего к привокзальной площади аэропорта, порядка 20% средств предполагалось получить от инвесторов.

<https://ria.ru/20190305/1551565242.html>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2869069>

ТВ, радио:

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/118351>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.05; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ КРЫМСКОГО МОСТА

Перенос срока завершения строительства стационарного инспекционного досмотрового пункта на подходах к Крымском мосту не препятствует обеспечению транспортной безопасности на автодорожной его части, заявили в **Минтрансе**. Транспортная безопасность обеспечена в рамках требований Федерального закона «О транспортной безопасности» (16-ФЗ).

Досмотр транспортных средств осуществляется по действующей с мая 2018 года схеме – в пунктах досмотра на таманском и керченском автодорожных подходах к мосту.

Запуск движения для разных видов транспорта осуществлялся поэтапно: с 16 мая 2018 года – для легкового транспорта и пассажирских автобусов, с 1 октября 2018 года – для грузовиков. Следующим этапом поедет автотранспорт, перевозящий опасные грузы, отметили в ведомстве.

Со стороны Краснодарского края досмотр транспортных средств, въезжающих на Крымский мост, производится стационарным инспекционно-досмотровым комплексом. Со стороны Крыма – с помощью мобильных комплексов, обеспечивающих выполнение требований по транспортной безопасности. Также используются иные технические средства обеспечения транспортной безопасности.

<https://rg.ru/2019/03/05/reg-ufo/mintrans-ocenil-transportnuu-bezopasnost-krymskogo-mosta.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/05/03/2019/5c791f139a794719212615ae>

<https://www.kommersant.ru/doc/3903844>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.05; В МИНТРАНСЕ ПООБЕЩАЛИ УБРАТЬ ОЧЕРЕДИ В ПОГРАНИЧНЫХ ПРОПУСКНЫХ ПУНКТАХ

В следующем году **министерство транспорта** вместе с государственными контрольными органами даст старт пилотному проекту по созданию интегрированной системы пунктов

пропуска, которая в том числе предполагает введение электронных очередей для ожидающего автотранспорта. Об этом сообщил замглавы ведомства Алексей Семёнов на заседании Госдумы 5 марта.

Проблему длительного простоя транспортных средств в пункте пропуска через российские внешние границы поднял депутат от ЛДПР Дмитрий Савельев.

«На наиболее загруженных постах среднее время пересечения границы одним транспортным средством составляет около 20 часов, в отдельные дни достигает нескольких суток», – отметил он.

По словам депутата, бороться с этим можно, если широко использовать предварительный сбор информации в пунктах пропуска, внедрить обязательный электронный документооборот и установить нормативы по времени нахождения транспорта в пункте пропуска.

На его вопрос, будет ли разработан такой законопроект, замминистра транспорта Алексей Семёнов ответил, что в ведомстве знают эту проблематику и вместе с представителями государственных контрольных органов, которые находятся непосредственно в пунктах пропуска, уже разработали концепцию интегрированной системы пунктов пропуска. Он пояснил, что эта система включает в себя подсистему электронной очереди, которая позволит при помощи резервных и накопительных стоянок сделать процесс пересечения пунктов пропуска равномерным.

«Работа ведётся совместно с государственными контрольными органами. В следующем году планируем проведение пилотного проекта. Мы эту работу доведём до конца, и очереди на международных пунктах пропуска будут сняты», – заключил замминистра.

<https://www.pnp.ru/social/v-mintranse-poobeshhali-ubrat-ocheredi-v-pogranichnykh-propusknykh-punktakh.html>

ПРАЙМ; 2019.03.05; МИНПРОМТОРГ РФ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОРАБОТАТЬ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ПРОЕКТОВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОТЕНЦИАЛА АРКТИКИ

Минпромторг РФ подготовил предложения, нацеленные на освоение потенциала Арктики, и считает, что для их реализации могут потребоваться дополнительные преференции, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев в декабре 2018 года поручил Минприроды, Минэнерго, Минпромторгу, **Минтранс**у РФ совместно с госкорпорацией «Росатом», высшими должностными лицами субъектов РФ, входящих в состав Арктической зоны РФ и относящихся к районам Крайнего Севера, РЖД и другими заинтересованным организациям до 11 марта подготовить комплексный проект по реализации минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики. Ведомства также должны разработать систему преференций для новых арктических проектов.

«Минпромторг России подготовил предложения по реализации комплексного проекта «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики». Принимая во внимание тяжелые климатические условия и инфраструктурные ограничения при реализации инвестиционных проектов в Арктической зоне, поддержка реализации инвестпроектов может потребовать дополнительных преференций», – сообщили РИА Новости в пресс-службе Минпромторга РФ.

Представители ведомства уточнили, что речь идет о таких направлениях, как льготные налоговые режимы, усиление значения территориального коэффициента при определении стартового платежа за право пользования недрами, участие государства в строительстве необходимых объектов инфраструктуры в случаях их соответствия планам социально-экономического развития соответствующих регионов.

Минпромторг напоминает, что в Арктической зоне РФ ведут добычу и переработку медно-никелевых, железных, фосфатных, нефелиновых, лопаритовых руд, а также добычу угля целый ряд российских компаний.

ТАСС; 2019.03.05; МИНТРАНС НАПРАВИЛ В ПРАВИТЕЛЬСТВО ФИНАНСОВУЮ МОДЕЛЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ТАМАНЬ

Минтранс направил в правительство финансовую модель строительства сухогрузного морского порта Тамань, сообщили ТАСС в пресс-службе **Минтранса**.

«**Минтрансом** направлены на рассмотрение в правительство РФ актуализированные организационно-правовая и финансовая модели реализации проекта строительства сухогрузного района морского порта Тамань», – сказали в **Минтрансе**.

Как ранее сообщал **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** в интервью ТАСС, **Минтранс** ожидает актуальную проектно-сметную документацию по строительству порта в мае 2019 года.

Ранее в интервью РБК вице-премьер **Максим Акимов** сообщал, что **Минтранс** сорвал установленный на 15 января срок по подготовке финансовой модели сухогрузного морского порта Тамань. Позже представитель **Акимова** уточнил ТАСС, что теперь **Минтранс** должен представить в правительство эти предложения в первом квартале. **Минтранс** же планировал представить предложения в начале марта.

В конце декабря 2018 г. газета РБК сообщала со ссылкой на источник, что «Российские железные дороги» (РЖД) планируют выступить якорным инвестором сухогрузного морского порта Тамань в Краснодарском крае, получив долю в управляющей компании проекта «РМП-Тамань». Предполагается, что «РМП-Тамань» возьмет на себя строительство основной инфраструктуры порта. РЖД тогда не комментировали ситуацию. В 2017 году было решено строить порт Тамань на частные средства. Контроль в «РМП-Тамань» планировали приобрести группа «Сумма» Зиявудина Магомедова и «Транснефть», вместе контролировавшие 50,1% Новороссийского морского торгового порта (НМТП). Однако в марте 2018 года Магомедов был арестован по обвинению в организации преступного сообщества, а в октябре он продал «Транснефти» долю в НМТП.

На ту же тему:

<http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/mintrans-napravil-v-pravitelstvo-finansovuyu-model-stroitelstva-porta-taman/>

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77472>

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-napravil-v-kabmin-finansovuyu-model-stroitelstva-porta-taman.html>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.03.05; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ УПРОСТИТЬ ИНВЕСТИЦИИ В ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ; СКОРОСТНЫЕ ТРАМВАИ ДОЛЖНЫ ИЗБАВИТЬ ГОРОДА ОТ ПРОБОК

«Ведомости» ознакомились с копией законопроекта, который меняет порядок заключения концессионных соглашений и ГЧП в сфере общественного транспорта. Такие поправки подготовил **Минтранс**, их подлинность подтвердили три участника совещания в министерстве. Проект поправок в законы о ГЧП и концессиях, а также в закон о пассажирских перевозках направлен на межведомственное согласование, рассказывают участники обсуждения поправок в **Минтрансе**. Его представитель не ответил на запрос «Ведомостей».

Развитие легкорельсового транспорта и трамваев поможет решить проблему пробок в крупных городах, писали эксперты Высшей школы экономики. Но у городских властей денег на развитие такого транспорта не хватает, привлечению же частных инвестиций мешают барьеры в законодательстве.

Например, инвесторы в трамвайные сети подписывают соглашения с городом, но тарифы на перевозки, которые влияют на окупаемость, по умолчанию устанавливают регионы, рассказывает партнер «Качкин и партнеры» Денис Качкин. Сами регионы, кроме Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, не могут инициировать такие концессии. Инвесторы же

подписывать соглашения с неплатежеспособным муниципалитетом тоже не хотят, говорит сотрудник компании, направляющей инвестиции в инфраструктуру.

Пока концессионные соглашения о создании трамвайных сетей есть только в Санкт-Петербурге, вспоминает исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко. Но проекты довольно капиталоемкие – например, строительство трамвайной линии Петергоф – ст. м. «Кировский завод (Путиловская)» оценено в 14,5 млрд руб., а сеть по маршруту ст. м. «Купчино» – «Славянка» в Санкт-Петербурге – в 25 млрд руб. В ближайшее время трамвайные проекты также планируют запустить около пяти городов – региональных центров, рассказывает Ткаченко.

Минтранс для решения проблемы предлагает привлекать регион в качестве третьей стороны при подписании соглашения с инвестором. Регион будет ответственным, если инвестор потеряет выручку из-за регулирования тарифов, поясняет сотрудник компании, инвестирующей в инфраструктуру.

Также **Минтранс** предлагает исключить еще один риск для инвесторов – лишиться права на эксплуатацию трамвайной сети уже после заключения соглашения. Уже после того, как он выиграл конкурс, инвестор должен поучаствовать еще в одном конкурсе – на распределение маршрутов, объясняет Качкин. Рискуют и муниципалитеты, которые должны будут выплатить компенсации, отмечает он. **Минтранс** предлагает убрать второй конкурс.

Но для создания и реконструкции системы общественного транспорта таких поправок недостаточно, предупреждает координатор «Инфраструктурного клуба» Артур Щеглов, нужно не только уговорить муниципалитеты инициировать проекты, а регионы – выступать третьей стороной, но и создать пласт компаний, которые смогут построить такую инфраструктуру. А также увеличивать финансирование таких проектов, считает директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин, в федеральном бюджете пока не предусмотрено достаточно средств на развитие общественного транспорта, а ведь это поддержка не только самого транспорта, но и отечественного машиностроения.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/05/795742-mintrans-obschestvennii-transport>

ТАСС; 2019.03.05; ГОСДУМА УТОЧНЯЕТ ПРАВИЛА МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РОССИЙСКИМ ВОЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

Госдума во вторник приняла в первом чтении правительственный законопроект об уточнении порядка международных перевозок грузов российским военным транспортом.

Согласно пояснительным материалам, документ был разработан в связи с присоединением России к ряду международных соглашений, в частности к межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети дорог между Россией, Китаем и Монголией. Кроме того, сейчас законом не урегулированы особенности международных автоперевозок транспортом Вооруженных сил РФ или ФСБ.

Законопроектом, в частности, исключается требование о наличии документа, подтверждающего допуск российского перевозчика к международным перевозкам техники и вооружений посредством военного транспорта. Однако перевозки эти должны осуществляться при соблюдении условий, установленных Министерством обороны РФ, отмечается в тексте.

Кроме того, уточняется понятие международного разрешения на проезд, выданного владельцу транспортного средства, которое действует на территории стран – участниц межправительственных соглашений.

<https://tass.ru/ekonomika/6187247>

ТАСС; 2019.03.06; ПРИМОРЬЕ НАПРАВИТ ПОЧТИ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Около 100 объектов будут отремонтированы на сумму почти 1,5 млрд рублей в Приморье в 2019 году в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом сообщила в среду пресс-служба краевой администрации.

«В 2019 году в рамках национального проекта отремонтируют около 100 объектов во Владивостоке, Артеме, Надеждинском и Шкотовском районах на почти 1,5 млрд рублей», – сообщила пресс-служба, сославшись на слова директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Виктора Свяченовского. Эти муниципалитеты входят в состав Владивостокской агломерации.

Отмечается, что на дорогах Владивостокской агломерации количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий за 2018 год снизилось почти на 8%. Доля протяженности автомобильных дорог Владивостока, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, увеличилась с 29 до 38%. Этого удалось достичь благодаря реализации в регионе приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», продолжением которого стал одноименный нацпроект.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации в 83 субъектах РФ. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое увеличена (до 85%) доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование нацпроекта со стороны регионов РФ за шесть лет составит более 4 трлн рублей, федеральный бюджет направит более 440 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6190014>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.05; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «ОБХОД ХАБАРОВСКА» ИДЕТ В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ

В соответствии с графиком продолжается строительство автомагистрали «Обход Хабаровска км 13 – км 42». На начало весны земляные работы выполнены на 52%.

Как рассказали ИА «Хабаровский край сегодня» в территориальном управлении «Региональной концессионной компании», с начала 2019 года проведено устройство насыпи из песка, проложены шесть железобетонных водопропускных труб, на двух путепроводах смонтированы балки пролетов. Работы ведутся в круглосуточном режиме, в них принимают участие более 450 человек и 270 единиц техники.

Предполагается, что протяженность четырехполосной магистрали составит 28 км. Она объединит федеральные трассы «Восток», «Уссури» и «Амур» и выведет за пределы Хабаровска грузовой транзит. Шоссе будет платным, разрешенная скорость составит 120 км/ч. Стыковка 13 участков запланирована на 2019 год.

В ноябре 2018 года процесс строительства проинспектировала комиссия **Росавтодора** и не выявила существенных претензий к качеству и финансовым аспектам. Общая стоимость проекта – 43 млрд рублей. Его планируется сдать в эксплуатацию в 2020 году.

<https://iz.ru/852768/2019-03-05/stroitelstvo-trassy-obkhod-khabarovska-idet-v-sootvetstvii-s-grafikom>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; ЧУКОТКА ВЫБИРАЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА АВТОТРАССЕ КОЛЫМА-АНАДЫРЬ ЗА 1,3 МЛРД РУБ.

Региональное ГКУ «Управление автомобильных дорог Чукотского автономного округа» объявило электронный аукцион для выбора подрядчика строительства моста через реку Малый Чаун в рамках строительства дороги Колыма-Омсукчан-Омолон-Анадырь, которая свяжет Магаданскую область и Чукотку.

Согласно данным сайта госзакупок, начальная (максимальная) цена контракта составляет 1,332 млрд рублей.

Победитель аукциона должен будет построить на 704-м километре дороги мост протяженностью 2,05 км и шириной проезжей части 4,5 метра (с одной полосой движения). Работы необходимо выполнить с 25 апреля 2019 года по 1 октября 2021 года. Место строительства моста находится на расстоянии 340 км от морского порта Певек и на расстоянии 741 км от морского порта Эгвекинот. Отмечается, что наземная связь объекта с этими портами возможна по автомобильным дорогам общего пользования регионального значения в период с 15 июля по 20 сентября ежегодно.

Заявки на участие в тендере принимаются до 21 марта, аукцион состоится 29 марта.

Как сообщалось, строительство дороги Колыма-Омсукчан-Омолон-Анадырь началось в августе 2015 года. Строительство автодороги позволит связать Чукотский автономный округ постоянным автомобильным сообщением с дорожной сетью Российской Федерации, обеспечит выход на морской порт круглогодичного действия в Магадане.

Протяженность автомобильной дороги ориентировочно составит 2 229 км, в том числе по территории Магаданской области – 829 км, в Чукотском автономном округе – 1400 км.

РБК; МИХАИЛ ШЕСТАКОВ; 2019.03.05; ОТМЕНЕН КОНКУРС ПО ПОДГОТОВКЕ ТЕРРИТОРИИ ПОД ЧЕТВЕРТЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ; ГУБЕРНАТОР АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ОТМЕНУ КОНКУРСА НА ПРОВЕДЕНИЕ ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ

На выполнение комплекса строительно-монтажных работ по подготовке территории планировалось потратить около 350 млн руб. Заказчиком значилось государственное казенное учреждение Новосибирской области «Мост».

В начале января Контрольно-счетная палата Новосибирской области (КСП) опубликовала результаты проверки шести структур, в том числе **Минтранса**, ГКУ «Мост» и АО «Центральный мост». Аудиторы проверяли эффективность использования денег региональными структурами при подготовительных работах перед началом строительства четвертого моста в 2017-2018 годах.

В ходе проверки было выявлено завышение цены сметы четвертого моста в Новосибирске. Региональному **Минтрансу** было предложено провести дополнительную проверку стоимости сметных работ. Было выявлено завышение цен на материалы на этапе подготовительных работ в 2-3,5 раза. Работы проводила проектная организация из Санкт-Петербурга «Институт Стройпроект».

В ответе «Института Стройпроекта», присланном в редакцию РБК Новосибирск сообщили, что проектная документация была сделана на основе техзадания по федеральному законодательству, методика ценообразования также соответствует требованиям. «Нами был проведен повторный конъюнктурный анализ рынка строительных изделий и материалов <...>. Он не подтвердил возможности приобретения материалов и изделий с характеристиками, указанными в проектной документации, по ценам из отчета Контрольно-счетной палаты», – говорится в сообщении.

Губернатор Андрей Травников на встрече с журналистами 5 марта сообщил, что сейчас конкурс приостановлен, так как необходимо провести повторно ценовой аудит.

«Приостановлен конкурс на второй этап подготовки территории для строительства четвертого моста. Если мы увидим, что можно сэкономить средства на этом объекте, то мы обязательно это сделаем», – сообщил Травников.

Новый мост в Новосибирске планируется построить к 2022 году. Для этого в 2017 году региональные власти заключили концессионное соглашение с ООО «Сибирская концессионная компания» на 25 лет. Четвертый мост через Обь в Новосибирске обойдется в 40,4 млрд руб.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/05/03/2019/5c7e052a9a7947bddeca8cfe>

На ту же тему:

<https://tass.ru/sibir-news/6185840>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; ЕВГЕНИЙ КАБЛОВ: ДОЛЯ РОССИИ НА РЫНКЕ КОМПОЗИТОВ НЕЗНАЧИТЕЛЬНА

Генеральный директор Всероссийского института авиационных материалов академик РАН Евгений Каблов

Тема импортозамещения в России становится актуальнее с каждым днем. Не так давно США вновь напомнили об этом, перекрыв поставки композиционных материалов, используемых в строительстве первого российского среднемагистрального самолета МС-21. Генеральный директор Всероссийского института авиационных материалов (ВИАМ) академик РАН Евгений Каблов в интервью обозревателю РИА Новости Алексею Паньшину рассказал, сколько времени потребуется на замену материалов для МС-21, каковы позиции нашей страны на рынке композитов и когда в России появится сделанный при помощи 3D-принтера беспилотник.

- Как обстоит вопрос с композиционными материалами в нашей стране?

- С одной стороны, этот вопрос простой, с другой – не очень. Задача создавать композиционные материалы возникла еще в СССР, так как уже тогда нужно было решать вопросы по разработке новых образцов техники и повышать их весовую эффективность. Кстати, хотел бы отметить, что использующийся в СМИ термин «композитные материалы» с научной точки зрения не верен. Правильно говорить композиционные материалы или композиты.

Первым, кто в СССР предложил создавать детали для самолетов из композиционных материалов, был ВИАМ, но не все тогда были согласны с этой идеей. Такие великие люди, как Туполев, Ильюшин сказали, что мы самолеты из «тряпок» делать не будем. Единственный, кто согласился производить самолеты из этих самых «тряпок», стал Антонов и к началу 80-х годов он получил уникальные результаты по применению полимерных композиционных материалов, которые были разработаны нашим институтом. Его самолет Ан-124 по объему применения композитов превосходил все воздушные суда в мире. В Советском Союзе была создана целая отрасль химической промышленности по созданию композиционных материалов, где ВИАМ был головным разработчиком. Мы делали полный комплект документации, передавали его на производство, где отработывалась конструкция, которая использовалась в готовых изделиях.

А вы знали что, бетон бывает гибким, прозрачным, да еще и самовосстанавливается? И вообще, скоро будем все жить в домах из грибов, углекислого газа, холодных кирпичей и со стеклянной черепицей. Заинтригованы? Рассказываем!

Но не все так гладко. Конструировать изделия из композиционных материалов традиционными методами было невозможно. Нужно было готовить специалистов, которые понимали, как это делать. Кроме того, новый вид материалов нужно было как-то защищать от внешнего воздействия. Сейчас многие говорят, что, мол, деталь из композиционных материалов будет служить сто лет и можно про нее забыть после создания. Это не так. Люди не понимают, что нужно защищать эти детали, так как не подвергающиеся коррозии полимерные композиционные материалы вместе с тем

подвержены негативному воздействию солнечной радиации, биоповреждениям, а также пылевой эрозии.

Что касается достижений в этой области, то могу точно сказать, что СССР имел паритет с США и Японией по данному виду материалов, но с распадом Советского Союза направление композиционных материалов в стране постепенно перестало развиваться, так как часть химических компонентов осталась на Украине, часть – в Армении, Белоруссии и так далее. Думать о том, что необходимо возрождать в России собственное производство композитов, начали после того, как президент в 2002 году поставил задачу по импортозамещению. Было выделено определенное финансирование, и в России смогли наладить производство необходимого количества материалов, чтобы продолжать производить изделия.

Но за годы, пока в нашей стране тема композитов не развивалась, государства Запада очень далеко ушли в этой сфере. Объемы применения композиционных материалов в США и Европе выросли в десятки раз. Сейчас около 28% мирового рынка в области композиционных материалов контролирует Китай, остальное делят США и Япония. Наша доля там незначительна, разговор идет о том, чтобы выйти сейчас на уровень хотя бы 80-х годов и выпускать более качественное волокно. Кроме того, нам необходимо создать рынок заинтересованных покупателей, а это можно сделать только тогда, когда цена будет приемлема. Пока что цена на российские композиционные материалы выше мировых аналогов, так как основной компонент для их производства – полиакрилонитрил – приобретается в Китае, а рынок сбыта готовой продукции в России не так велик.

- В МС-21 применялись наши материалы или нет?

- В этом самолете достаточно хороший объем применения композитов, но наших материалов там нет. Сейчас задача поставлена за два года заменить все композиционные материалы на отечественные, и она решается, так как американцы перекрыли нам поставки этих материалов. Мы нашли все решения, чтобы провести импортозамещение.

- Что можно сказать о применении композиционных материалов в двигателестроении?

- Для начала нужно отметить, что двигатель четвертого поколения ПС-90А, который сейчас используется в гражданской и военной авиации, был разработан и создан еще в СССР. После распада Советского Союза никаких новых двигателей не было создано. И только сравнительно недавно был разработан и создан совершенно новый двигатель пятого поколения ПД-14. Я считаю, что это совершенно выдающийся двигатель. В нем использовано 20 новых материалов, которые разработали специалисты ВИАМ.

Мотогондола этого двигателя сделана из полимерных композиционных материалов. Для сравнения, на SSJ мотогондола поставляется из-за рубежа, стоит порядка 2 миллионов евро, а у ПД-14 мотогондола в полтора раза дешевле. При этом ПД-14 – это современный двигатель пятого поколения. На базе его газогенератора будет создан ПД-8 взамен Sam-146, ПД-12 для вертолетов, ПД-35 для транспортного и пассажирского самолетов. Так что перспектива у этого газогенератора очень большая.

- Аддитивные технологии, как обстоит вопрос с ними?

- Лидер здесь – США и Европа, но Китай уже начинает опережать европейские страны. Цифровые технологии – это основа промышленной революции, можно сказать, шестой технологический уклад. Но нужно не просто покупать оборудование, а решать эту задачу системно. Пока все, что мы имеем в этой области, привезено из-за рубежа. Сферу применения аддитивных технологий можно разделить на три основные составляющие – создание вспомогательных моделей, создание прототипов и создание готовых деталей из порошковых смесей. У США сейчас третья составляющая занимает порядка 30 процентов, а первые две, соответственно, 70. У европейцев готовые комплектующие производятся в несколько меньших объемах, но они активно наращивают применение 3D-печати.

У нас же все использование аддитивных технологий приходится на модели и прототипы, реальных деталей не было. Сейчас мы в институте создали порошковые композиции,

которые позволяют создавать реальные детали, но когда начали пытаться применить их, столкнулись с проблемами, связанные с дефектами – трещинами и порами. Для того чтобы пустить такую деталь на длительный ресурс, от этих проблем надо избавляться. Пришлось нам заниматься режимами сплавления, термообработки, баротермической обработкой, чтобы получить качественную бездефектную структуру. В итоге у нас получилось реализовать задуманные планы, и сейчас к нам обращаются компании космической отрасли, авиационные фирмы, но наиболее системно мы работаем с ОДК. У нас с ними есть план совместных работ. Кроме того, ВИАМ по поручению руководства Минпромторга России совместно с ФОИВ и крупнейшими отечественными корпорациями, предприятиями, научными организациями разработал программу внедрения аддитивных технологий в Российской Федерации.

Абитуриентка подает документы на собеседовании с сотрудницей приемной комиссии
6 февраля, 10:00

Акцент на высокие технологии: вузы готовятся к приемной кампании

- А есть ли реальные примеры применения аддитивных технологий в России?

- Конечно, есть, так как применение таких технологий дает колоссальные преимущества в эффективности конструкции, позволяя полностью пересмотреть традиционные взгляды на проектирование силовых элементов планера. Сейчас наши ребята сделали реактивный беспилотный летательный аппарат, до этого нами был создан первый в России напечатанный на 3D-принтере двигатель, который весит всего 1000 граммов, тяга у него 12 кгс. Совсем недавно завершили ресурсные испытания. Летом запустим беспилотник, спроектированный и изготовленный также по аддитивным технологиям, на котором будет стоять этот двигатель. Таким образом, мы станем первыми в России, кто поднимет в воздух реактивный летательный аппарат, созданный, грубо говоря, с помощью 3D-принтера. Он небольшой по размерам, в пределах двух метров, но большой сейчас тоже создается, но уже не на нашем предприятии.

Хотел бы еще сказать, что для развития данного направления ВИАМ совместно с Фондом перспективных исследований и ОКБ им. М.П. Симонова выполняет задачу по разработке и изготовлению малоразмерных газотурбинных двигателей в классе тяг до 150 кгс на базе аддитивного производства. Уже подтверждено полное соответствие или превосходство характеристик деталей, изготовленных по технологии селективного лазерного сплавления. Наглядным свидетельством тому служат результаты проведенного в ОКБ им. М.П. Симонова комплекса оценочных и стендовых испытаний двигателя с тягой 125 кгс.

- Что можете сказать о международном сотрудничестве? В прошлом году на Кубе была открыта станция климатических испытаний. Будет ли продолжена эта практика?

- Это было сделано по нашей инициативе. Руководством нашей страны поддержана идея, что в России нужно создать сеть станций климатических испытаний материалов, но так как в нашем государстве представлены не все климатические зоны, мы решили попробовать открыть такие станции за рубежом. Куба имеет самый жесткий уровень агрессивности воздействия солей на материалы, поэтому мы совместно с Центром экологических исследований Сьенфуэгос открыли там станцию для оценки коррозионной активности. В мае поедем оценивать итоги экспозиции и первые результаты. Мы можем сказать, что такие станции планируется разместить в Антарктиде и Китае. Уже подписали документы с Ираном по такой станции.

Создав такую развитую инфраструктуру по оценке воздействия климатических факторов, биоповреждений и старения материалов, мы сможем получить дополнительные знания для создания эффективных систем защиты материалов, конструкций, техники и сложных технических систем.

<https://ria.ru/20190305/1551538941.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; ГК «АВТОДОР» СОВМЕСТНО С РОСАВТОДОРОМ ГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ ЦЕН НА СТРОЙМАТЕРИАЛЫ

Госкомпания «Автодор» совместно с Федеральным дорожным агентством (**Росавтодор**) готовит предложения для стабилизации цен на стройматериалы, заявил председатель правления госкомпании Вячеслав Петушенко на пресс-конференции во вторник в Москве. По его словам, речь идет о долгосрочных контрактах. «Рост цен на некоторые материалы – в первую очередь, на инертные – не позволяет эффективно работать подрядчикам. Мы знаем, что многие из них, по этой причине, в том числе, банкроты. Знаем проблему, вместе с Федеральным дорожным агентством готовим предложения для внесения изменений в вопрос ценообразования», – сказал он, не приведя других подробностей. Накануне **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** называл обеспеченность стройматериалами одним из рисков для проекта «Безопасные и качественные автодороги». По его словам, сейчас для регулирования рисков «по дорожно-строительным материалам запущен механизм контроля и анализа баланса дорожно-строительных материалов, баланса по битуму».

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; «АВТОДОР» РАССКАЗАЛ, КАК БУДЕТ БОРЬТЬСЯ С «ЗАЙЦАМИ» НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ

«Зайцев»-водителей на платных дорогах будут останавливать с помощью замены гибких шлагбаумов на жесткие алюминиевые, а также системы фото- и видеофиксации на пунктах взимания платы, сообщил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко на пресс-конференции в ММПЦ МИА «Россия сегодня».

«Мы расцениваем это (проезд «зайцем» – ред.) у себя как воровство. Средства, которыми сейчас стали пользоваться, мы оцениваем их как легитимные, они нам уже позволяют говорить о том, что ситуация сдвинулась. Во-первых – проезд на светофорах, 90% пунктов взимания платы оборудованы светофорами, это раз. Система фотофиниша – начали выписывать квитанцию об уплате проезда на красный свет светофора», – рассказал Петушенко.

«В ближайшие три недели все шлюзы (пункты взимания платы – ред.) будут оборудованы системой фотофиниша – фотовидеофиксации и передачи для оформления квитанций по оплате административных штрафов. Все гибкие шлагбаумы мы сегодня переделываем на более жесткие алюминиевые, они не позволят водителям их рукой отодвигать, не боясь, что он... нанесет порчу имуществу и авто. Полагаю, что в самое ближайшее время сократим количество «зайцев», – добавил глава «Автодора».

<https://realty.ria.ru/20190305/1551561186.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/05/oplatu-proezda-na-platnyh-trassah-nachnut-proveriat-s-aprelia.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; «АВТОДОР» НАЗВАЛ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО ТРАССЕ М-11 ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА

Стоимость проезда по скоростной трассе М-11 от Москвы до Петербурга составит около двух тысяч рублей, сообщил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко на пресс-конференции в МИА «Россия сегодня».

По его словам, речь идет о цене в будний день при оплате наличными.

При этом можно будет сократить затраты почти вдвое, используя транспондеры и другие программы лояльности.

Новая скоростная автомобильная дорога М-11 проходит от МКАД до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга. Протяженность автомагистрали – 669 километров, ее планируется ввести в эксплуатацию в 2019 году.

<https://ria.ru/20190305/1551556729.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Stala-izvestna-stoimost-proezda-po-trasse-M-11-Moskva-Peterburg-2019-03-05/>

<https://rns.online/transport/avtodor-prokommentiroval-ozvuchennuyu-informatsiyu-o-stoimosti-proezda-po-trasse-M-11-2019-03-05/>

<https://russian.rt.com/russia/news/608114-trassa-m11-stoimost>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c7e736a9a7947ea8c357d5d>

<https://iz.ru/852942/2019-03-05/nazvana-stoimost-proezda-po-platnoi-trasse-moskva-sankt-peterburg>

<https://rg.ru/2019/03/05/reg-szfo/nazvana-cena-za-proezd-po-trasse-m-11-moskva-peterburg.html>

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/nazvana-stoimost-proezda-po-m-11-ot-moskvy-do-peterburga/>

https://www.gazeta.ru/auto/news/2019/03/05/n_12711793.shtml

<https://www.mskagency.ru/materials/2869043>

ТВ, радио:

<https://360tv.ru/news/obschestvo/stala-izvestna-stoimost-proezda-po-trasse-m11-ot-moskvy-do-peterburga/>

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/118350>

ИА АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.03.05; ДВИЖЕНИЕ ПО ПЛАТНОЙ ТРАССЕ М11 ОТ МОСКВЫ ДО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОЛНОСТЬЮ ЗАПУСТЯТ В ОКТЯБРЕ-ДЕКАБРЕ

Движение по платной скоростной трассе М11 от Москвы до Санкт-Петербурга полностью запустят в октябре-декабре 2019 г. Об этом на пресс-конференции сообщил председатель правления государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

«Летом мы запустим участок до Твери, в IV квартале текущего года мы запустим движение на участках под Санкт-Петербургом. Таким образом, в IV квартале текущего года трасса поедет», – сказал В.Петушенко.

<https://www.mskagency.ru/materials/2869065>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ЗОНЫ НА М-11 ОБОРУДУЮТ ЗАРЯДКАМИ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

«Автодор» за 2019-2020 годы построит на трассе М-11 двенадцать многофункциональных комплексов для водителей с возможностью зарядки электрокаров, сообщил глава госкомпании Вячеслав Петушенко на пресс-конференции в ММПЦ МИА «Россия сегодня».

Платная трасса М-11, соединяющая Москву и Санкт-Петербург, должна быть полностью закончена в 2019 году, перенос ввода в эксплуатацию трассы с 2018 года был вызван ценными археологическими находками на площадке строительства.

«Мы планируем, что к открытию движения у нас таких комплексов по М-11 запланировано двенадцать, и мы в течение 2019-2020 года все эти комплексы построим», – сказал Петушенко.

На многофункциональных зонах предусмотрена автозаправка, парковка для грузовиков и легковых авто, пункт питания, зона для зарядки электромобилей. Также на М-11 будет расположена газомоторная заправочная станция, рассказали в «Автодоре».

«Ко всему прочему сейчас с операторами сотовой связи занимаемся улучшением связи, тоже к этому сроку это обязательно сделаем», – добавил глава «Автодора».

<https://ria.ru/20190305/1551564459.html>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2869079>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; ЦКАД СТАНЕТ ПЕРВОЙ В РОССИИ ТРАССОЙ С РАМКАМИ ДЛЯ ОПЛАТЫ

ЦКАД станет первой в РФ трассой, оборудованной рамками для взимания платы, специальных пунктов не будет, сообщил на пресс-конференции в ММПЦ МИА «Россия сегодня» глава «Автодора» Вячеслав Петушенко.

«Мы планируем при системе ЦКАД (применить. – Прим. ред.) механизм свободный поток – не будем строить шлюзы, КПП, будут рамки, которые будут считывать номера», – сказал Петушенко.

Он добавил, что это первый подобный опыт в России.

<https://ria.ru/20190305/1551556754.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; ТРЕТИЙ УЧАСТОК ЦКАД ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА

Третий участок ЦКАД планируется ввести в эксплуатацию раньше планируемых сроков – весной 2020 года, сообщил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко на пресс-конференции в ММПЦ МИА «Россия сегодня».

В феврале на сайте правительства РФ по итогам заседания оперативного штаба по ЦКАД был размещен график ввода участков ЦКАД. Единый график сформирован с подтверждением следующих сроков окончания работ: первый, третий и пятый пусковые комплексы – октябрь 2020 года, четвертый пусковой комплекс – октябрь 2021 года.

«В планах у нас есть с весны (2020 года – ред.) третий ЦКАД попытаться запустить раньше того срока, который у нас сегодня обозначен. ... Мы планируем и прилагаем все усилия, чтобы его сделать раньше», – сказал Петушенко.

«На сегодняшний день осталась одна сеть по магистральному газопроводу. Мы взаимодействуем с «Газпромом», держим на контроле. Вопросы финансирования нет, мы закрываем все вопросы по финансированию. Концессионер договорился со всеми фондами, банками о финансировании. То есть этот вопрос снят. Вопрос прохождения и получения технической документации тоже сейчас нет», – добавил спикер.

Также глава «Автодора» в ходе пресс-конференции назвал три причины срыва сроков сдачи ЦКАД – это качество проекта, земельные вопросы и проблемы с искусственными сооружениями.

ЦКАД является одним из крупнейших инфраструктурных проектов в России, строительство началось в 2014 году. Третий пусковой комплекс ЦКАД реализуется на основе концессионного соглашения между РФ в лице ГК «Автодор» и ООО «Автодорожная строительная корпорация» (группа компаний «Автобан»). ЦКАД-3 пройдет параллельно Малому бетонному кольцу А-107 на северо-востоке Московской области и соединит новую скоростную автодорогу М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и автодорогу М-7 «Волга».

<https://realty.ria.ru/20190305/1551569115.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.03.05; КАРШЕРИНГОМ В РОССИИ ПОЛЬЗУЕТСЯ ТОЛЬКО 12% ВОДИТЕЛЕЙ; ЕГО РАЗВИТИЮ ПОМОГАЕТ НЕХВАТКА ГАРАЖЕЙ И ПАРКОВОК, А СДЕРЖИВАЕТ – ЖЕЛАНИЕ РОССИЯН ВЛАДЕТЬ АВТОМОБИЛЕМ

Только 12% имеющих водительские права россиян зарегистрировано хотя бы в одной программе каршеринга, это намного меньше, чем в ведущих экономиках Европы, Азии или в США. Об этом говорится в исследовании консалтинговой компании Arthur D. Little о будущем автомобильного транспорта, в 2018 г. оно было впервые проведено по России, которая сравнивается с 12 другими странами. Для исследования в России было опрошено 520 водителей, в том числе 110 в Москве. В мире опрошено 8250 человек.

Помимо увеличения доли пользователей потенциал роста сервиса заключается также в увеличении регулярности, отмечается в исследовании: 67% российских клиентов совершает от одной до пяти поездок в месяц, в мире таких 42%. Свыше 15 поездок в месяц совершает лишь 9% российских клиентов, в мире – 24%.

Основные причины использования каршеринга в России и мире одинаковы: это экономия, возможность выбрать тип автомобиля и решение проблемы с парковкой, говорится в исследовании. В России каршеринг развивается очень динамично: парк Москвы в 2015 г. составлял, по данным JPMorgan, около 100 машин, в 2017 г. – уже 2700, а в прошлом году достиг 11 600, отмечает партнер Arthur D. Little Артем Малков.

Еще один драйвер для каршеринга в России – развитие сервиса в регионах: сейчас в менее крупных городах каршерингом пользуется не более 7% водителей (около 20% в среднем в других странах выборки).

«В Санкт-Петербурге в 2018 г. каршеринговый парк составлял всего 1500 автомобилей, в некоторых городах-миллионниках этого сервиса пока нет. Потенциал развития еще очень велик, в том числе в Москве. В 2019 г. российский рынок каршеринга вырастет в 2-3 раза», – уверен гендиректор компании YouDrive Борис Голиков.

А сдерживающим фактором может стать тот факт, что наличие собственного автомобиля остается важным для россиян: 54% респондентов не готово отказаться от автомобиля даже при наличии полностью подходящего им каршеринга, сказано в исследовании. В мире не готово расстаться с личным автомобилем 44% водителей.

«Россия действительно показывает результат хуже развитых стран: россияне в целом все еще хотят владеть машиной, а не пользоваться ею. Но Москвы это касается в меньшей степени», – говорит руководитель группы Deloitte по оказанию услуг компаниям автомобильной промышленности Татьяна Кофанова. Другой сдерживающий фактор – не до конца урегулированные вопросы законодательства: например, как делить ответственность при ДТП, отмечает Кофанова.

Но и у россиян в сознании происходит тектонический сдвиг, что автомобилем не обязательно владеть, поэтому на нашем рынке будут появляться машины разных классов на все случаи жизни, уверен Голиков.

Дальнейшему развитию каршеринга в России будет способствовать нехватка частных гаражей и в целом мест для парковки, говорится в исследовании. Только 19% опрошенных россиян оставляет автомобиль на ночь в гараже, еще 7% пользуется общественным гаражом, в других 12 странах исследования личный или общественный гараж использует 40 и 20% водителей соответственно. Аналогичная ситуация с парковкой во время работы: только 53% россиян оставляет машину на корпоративной или общественной парковке, 45% – просто на улице. В мире эти показатели соответственно 79 и 20%.

Развитию каршеринга помогают некоторые муниципалитеты: например, Москва выделяет бесплатные парковки каршеринговым автомобилям, указывает Кофанова. Также эти сервисы поддерживают автопроизводители и дистрибуторы – скажем, инвестируют в каршеринговые сервисы, делятся технологиями, отмечает она.

При этом россияне в сравнении с другими странами не готовы предоставлять личные автомобили в пользование другим водителям (карпуллинг), а это тоже может стать драйвером развития каршеринга, говорится в исследовании. Например, вы приезжаете в аэропорт и улетаете на несколько дней, на это время можно заключить контракт с карпуллинговой компанией, которая будет использовать ваш автомобиль, поясняет Малков.

«Карпуллинг развивается параллельно с каршерингом, но далеко не так динамично как раз из-за опасения водителей предоставлять свой личный автомобиль незнакомым», – говорит он.

Только 22% россиян на вопрос «Готовы ли вы предоставить свой автомобиль другому водителю, пока не пользуетесь им?», ответили «да» или «возможно». В Японии и

Германии так ответили соответственно 30 и 31%, в большинстве других стран – почти или свыше 50% водителей, в Китае – 73%.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/06/795741-karsheringom-12>

РГ-САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ВАЛЕРИЯ ЛОЗОВСКАЯ; 2019.03.05; ПРИЛОЖИТЬ «ПОДОРОЖНИК»; ПЕТЕРБУРЖЦЫ ПРЕДЛАГАЮТ УСОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПРОЕЗДНУЮ КАРТУ

Петербургское ГКУ «Организатор перевозок» планирует выпустить 150 тысяч единых проездных билетов «Подорожник», выполненных в виде брелоков. Реакция горожан в соцсетях последовала незамедлительно: в комментариях пользователи спрашивали, почему вид носителя совершенствуется, а вот функциональность – нет.

Согласно статистике «Пассажиравтотранса», только за первое полугодие прошлого года «Подорожником» воспользовалось 23,3 миллиона пассажиров – прирост составил почти треть.

Первым, и самым основным, неудобством пассажиры считают необходимость активировать «Подорожник» в вестибюле метро: в специальном аппарате или кассе. Человек может удаленно пополнить свой баланс, но сразу же воспользоваться средствами – нет. И как быть людям, живущим в местах, где до метро нужно добираться с двумя пересадками на наземном общественном транспорте? Считается, что для них предусмотрены 30 аппаратов в гипермаркетах. Вот только 30 для многомиллионного Петербурга недостаточно.

Однако эту проблему сегодня начинают решать. С конца декабря 2018 года «Пассажиравтотранс» представил новую услугу в наземном транспорте: пассажир может активировать пополнение проездного, приложив его к терминалу для банковских карт и сразу же оплатить проезд.

Но и здесь не обошлось без нюансов: в Интернет пользователи выкладывают видеоотчеты о неудачной активации и сетуют, что операция занимает слишком много времени: в переполненном автобусе так долго стоять у валидатора просто неудобно.

Активация упростится – возможность произвести ее появится в общественном транспорте повсеместно. Возникает вопрос: а почему бы от нее и вовсе не избавиться? Производить оплату проездным подобно бесконтактной банковской карте? По словам руководителя проекта «Питертранспорт» Анатолия Хозяинова, сегодня это технически невозможно, так как система работает в режиме офлайн.

- Валидаторы и турникеты считывают информацию с карточек и на ее основе определяют, оплачен проезд или нет, а затем производят «гашение», то есть записывают информацию о проходе на карточку и списывают ресурс. Никакие серверы в момент совершения поездки не опрашиваются. Когда эта электронная система оплаты проезда (СЭКОП) проектировалась в 2007 году, онлайн-систем еще не существовало, а покрытие мобильной связи было недостаточным. Поэтому вышло так сложно. Сегодня идет разработка новой системы управления транспортом – КИСУ ГППТ, в рамках которой создается механизм проверки оплаты проезда с получением информации сразу с сервера, – поясняет эксперт.

Еще одним неудобством карты «Подорожник» является отсутствие личного кабинета: пользователь не может посмотреть все свои списания и проверить, сколько у него осталось средств, дистанционно. Бывает, что общая система дает сбой и списывает или отображает неправильное количество денег и оставшихся дней.

Другая ситуация, когда карта размагничивается. Тогда, чтобы произвести возврат средств, нужно было ехать в офис, писать заявление, ждать две недели и ехать по тому же адресу вновь – чтобы получить деньги. Примечательно, что если бы карта была потеряна, оставшиеся на ней денежные средства вернуть не удастся, так как она не была привязана к конкретному лицу.

Другой (редкой, но от этого не менее сложной) ситуацией, связанной с «Подорожником», является мошенничество в маршрутках. Водитель в этом виде транспорта должен сам выставлять стоимость поездки в ручном аппарате. Случается, что оплата существенно превышает реальную. А пассажир может об этом даже не узнать. Выход, как считают опрошенные эксперты, прост. В маршрутки нужно поставить один или два стационарных валидатора: это не только организует процесс оплаты, но и позволит водителю не отвлекаться от дороги, а лишь посматривать, чтобы пассажир приложил карточку к аппарату и на ней загорелся зеленый знак.

Проблему пытаются решать не только государственные компании. Не так давно в мессенджере Telegram появился бот, с помощью которого пользователи могли пополнять баланс, а держатели определенных типов карт – даже смотреть остаток. Но такая услуга не снискала популярности. Вероятно, люди ждут специализированного и удобного приложения: с личным кабинетом, пополнением, активацией и просмотром баланса – все в одном. Как сообщило корреспонденту «РГ» СПбГКУ «Организатор перевозок», подобное приложение разрабатывается в рамках создания уже упомянутого КИСУ ГППТ и будет представлено пассажирам до 2020 года.

P.S.

Правда, по мнению экспертов, ждать, что когда-нибудь карта «Подорожник» и подобные ей «изживут» себя, не стоит: вряд ли создатели захотят делать пластиковый носитель цифровым и полностью перемещать его в телефон. Во-первых, в таком случае потеря или поломка устройства не позволит горожанину добраться даже до дома. Во-вторых, для подобной опции нужны телефоны со специальными чипами NFC.

А сегодня из всей линейки продаваемых в России устройств такими чипами оснащены лишь 23 процента.

<https://rg.ru/2019/03/05/reg-szfo/v-peterburge-usovershenstvuiut-elektronnyj-proezdnoj.html>

ТАСС; 2019.03.05; ГЛАВУ ДЕПТРАНСА ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТСТРАНИЛИ ИЗ-ЗА НЕОСВОЕНИЯ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Губернатор Владимирской области Владимир Сипягин временно отстранил от должности директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Александра Романенко, ведомство которого в 2018 году не освоило 242 млн рублей бюджетных средств. Об этом сообщил во вторник Сипягин на своей странице в соцсети «ВКонтакте».

«Я считаю отстранение руководителя от должности на время проведения служебной проверки в его ведомстве необходимой мерой. Только так можно гарантировать ее объективный результат. Проверка в департаменте проводится по факту неосвоения бюджетных средств, которые должны были пойти на капремонт, ремонт и содержание автодорог в области», – написал губернатор.

Ранее информация о возможном увольнении Романенко, которому руководство региона предложило оставить пост по собственному желанию, стала поводом для начала широкого общественного обсуждения кадровой политики Сипягина. Жители региона собрали около 1,5 тыс. подписей против увольнения Романенко. В конце января 2019 года депутаты областного Законодательного собрания приняли постановление, в котором выразили обеспокоенность кадровыми перестановками, которые проводит губернатор.

Как уточнили ТАСС в департаменте транспорта и дорожного хозяйства, в 2018 году на ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального назначения было направлено более 641 млн рублей, на капремонт – 127 млн рублей. В 2017 году на эти цели было направлено 823 млн и почти 132 млн соответственно.

<https://tass.ru/politika/6186334>

ТАСС; 2019.03.05; АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ГРУЗОВИКОМ НА ТРАССЕ В ЮГРЕ

Вахтовый автобус во вторник попал в ДТП в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре. По предварительным данным, пострадали два человека, сообщили ТАСС в пресс-службе регионального управления МВД.

«Сегодня примерно в 10:40 по местному времени (08:40 мск) на 800-м км дороги Тюмень – Ханты-Мансийск столкнулись вахтовый автобус и «КамАЗ» с прицепом автоцистерны. Предварительно, пострадали два человека, которые были доставлены в больницу», – сказал собеседник агентства, не уточнив степень травм пострадавших.

По его словам, ДТП произошло примерно в 24 километрах от городского поселения Пойковский в ХМАО.

В департаменте здравоохранения Югры ТАСС уточнили, что водитель «КамАЗа» находится в тяжелом состоянии. Второй пострадавший переведен на амбулаторное лечение.

«Пострадавший в ДТП водитель «КамАЗа» доставлен в Пойковскую районную больницу. Здесь ему оказывается вся необходимая медицинская помощь, состояние – тяжелое. Второй пострадавший отпущен на амбулаторное лечение», – сказал собеседник агентства. Как сообщили ТАСС в департаменте гражданской защиты населения Югры, пассажиры автобуса доставлены к месту работы. Сейчас на участке дороги, где произошло ДТП, организовано реверсивное движение.

<https://tass.ru/ural-news/6186527>

ПРАЙМ; 2019.03.05; КАБМИН РАЗРЕШИЛ РЖД ПРОДАТЬ ПРИНАДЛЕЖАЩИЕ МОНОПОЛИИ 25-35% GEFSCO НА IPO

Добавлены подробности и контекст (после третьего абзаца).

Правительство РФ разрешило РЖД продать принадлежащие монополии 25-35% логистической компании Gefco на IPO, следует из распоряжения на официальном интернет-портале правовой информации.

РЖД владеют 75% Gefco, остальные 25% – у французской группы Peugeot-Citroen (PSA). Gefco в октябре 2018 года сообщила, что рассматривает возможность IPO на бирже Euronext в Париже, и размещение может состояться в 2019 году, если этому будут способствовать рыночные условия и компании удастся получить необходимые разрешения. РЖД, говорилось в сообщении Gefco, может сократить свою долю в логистической компании в рамках IPO до менее 50%, PSA – до менее 10%.

«Согласиться с предложением Минэкономразвития России, согласованным с Минтрансом России и ОАО «Российские железные дороги», о продаже открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» обыкновенных ... акций акционерного общества «Жефко» ... в ходе первичного публичного предложения в количестве, составляющем не менее 25% уставного капитала акционерного общества «Жефко» плюс 1 акция, но не более 35% ... минус 1 акция», – говорится в опубликованном во вторник распоряжении.

Добавляется, что бумаги должны быть проданы по цене не ниже рыночной, определенной на основании отчета оценщика, и не ниже номинальной стоимости акций.

Источник РИА Новости, знакомый с планами размещения Gefco, сообщал в январе, что IPO может состояться во втором квартале 2019 года. Он добавлял, что компания выбирает оптимальное окно для размещения.

Gefco входит в десятку крупнейших логистических компаний Европы, представлена более чем в 150 странах.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ЗАПУСТИЛ ПОЕЗД МЕЖДУ ЕКАТЕРИНБУРГОМ И НОВОРОССИЙСКОМ

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) запустило поезд между Екатеринбургом и Новороссийском, сообщила компания.

Первый контейнерный поезд с фанерой и сталью отправился со станции Екатеринбург-товарный по выделенной твердой нитке графика и прибыл в порт Новороссийска 3 марта.

Как отмечается в сообщении, перевозки в составе контейнерного поезда позволяют сократить сроки доставки грузов до 4 дней.

«Запуск контейнерного поезда был организован в первую очередь для наших клиентов, которые испытывают трудности с соблюдением сроков доставки при отправке контейнеров в порт. Поезд будет курсировать на регулярной основе, пока это один раз в месяц. Перевозка контейнеров с использованием данного сервиса не только существенно сокращает сроки доставки товаров в порт для отправки на экспорт, но и обеспечивает прогнозируемую дату прибытия, так как поезд следует по жесткой нитке графика», – сообщил исполняющий обязанности директора Уральского филиала «Трансконтейнера» Андрей Кривошапкин, слова которого приводятся в сообщении.

Отправка следующего поезда запланирована на третью декаду марта.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; ФЕВРАЛЬ «СЪЕЛ» ПОЛОВИНУ ЯНВАРСКОГО РОСТА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ, ДИНАМИКА ЭКСПОРТА ТОПЧЕТСЯ У НУЛЯ

Грузовые перевозки на железных дорогах РФ в январе-феврале 2019 года увеличились на 0,7% по сравнению с тем же периодом 2018 года, до 221,1 млн тонн, следует из материалов ОАО «Российские железные дороги», с которыми ознакомился «Интерфакс».

По итогам января рост составлял 1,3%.

При этом объемы транспортировки внутри страны увеличились на 1,2% (в первом месяце года – на 2,5%), составив 126,6 млн тонн. В то же время, экспорт вырос только на 0,2% (против +0,1%), до 79,3 млн тонн; транзит – на 3%, но его доля невелика – 3,9 млн тонн. Импорт в январе сократился на 3%, до 11,2 млн тонн.

Рост международных перевозок через порты страны в январе-феврале составил 4,6% (доставлено 54,2 млн тонн). При этом транспортировка грузов через сухопутные пограничные переходы сократилась на 5,7% (до 40,3 млн тонн).

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; ДОЛЯ НЕФТИ В Ж/Д ОТПРАВКАХ ГРУЗОВ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ВЫРОСЛА В НАЧАЛЕ 2019 Г

Доля нефти в структуре отправки грузов на экспорт через порты повысилась в начале 2019 года.

Согласно данным ОАО «Российские железные дороги», если по итогам 2018 г. она составляла 26,1%, то по итогам января-февраля 2019 г. – 28,8%. За первые два месяца года перевозки этого вида грузов выросли на 5,4%.

В структуре экспортного грузопотока в январе-феврале 45,5% приходилось на уголь, 8,5% – на черные металлы, 6,3% – на удобрения, 3,2% – на зерновые грузы. В 2018 г. доля угля составляла 46,6%, черных металлов – 8,9%, удобрений – 6,7%, зерновых – 3,7%.

В целом за январь-февраль ж/д отправка грузов в морские порты возросла на 4,4%, до 52,4 млн тонн – за счет увеличения погрузки угля на 8,6%, руды – на 23,6%, бумаги – на 5,4%, лесных грузов – на 4,4%.

При этом в направлении стивидоров Северо-Запада по итогам двух месяцев она сократилась на 2,3% (до 21,7 млн тонн), в то время как в южном направлении – увеличилась на 9,3% (до 13,6 млн тонн), в дальневосточном – на 9,9% (до 17 млн тонн).

ГУДОК; БОРОДАЕВСКАЯ МАРИЯ; 2019.03.05; ПОДСПОРЬЕ ДЛЯ МАГИСТРАЛЕЙ

Министерство транспорта РФ подготовило проект постановления правительства об изменении уставного капитала ОАО «РЖД». Его увеличат на 40 млрд руб. для модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

Документ опубликован на портале regulation.gov.ru и находится на стадии общественного обсуждения, которое завершится 8 марта. Проект постановления предполагает увеличение уставного капитала холдинга за счет средств Фонда национального благосостояния путем размещения привилегированных акций ОАО «РЖД». Основная цель нормативного акта – увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба. Проекты модернизации инфраструктуры на этих участках входят в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (Магистральный план, «Гудок» писал о его основных параметрах в октябре 2018 года). В частности, планируется обеспечить увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба до 182 млн тонн – примерно в полтора раза по сравнению с нынешними показателями.

Напомним, что в последний раз уставный капитал холдинга с аналогичной целью увеличили в декабре 2018 года – тогда из 54,88 млрд руб. на модернизацию железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба с развитием пропускных и провозных способностей решили направить 20 млрд руб.

По словам Федора Пехтерева, советника первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Вадима Михайлова, утвержденная правительством программа по развитию инфраструктуры БАМа и Транссиба содержит в себе все необходимые меры, которые позволят достичь контрольных цифр до 2024 года.

«Она предполагает строительство дополнительных главных путей, развитие станций, усиление энергообеспеченности, повышение весовых норм, использование для увеличения пропускной способности инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой – 25 тонн на ось. Сегодня ученые, в частности специалисты АО «ВНИИАС», разрабатывают систему интервального регулирования, которая предусматривает организацию бесветофорного пропуска поездов. Технология позволит в 1,5-2 раза увеличить пропускную способность. Тем не менее утвержденная правительством программа позволяет достичь необходимых показателей, даже если технологию не введут в эксплуатацию», – рассказал эксперт «Гудку».

Проект постановления правительства не содержит подробного перечня проектов, на которые направят дополнительные средства. В данный момент продолжается развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Его целью является увеличение пропускной способности железных дорог Забайкалья и Дальнего Востока для обеспечения дополнительного объема перевозок грузов российских компаний. Модернизация инфраструктуры включает в себя строительство дополнительных главных путей, обновление контактной сети, замену стрелочных переводов на БАМе и Транссибе.

«Серьезная программа развития у Восточного полигона, чтобы инфраструктура железнодорожного транспорта соответствовала мощностям инфраструктуры портов», – добавил Федор Пехтерев.

Автором программ, которые позволят достичь целевых показателей, является АО «Институт экономики и развития транспорта» (дочернее общество ОАО «РЖД»), оно же и контролирует их исполнение.

Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин отметил, что залогом реализации целевых показателей пропускной способности БАМа и Транссиба является оценка того, насколько уже модернизированные участки инфраструктуры в состоянии привлечь грузы.

«Необходимо проводить мониторинг загруженности инфраструктуры на модернизированных участках и участках, где прошло расширение пропускных или

провозных способностей. Таким образом, будет видно, насколько те усилия и деньги, которые мы на это затратили, в оперативном режиме себя окупают», – резюмировал Павел Иванкин.

Вступление проекта нормативного правового акта в силу запланировано на июнь 2019 года.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1455652>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.03.05; В РЖД ОТКРЫЛИ ОНЛАЙН-СЕРВИС ПО ПОИСКУ ЗАБЫТЫХ ВЕЩЕЙ

Найти забытые вещи пассажиры поездов дальнего следования смогут с помощью онлайн-сервиса, который начал работать на официальном сайте компании «Российские железные дороги» (РЖД).

Для розыска вещей достаточно заполнить электронную заявку в разделе «Пассажирам». В анкете указывается имя, номер билета, телефон, электронная почта и четыре последние цифры номера документа, по которому был оформлен билет.

Кроме того, нужно составить описание забытых вещей и указать, где предположительно они были оставлены в вагоне. Опознать свои вещи пассажир сможет по фотографии.

Поиск вещей возможен в течение 30 дней с начала поездки, уточняют в РЖД.

Ежемесячно обрабатывается до 1500 заявок о забытых вещах. Новый сервис позволит значительно упростить и ускорить процедуру, поясняют в компании.

<https://rg.ru/2019/03/05/v-rzhd-otkryli-onlajn-servis-po-poisku-zabytyh-veshchej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2019.03.05; СУДНЫЙ ДЕНЬ ДЛЯ МАЗУТА; КАК РОССИЯ ПЕРЕЖИВЕТ ЗАПРЕТ НА «ГРЯЗНОЕ» МОРСКОЕ ТОПЛИВО

С 2020 года Международная морская организация (ИМО) снизит допустимое содержание серы в судовом топливе с 3,5% до 0,5%. Это означает, что «грязное» бункерное топливо нельзя будет использовать на международном морском транспорте. Ограничения снизят спрос, а следом и цены на высокосернистый мазут, что сократит объемы его производства и экспорта из России. Тем не менее российской нефтепереработке это может быть даже на руку: взамен она сможет предложить мировому рынку дизель, которого в стране в достатке за счет модернизации заводов.

ИМО устанавливает требования по сокращению вредных выбросов с судов с 2005 года. Оксид серы – одно из основных загрязняющих веществ. Сейчас содержание оксида серы ограничено уровнем 0,1 % в зонах особого контроля выбросов серы (SECA), куда относятся порты Евросоюза (Балтийское и Северное моря, пролив Ла-Манш), прибрежные зоны США и Канады, Карибское море, Бохайский залив, дельта реки Янцзы и Жемчужной реки. В остальных акваториях допускается содержание серы до 3,5%.

Рынок морского бункерного топлива потребляет половину произведенного в мире мазута. В России производство в 2018 году составило 46,4 миллиона тонн, большая часть ушла на экспорт, где велики доли Нидерландов, Мальты и США, следует из данных таможенной службы. По подсчетам Thomson Reuters, содержание серы более чем в 90% российского мазута выше 1%.

В России власти стимулируют производителей нефтепродуктов модернизировать заводы под выпуск более экологичного топлива (программа модернизации идет с 2011 года). Последние меры предусматривают введение отрицательного акциза на темное судовое топливо с содержанием серы до 1,2% и внедрение установок гидрокрекинга для производства дистиллятов, в том числе газойля.

Для судовладельцев альтернативой высокосернистому мазуту могут стать СПГ или малосернистые дистилляты. Еще один вариант – установка скрубберов на судах, они абсорбируют серу оксидами цинка. Это не самый удобный способ, так как скрубберы

могут занимать до четверти полезной площади судна, а очистка выхлопов напрямую зависит от объема абсорбента на борту.

Спрос на российский высокосернистый мазут после 2020 года может быть обеспечен странами с менее жесткими экостандартами (преимущественно Азия) для использования на суше, а также в качестве топлива для судов со скрубберами, говорится в энергобюллетене Аналитического центра при правительстве РФ. В меньшей степени высокосернистый мазут могут использовать в топливных смесях. Кроме того, в России возможно применение высокосернистого мазута для производства дизеля на новых установках гидрокрекинга.

За соблюдением ограничений по выбросам должны следить государства, где зарегистрированы морские суда, и сами порты. Некоторые судоходные компании рассчитывают на временное отступление портов от правил в случаях, когда судовладелец предоставит документ об отсутствии топлива нужной чистоты по маршруту следования. Что касается российской нефтепереработки, то крупнейшая нефтекомпания РФ может понести убытки от новых ограничений ИМО,

но в целом по рынку, скорее всего, это будет компенсировано продажами качественного низкосернистого дизеля, на который будет расти спрос на фоне его «выдворения» с материковой части ЕС (речь о «дизельгейте»), считают в Институте развития технологий ТЭК.

<https://rg.ru/2019/03/05/kak-rossiia-perezhivet-zapret-na-griaznoe-morskoe-toplivo.html>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ КОЗАЧЕНКО, БОГДАН СТЕПОВОЙ, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.03.06; ХОЛОДНАЯ ВОЛНА: ИНОСТРАНЦАМ СОЗДАЛИ ПРАВИЛА ПРОХОДА СЕВМОРПУТИ; ВОЕННЫМ КОРАБЛЯМ И СУДАМ ПРИДЕТСЯ УВЕДОМИТЬ РОССИЮ О СВОИХ ПЛАНАХ ЗА 45 СУТОК

Россия берет под защиту Северный морской путь. Правительство разработало правила прохода по нему иностранных военных кораблей (документ имеется в распоряжении «Известий»). Представители США не раз заявляли, что также заинтересованы в СМП и Россия «не имеет права диктовать там свои условия». Однако с принятием новых правил ситуация изменится.

Военным кораблям и судам теперь придется уведомить Россию о своих планах за 45 суток и обязательно брать на борт российских лоцманов. В проходе может быть и отказано, а в случае несанкционированного движения по СМП, как считают эксперты, Россия сможет применять чрезвычайные меры вплоть до ареста или уничтожения судна.

Правила были разработаны из-за «активизации в Арктической зоне военно-морской деятельности различных государств». Они направлены на сохранение контроля над экологией и торговым судоходством.

Буквально в среду командующий Европейским командованием ВС США генерал Кертис Скапаротти заявил во время слушаний в сенате, что «Соединенные Штаты готовы сдерживать Россию в Арктике», так как имеют в СМП «ресурсную и коммерческую заинтересованность».

Интересный север

Особый интерес к русскому Северу США и другие страны НАТО проявляют давно и не ограничиваются словами. В прошлом году по Севморпути без предупреждения прошел корабль тылового обеспечения ВМС Франции «Рона». Командир корабля тогда заявил, что целью похода было «развитие наших знаний о регионе».

Корабли с крылатыми ракетами на борту, проходящие по Севморпути, несут серьезную угрозу России, так как держат под прицелом фактически все военные и политические центры страны.

В сложившейся международной обстановке контроль над СМП России просто необходим, заявил «Известиям» зампред комитета Госдумы по международным делам Алексей Чепя.

По мнению президента Центра глобальных интересов в Вашингтоне Николая Злобина, новые правила прохода СМП являются продолжением последовательной политики.

- Россия давно встречает недовольство со стороны США, Канады и целого ряда европейских стран, даже Китай претендует на доступ к Северу, – пояснил эксперт.

Государство рассчитывает нарастить грузооборот на Северном морском пути до 80 млн т. Как отметил военный эксперт Владислав Шурыгин, прописать правила прохода СМП для иностранных военных кораблей «нужно было еще вчера».

- НАТО и США вполне могут попытаться создать очередной очаг напряженности у наших границ. И проход французского военного корабля это доказывает, – отметил эксперт. – Корабли будут заходить, проводить определенное время и уходить. Потребуется следить за ними и брать на сопровождение.

Такие правила

Согласно новым правилам, иностранное государство должно будет отправить уведомление о походе своих плавсредств по северному пути за 45 суток до его начала.

В документе требуется указать название военных кораблей и судов, цель, маршрут и сроки плавания. А также перечислить основные параметры – водоизмещение, длину, ширину, осадку и характеристики энергетической установки. Наконец, сообщить воинское звание и фамилию капитана судна.

Также появится требование брать на борт российских лоцманов. В случае осложнения ледовой обстановки именно российские ледоколы должны будут обеспечить иностранным судам проводку.

Корабли должны выполнять требования защиты морской среды от загрязнения. В случае возникновения аварийной ситуации или ухудшения ледовой обстановки командиры должны послать в ближайший российский порт или военно-морскую базу сообщение о происходящем.

- Если российская сторона придет к выводу, что судно старое, имеет непригодную для ледовых морей обшивку или неподготовленный экипаж, его проход может быть запрещен, – рассказал «Известиям» вице-президент Российской ассоциации морского права, профессор Камилль Бекашев.

Если корабль или судно последует по Севморпути без разрешения, российская сторона может применить принудительные меры по его остановке, вплоть до чрезвычайных, – арест или уничтожение судна-нарушителя, считает профессор.

- Международное морское и национальное законодательства позволяет это сделать, так как судно угрожает мореходству, экологии и человеческим жизням, – пояснил Камилль Бекашев.

В мутной воде

Представители США не раз заявляли в пику России, что Севморпуть должен быть транспортной артерией, открытой для всего мирового сообщества. Последний раз об этом в 2018 году официально заявлял командующий Береговой охраной США адмирал Пол Зукунфт.

Действительно, СМП проходит не только в пределах территориальных вод России, тем не менее, наша страна имеет законное право регулировать судоходство по всему пути, отметил Камилль Бекашев.

- Это исторически сложившаяся единая транспортная коммуникация, которая считается нашим национальным достоянием, – говорит Камилль Бекашев. – Так записано в законе «О внутренних морских водах и территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации». Выходит маршрут за пределы территориальных вод или нет – значения не имеет. В Конвенции ООН по морскому праву 1982 года есть статья 234, в которой говорится, что в морских районах, покрытых льдами, прибрежные страны могут устанавливать более жесткие нормы прохода судов, чтобы избежать предотвращения загрязнения окружающей среды.

США оспаривают права прибрежной страны устанавливать правила прохода кораблей в северных широтах не только у России. Они не признают и право Канады распоряжаться арктическими маршрутами.

Претензии США в отношении Севморпути уходят корнями во времена холодной войны – еще в 1964 году Вашингтон и Москва обменялись нотами протеста из-за попытки американских судов несанкционированно проследовать вдоль побережья СССР.

Правила прохода военных кораблей нужны, отметил военный историк Дмитрий Болтенков.

- США свойственно самостоятельное толкование законов, – рассказал «Известиям» Дмитрий Болтенков. – Так, 11 февраля 1992 года лодка SSN-689 «Батон-Руж» в уже российских водах столкнулась с лодкой Б-276 «Кострома». А с точки зрения США, в момент столкновения «Батон-Руж» была в международных водах. То, что она при этом еще вела разведдеятельность, осталось за кадром.

США пытаются нагнетать напряжение вокруг Севморпути в том числе и по экономическим причинам, отметил член комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Франц Клинецвич. Он отметил, что Севморпуть короче и рентабельнее других маршрутов доставки грузов между Азией и Европой.

Потенциально, по некоторым оценкам, по северному пути могут перевозиться до половины евроазиатских грузов. Речь идет о торговом обороте в сотни миллиардов долларов. США как крупной торговой державе не выгодно развитие российского маршрута.

Николай Злобин считает, что усиление контроля России за северными путями может вызвать ответную реакцию также со стороны Норвегии и Канады.

Но если США увеличат свое военное присутствие на Севере, это будет противоречить сразу нескольким международным договорам – о демилитаризации Арктики и вооружениях в Европе, говорит Николай Злобин.

И хотя этот договор ни Россия, ни страны Запада не ратифицировали, до сих пор он в основных чертах соблюдался.

<https://iz.ru/852943/aleksei-kozachenko-bogdan-stepovoi-elnar-bainazarov/kholodnaia-volna-inostrantcam-sozdali-pravila-prokhoda-sevmorputi>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; ПОРТОВИКИ ПРОТИВ ЗАПРЕТА НА ЭКСПОРТ ЛОМА ИЗ РФ, НЕ ВИДЯТ ЕГО ДЕФИЦИТА У МЕТАЛЛУРГОВ

Ассоциация морских торговых портов (АСОП) выступает против введения запрета на экспорт лома из РФ.

«По оценке АСОП, дефицит металлолома для переработки на российских металлургических предприятиях отсутствует, а суммарный объем заготовки превышает потребности российской металлургии. При этом значительные объемы экспорта (этого груза – ИФ) осуществляются через порты тех регионов, где нет предприятий по его переработке», – говорится в сообщении объединения.

«В целом переработка лома на российских металлургических предприятиях, поставка его на экспорт, объемы рынка и направления транспортировки, наличие/отсутствие локальных дефицитов для тех или иных участников отрасли определяются, прежде всего, экономическими обстоятельствами и экономической целесообразностью такой деятельности», – подчеркивает ассоциация.

Запрет экспорта лома черных металлов, по мнению АСОП, может привести к «существенным негативным последствиям» для специализированных портовых операторов. В 2018 г. более чем 40 стивидорами во всех регионах страны было отгружено на экспорт чуть более 4 млн тонн этого вида груза. При этом у ряда портов металлолом составляет весомую долю грузооборота (до 30-40%).

«Перевалка осуществляется, как правило, на специализированных комплексах, включающих обустроенные площадки для накопления судовых партий и высокопроизводительное перегрузочное оборудование, создание и обустройство которых потребовало от портовых операторов целевых инвестиций. Ограничение экспорта лома приведет к обесценению инвестиций, непроизводительным тратам на содержание простаивающих мощностей до перепрофилирования, сокращению квалифицированного персонала», – считает ассоциация.

Также АСОП отмечает, что уже заключены договоры перевалки на 2019 г., объемы груза гарантированы внешнеторговыми контрактами. «В случае запрета экспорта на 6 месяцев будет в значительной мере подорвано доверие к российским поставщикам, а их место на мировом рынке займут компании из США, Китая и других стран», – говорится в сообщении. Ассоциация считает, что инициатива «искусственного» запрета носит «недобросовестный конъюнктурный характер», нарушает права участников транспортной отрасли, предполагает необоснованные преференции для металлургов в ущерб портовикам.

По мнению АСОП, ограничение экспорта лома может иметь и «негативные последствия для экономики РФ» из-за снижения налоговых отчислений стивидоров (налог на прибыль на эти виды работ в 2018 г. составил порядка 700 млн руб.) и недополучению вывозной экспортной пошлины (в 2018 г. – 20 млн евро за 4 млн тонн). «При этом значительная часть продукции трубной промышленности также предназначена для экспорта, но экспортная пошлина на такую продукцию составляет 0% против 5% (но не менее 5 евро за тонну) для лома черных металлов», – добавляет ассоциация.

Ассоциация напоминает, что сейчас в министерстве промышленности и торговли РФ рассматривается инициатива Фонда развития трубной промышленности (ФРТП) о запрете экспорта лома черных металлов из России на 6 месяцев «в связи с существующим и прогнозируемым, по данным ФРТП, внутри страны дефицитом металлургического сырья, в частности, лома черных металлов».

ГУДОК; ПЛЕТНЕВ СЕРГЕЙ; 2019.03.05; ПОРТАМ РОССИИ ПРОДЛИЛИ ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ

До 2024 года согласно Комплексному плану модернизации и развития магистральной инфраструктуры, принятому правительством в феврале этого года, в морские порты должно быть инвестировано 927 млрд руб. из 6,348 трлн, направленных на развитие транспорта в целом.

Такие инвестиции должны увеличить перевалочную мощность терминалов на 337 млн тонн по сравнению с 2017 годом. Однако пока определенность с частными и государственными инвестициями в терминалы как раз есть до 2021 года. Именно до этого периода **Минтранс** совместно со стивидорами разработал дорожные карты развития портовой инфраструктуры.

Стивидорам спутали планы

На начало 2019 года, по данным **Минтранса**, в России зарегистрировано 67 морских портов и 880 перегрузочных терминалов общей мощностью свыше одного миллиарда тонн. У сотен частных владельцев очень трудно собрать и консолидировать планы инвестиций, но тем не менее **Минтранс** пытается сейчас поставить это на системную основу. В феврале заместитель руководителя **Росморречфлота** Надежда Жихарева сообщила, что правительство планирует сделать обязывающим документом декларации о намерениях инвестиций в портовой сфере.

Теперь, по словам чиновницы, **Минтранс** планируется наделить полномочиями по определению требований к форме и содержанию такой декларации. На ее основе планируется заключать инвестиционные соглашения между частными инвесторами,

Росморречфлотом и местными администрациями. В этом случае государственные органы смогут получать более точную информацию о частных инвестициях.

Как пояснил «Гудку» председатель комитета инвестиционных программ развития портовой инфраструктуры и производственных вопросов Ассоциации морских торговых портов Дмитрий Морозов, конкретные и официальные цифры частных инвестиций в терминалы сейчас можно найти лишь в трех дорожных картах развития морских портов до 2020 года (с возможностью продления до 2030 года). Эти дорожные карты по трем основным морским бассейнам были подготовлены в течение 2015-2017 годов и приняты в марте 2018 года на правительственной комиссии по транспорту.

«Именно в дорожных картах наиболее профессионально увязаны все вопросы частных инвестиций в морские терминалы, федеральных – в инфраструктуру, железнодорожные и автомобильные подходы, – говорит Дмитрий Морозов. – Проекты были синхронизированы по срокам и направлениям».

В документах мероприятия по модернизации и созданию новой портовой инфраструктуры разделены на три группы. В первую входят те, которые уже находятся в стадии реализации и с высокой долей вероятности будут выполнены. Именно по ним и указаны точные суммы инвестиций. К проектам второй группы отнесены те, которые смогут покрыть дефицит портовой инфраструктуры. Он может образоваться к 2020 году, исходя из прогнозов социально-экономического развития России и внешней конъюнктуры. В третью вошли стройки, которые можно будет реализовать уже после 2020 года, если внешняя мировая конъюнктура по-прежнему будет благоприятствовать расширению экспорта.

Проекты особой важности

Комплексный план модернизации и развития магистральной инфраструктуры, который недавно одобрен правительством, рассчитан до 2024 года за счет того, что включил в себя мероприятия второго этапа из дорожных карт. Кроме того, он несколько сместил акценты в плане финансовых приоритетов. Как пояснили «Гудку» в **Росморречфлоте**, государственные средства в большей степени пойдут на северные порты. В комплексном плане есть национальный проект «Северный морской путь», который стыкуется с планами по развитию портовой инфраструктуры и создаст определенную синергию.

Так, в Арктическом бассейне прирост мощностей, согласно комплексному плану, составит 64,7 млн тонн, в том числе за счет угольного терминала «Лавна» в Мурманске мощностью 18 млн тонн, а также порта Диксон. Здесь строятся два терминала: угольный – «Чайка» Арктической горной компании, осваивающей Лемберское месторождение, и нефтяной терминал «Таналау» Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождений «Роснефти». Суммарно мощность Диксона прибавит порядка 10 млн тонн. И ранее по соответствующей дорожной карте северо-западное направление и Арктический регион также смотрелись наиболее перспективными в плане развития. Именно там до 2020 года ожидается наибольший прогноз по экспорту в оптимистическом сценарии – 73,4 млн тонн. Правда, при этом учитывается переориентация грузовой базы с портов Прибалтики, которая сейчас составляет порядка 40 млн тонн.

Новый комплексный план предполагает, что в другие, уже более-менее освоенные направления экспорта вкладываться будут преимущественно частные инвесторы, а государственная поддержка останется минимальной. «То, что основной объем государственных средств пойдет на поддержку строительства арктической инфраструктуры, конечно, не значит, что другие направления не будут реализовываться, – пояснил Дмитрий Морозов. – Развитие северных портов – государственная задача. А для остальных предполагается задействовать другие механизмы, в частности концессию и инфраструктурную ипотеку».

В этом смысле характерно развитие азово-черноморского направления. Если еще несколько лет назад предполагалось, что федеральный бюджет в определенной мере будет

участвовать в концессии по созданию сухогрузного района Тамань, то сейчас это полностью возложено на частных инвесторов, а государство через ОАО «РЖД» занимается расширением железнодорожных подходов к этому бассейну, учитывая при этом и Крым, и необходимость доставки грузов в другие порты региона.

По Азово-Черноморскому бассейну предполагается увеличить возможности перевалки на 103,9 млн тонн, в том числе за счет создания сухогрузного района порта Тамань – на 62 млн тонн.

Дальневосточное направление сегодня одно из самых привлекательных для экспортеров, и там планируется развить мощности перевалки за шесть лет в наибольшей степени – на 130,7 млн тонн. Здесь стоит задача обеспечения необходимого объема конкурентоспособных мощностей для российских экспортеров минерально-сырьевых товаров на ключевых рынках, в частности Азиатско-Тихоокеанского региона. Наибольший прирост дадут новые терминалы в бухте Мучка – 24 млн тонн и развитие транспортного узла Восточный-Находка – 31 млн тонн.

«Главная задача ОАО «РЖД» состоит в том, чтобы мощность железнодорожных подходов к портам соответствовала перевалочным мощностям, и мы ориентируемся на документы, которые принимает правительство, – говорит советник первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Федор Пехтерев. – Будет ли выполнено то, что планируют инвестировать владельцы терминалов, зависит от конъюнктуры внешних рынков. Понятно, что если Индия, Китай и Юго-Восточная Азия станут сокращать импорт угля, то никто не будет строить дополнительные мощности на Дальнем Востоке и инвесторы откажутся от своих планов. Но наши инвестиционные программы рассчитаны исходя из того, что нам предлагает правительство».

По его словам, северо-западному и арктическому направлениям РЖД будут уделять повышенное внимание и предполагают реализовать ряд мероприятий на подходах к Мурманску и Архангельску.

Согласно проекту Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, инвестиции в расширение провозных способностей к портам содержатся в двух разделах. Это проекты, связанные с выполнением поручений президента и Правительства РФ (в него вошли те, что направлены на развитие Восточного полигона и подходов к портам Азово-Черноморского бассейна), и, собственно, само развитие железнодорожной инфраструктуры (туда входят подходы к портам Северо-Запада и Арктического бассейна). Сумма инвестиций с 2017 по 2025 год определена по Дальнему Востоку более чем в 710 млрд руб. (250 млрд руб. в целом на завершение первого этапа модернизации БАМа и Транссиба до 2020 года и 460 млрд – второй этап, до 2025 года), по Азово-Черноморскому – 122,25 млрд руб., по Северо-Западу – 221,5 млрд руб., по арктическому направлению – 236 млрд руб. (включает также инвестиции в Северный широтный ход).

Поправка на груз

Однако цифры носят ориентировочный характер. К примеру, размер инвестиций в Мурманский транспортный узел и Арктический регион будут напрямую зависеть от того, сумеют ли грузоотправители выйти на 80 млн тонн перевозок, который к

2025 году заявлен по Северному морскому пути. То, что это трудная задача, признают даже в **Минтрансе**, и объемы вложений по годам неизбежно будут корректироваться по мере наращивания грузопотока.

<https://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1455631>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; МОЩНОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ЗЕРНОВОГО ТЕРМИНАЛА ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЗЕРНА МОГУТ ВЫРАСТИ ДО 33,5 МЛН ТОНН

Мощности Дальневосточного зернового терминала, с которым во многом связаны перспективы экспорта продукции российского АПК в страны Юго-Восточной Азии, в

будущем позволят увеличить объем перевалки зерна до 33,5 млн тонн в год, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики.

Инвестиционный проект «Специализированный зерновой терминал в морском порту Зарубино» предполагает строительство зернового терминала, перевалочные мощности которого к 2023 году составят 10 млн тонн в год. Проект реализует «Объединенная зерновая компания» (ОЗК), которая создала дочернее предприятие – ООО «ДВЗТ» (проектная компания). Его уставный капитал составляет 711 млн рублей.

В настоящее время в порту ведутся проектно-изыскательские работы

Проект планируется реализовать в два этапа. На первом предусмотрено строительство пускового комплекса терминала мощностью перевалки 3,5 млн тонн в год. Планируемый срок ввода – первое полугодие 2020 года.

На втором этапе, рассчитанном на 2021-2022 годы, намечено увеличение мощности перевалки до 10 млн тонн в год.

«Возможности терминала позволяют в дальнейшем увеличить объем перевалки зерна до 33,5 млн тонн», – заявили в пресс-службе.

Проект включен в «дорожную карту» развития до 2020 года (с возможностью продления до 2030 года) морских портов Дальневосточного бассейна и Восточной Арктики, а также развития подходов к этим морским портам, утвержденную протоколом заседания правительственной комиссии по транспорту от 22 марта 2018 года.

ТАСС; 2019.03.06; СУД ЮЖНОЙ КОРЕИ ПРИГОВОРИЛ ПЯТЕРЫХ РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ К ТЮРЕМНЫМ СРОКАМ

Южнокорейский суд приговорил в среду пятерых российских моряков с судна «Палладий» к реальным тюремным срокам. Об этом сообщил корреспонденту ТАСС консул РФ в Пусане Роман Быков.

«Сегодня состоялось оглашение приговора. Судовладелец получил 2,5 года заключения, капитан – один год, еще трое моряков – по 10 месяцев, старшему механику назначен приговор с отсрочкой наказания, что в южнокорейской практике означает условный срок», – сказал дипломат.

По его словам, приговор вступает в силу через неделю, до этого времени моряки могут подать апелляцию. Быков сообщил, что в ближайшее время сотрудники консульства в Пусане планируют посетить следственный изолятор, где содержатся россияне.

Российское судно «Палладий» было задержано в Пусане в августе 2018 года за долги по зарплате. В начале сентября оно предприняло попытку уйти из Южной Кореи без оформления необходимых документов, игнорируя требования властей вернуться в порт. В результате к его задержанию был привлечен корабль береговой охраны и вертолет с десантом. При задержании команда оказала сопротивление южнокорейским властям.

После этого судовладелец, капитан, старший механик и один из матросов были задержаны и помещены под стражу, еще два матроса дожидались суда на борту судна.

<https://tass.ru/proisshestiya/6189951>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; СУД ОБЯЗАЛ ТОЛЬЯТТИАЗОТ СНЕСТИ РЯД ОБЪЕКТОВ В ПОРТУ ТАМАНЬ

Арбитражный суд Краснодарского края обязал ПАО «Тольяттиазот» (МОЕХ: TLAZ) снести ряд построек в порту Тамань по иску краевой администрации, говорится в материалах картотеки арбитражных дел.

Речь идет о 12 объектах недвижимости (здания и строения, в основном, незавершенные), возведенные «Тольяттиазотом» в порту: административно-бытовой корпус, трансформаторные подстанции, бараки, гидротехнические эстакады, железнодорожное полотно, котельную, узел водоснабжения и очистные сооружения.

Резолютивную часть решения суд вынес 28 февраля. Если «Тольяттиазот» не подаст апелляцию, решение вступит в силу через месяц после того, как суд оформит его полный текст.

В настоящее время Арбитражный суд Краснодарского края также рассматривает иск «Тольяттиазота» к краевой администрации о взыскании 3,5 млрд рублей расходов, поданный в июле 2017 года. Рассмотрение приостановлено до вступления в силу судебного акта по первому делу. При этом в декабре 2018 года «Тольяттиазот» подал в суд заявление об изменении исковых требований.

Комментариями «Тольяттиазота» «Интерфакс» пока не располагает.

Как сообщалось, ранее администрация Краснодарского края добивалась перевода указанных объектов в краевую собственность.

Согласно материалам дела по иску краевой администрации к предприятию, в 2001 году глава администрации подписал постановление о предоставлении «Тольяттиазоту» земельных участков под строительство объектов морского терминала по перевалке аммиака в Темрюкском районе.

Но, как сообщается в материалах суда, постановление противоречило нормам Земельного кодекса РСФСР и порядку предоставления земель, утвержденному в 1999 году постановлением краевого Заксобрания.

Впоследствии «Тольяттиазот» получил в долгосрочную аренду земельные участки в Темрюкском районе. В 2004 году Краснодарский край пересмотрел площадь предоставляемых компании земель, сократив ее в 4 раза, с 229,5 га до 54,3 га, в связи с чем часть объектов недвижимости оказалась за пределами участков, оставшихся в аренде у «Тольяттиазота».

Суды первой и апелляционной инстанций удовлетворили иск властей края, однако в сентябре 2017 года Арбитражный суд Северо-Кавказского округа отменил решения нижестоящих судов и направил дело на пересмотр. Окружной арбитраж объяснил свое решение тем, что часть спорных объектов не отвечает требованиям безопасности, и указал, что закон запрещает признавать право собственности на самовольные постройки, если сохранение построек создает угрозу жизни и здоровью граждан.

Кроме того, суд установил, что, хотя «Тольяттиазот» не препятствовал экспертам в доступе к спорным объектам, несколько поставленных перед экспертами вопросов остались без ответа.

Проект перегрузочного комплекса, который «Тольяттиазот» строит в порту Тамань, предполагает ввод в эксплуатацию двух очередей терминала, для перевалки аммиака и для перевалки карбамида, грузооборот которых составит 2 млн тонн и 3 млн тонн в год соответственно. Ввод первой очереди терминала был запланирован на 2017 год, ввод второй намечен на 2020 год. Общий объем инвестиций должен превысить \$300 млн.

Инфраструктура перегрузочного комплекса предусматривает три основных блока: гидротехнический комплекс, рассчитанный на прием судов дедвейтом до 50 тыс. тонн, береговой терминал, включающий объекты по перевалке аммиака и сыпучих грузов, а также ряд вспомогательных сооружений.

«Тольяттиазот» был намерен ввести терминал в Тамани в срок, несмотря на задержку ввода I очереди, говорил председатель совета директоров «Тольяттиазота» Петр Орджоникидзе журналистам в июле 2018 года.

Проект сухогрузного порта Тамань реализуется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

«Тольяттиазот» – один из крупнейших в мире производителей аммиака. Производственные мощности предприятия составляют более 3 млн тонн аммиака и 960 тыс. тонн карбамида в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; ПАКИСТАН ПРОДЛИЛ ЗАПРЕТ НА ПОЛЕТЫ В СВОЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ДО УТРА СРЕДЫ

Авиавласти Пакистана вновь продлили запрет на использование своего воздушного пространства в связи с обострением индийско-пакистанского конфликта, теперь до утра среды.

«Воздушное пространство Пакистана останется закрытым для всех операций до 8:00 UTC (11:00 мск – ИФ) 6 марта 2019 года», – говорится в извещении NOTAM, опубликованном на сайте Управления гражданской авиации Пакистана.

Как уточняется, исключение действует для операций в/из аэропортов Карачи, Пешавара, Кветты и Исламабада, которым разрешили возобновить обслуживание рейсов еще с 1 марта.

Росавиация разослала телеграмму о полном или частичном закрытии воздушного пространства для полетов над территориями Индии, Пакистана и Афганистана 27 февраля. После этого российские перевозчики заявили об изменении маршрутов и увеличении времени полетов в ряд азиатских стран, в том числе в Китай, Индию, Таиланд, Вьетнам. Запрет действовал сначала до вечера 28 февраля, затем продлевался еще несколько раз, вплоть до 11:00 мск вторника.

В страны Юго-Восточной Азии транзитом через Пакистан летают «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «Россия», AZUR air, Nordwind и iFly.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; УРОВЕНЬ АВТОМАТИЗАЦИИ ПАСПОРТНОГО КОНТРОЛЯ ДЛЯ АВИАПАССАЖИРОВ ВЫРОС БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ В 2018 Г. – SITA

Уровень автоматизации паспортного контроля для авиапассажиров вырос в 2018 году более чем вдвое по сравнению с предыдущим годом, благодаря чему доля пассажиров, воспользовавшихся таким сервисом, увеличилась с 21% до 44%, свидетельствуют данные проведенного SITA исследования Passenger IT Insights.

Усиление автоматизации и внедрение технологий способствует повышению комфорта пассажиров и степени их удовлетворенности всеми этапами путешествия.

Паспортный контроль – один из самых стрессовых процессов в ходе путешествия. Использование автоматизированных турникетов помогает улучшить удовлетворенность этим этапом на 3,85% – до 8,36 балла по 10-балльной шкале.

«Один из самых значительных выводов, которые можно сделать по результатам исследования, заключается в том, что на тех этапах проверки, где используются технологии, уровень удовлетворенности пассажиров выше. Авиалинии и аэропорты, в свою очередь, отмечают выгоду, которую приносят инвестиции в технологии, делая путешествие проще и комфортнее», – заявил председатель подразделения SITA по реализации решений для авиапутешествий Мэттис Серфонтейн.

Наибольший прирост удовлетворенности пассажиров, на 8,6%, обеспечивает автоматизация выдачи багажа после приземления. Средняя оценка этого этапа после автоматизации поднимается до 8,48.

Кроме того, исследование SITA установило, что пассажиры оценивают качество сервиса на 2,2% позитивнее, когда у них есть возможность самостоятельно сканировать документы для посадки.

По словам М.Серфонтейна, при наличии альтернативы с самообслуживанием ее выбирает более 90% туристов.

В основу 13-го ежегодного исследования SITA Passenger IT Insights легли результаты опроса, проведенного среди жителей 20 стран Северной и Южной Америки, Азии, Европы, Ближнего Востока и Африки, на которые приходится более 70% глобального пассажирского трафика.

Международная компания SITA специализируется на разработке решений в области информационных и телекоммуникационных систем для авиационной отрасли – от глобальных систем связи и инфраструктурных сервисов до информационных решений в сфере обслуживания пассажиров, внедрения концепции интеллектуального самолета eAircraft, обработки багажа, саморегистрации и других видов самообслуживания пассажиров, управления работой аэропорта и служб пограничного контроля. В настоящее время SITA насчитывает более 400 членов. Компания присутствует более чем в 1000 аэропортах по всему миру, а ее решения для пограничного контроля используются в 30 странах. Около 4,7 тыс. сотрудников оказывают круглосуточную поддержку для 2,8 тыс. клиентов в 200 странах.

ПРАЙМ; 2019.03.05; КАБМИН РФ ВНЕС В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ, ДОПУСКАЮЩИЙ ОСОБЫЙ РЕЖИМ АВИАСООБЩЕНИЯ С НОРИЛЬСКОМ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, позволяющий заключить соглашение об особом режиме осуществления хозяйственной деятельности при организации авиасообщения с Норильском, в соответствии с которым может быть ограничен доступ на рынок отдельных авиаперевозок, следует из базы данных нижней палаты парламента.

Закон запрещает заключение соглашений органов власти с хозяйствующими субъектами, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции. Законопроект наделяет правительство РФ правом определять отдельные случаи допустимости соглашений, которые могут создавать возможность ограничения конкуренции, но при этом направлены на совершенствование производства и получение покупателями выгод, соразмерных тем, что получены хозяйствующими субъектами в результате соглашений или согласованных действий.

Документ разработан во исполнение поручения президента РФ Владимира Путина от 6 июня 2018 года. Глава государства поручил внести изменения в закон о защите конкуренции, допускающие заключение между федеральными органами исполнительной власти, правительством Красноярского края, аэропортом города Норильска и авиакомпанией «Нордстар» соглашения об особом режиме осуществления хозяйственной деятельности при организации авиасообщения с Норильском, в соответствии с которым может быть ограничен доступ на рынок авиаперевозок по отдельным маршрутам.

Перед этим правительство Красноярского края представило доклад президенту, в котором предложило сформировать консорциум на базе аэропорта Норильска, АО «Авиакомпания «Нордстар» и АО «Красавиа» для обеспечения внутрирегиональных и межрегиональных авиаперевозок, который в дальнейшем может быть преобразован в холдинговую структуру. При этом предлагалось заключить между регионом, **Росавиацией**, аэропортом и авиакомпанией «Нордстар» соглашение об определении базового пассажирского авиаперевозчика.

Указывалось, что это соглашение должно содержать в себе обязательства о круглогодичных перевозках, а также положения о рассмотрении базовым перевозчиком заявок авиакомпаний на свободные слоты в аэропорту Норильска, при этом аэропорт подтверждает слоты с учетом замечаний от базового перевозчика.

Аэропорт Норильска – единственный авиатранспортный узел в Норильском промышленном регионе. В 2017 году в аэропорту было обслужено около 462 тысяч пассажиров, из них 298 тысяч (64%) перевезено авиакомпанией «Нордстар», входящей в группу компаний «Норильский никель». После реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта планируется увеличение числа авиакомпаний, которые могут осуществлять полеты в летний высокодоходный сезон, отмечается в пояснительной записке к законопроекту.

ПРАЙМ; 2019.03.05; РФ НЕДОПОЛУЧАЕТ 3,2 МЛРД РУБ В ГОД ИЗ-ЗА РЕГИСТРАЦИИ САМОЛЕТОВ В ИНОСТРАННЫХ РЕЕСТРАХ

Более 3,2 миллиарда рублей уходит ежегодно в бюджеты иностранных авиационных администраций из-за того, что самолеты российских авиакомпаний зарегистрированы в реестрах зарубежных стран, сообщил в ходе конференции «Техобслуживание и ремонт авиационной техники в России и СНГ» начальник отдела поддержания летной годности иностранных воздушных судов **Росавиации** Артем Даниленко.

На сегодняшний день практически все суда иностранного производства, эксплуатирующиеся российскими авиакомпаниями, зарегистрированы в реестрах Бермудских островов либо Ирландии. Вопрос перевода гражданского флота иностранного производства под российскую юрисдикцию давно ставится на правительственном уровне. Авиакомпании и лизинговые компании совместно с **Минтрансом** и **Росавиацией** регулярно проводят совещания по теме развития национального реестра.

«По нашим оценкам, каждый год более 50 миллионов долларов (более 3,2 миллиарда рублей) от российских авиакомпаний уходит в бюджеты иностранных авиационных администраций (Бермуды, Ирландия). Указанные средства могли бы оставаться в России и поступать в федеральный бюджет», – сказал Даниленко.

В настоящее время в российских авиакомпаниях эксплуатируется более 850 воздушных судов иностранного производства, зарегистрированных в иностранных офшорных юрисдикциях. С точки зрения международного права, указанные воздушные суда не могут считаться частью российской авиации. Это объясняется тем, что согласно положениям статьи 17 Конвенции о международной гражданской авиации, «воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы». При этом наличие «иностранной прописки» не является гарантией того, что контроль за поддержанием летной годности воздушных судов будет осуществляться на должном уровне, отмечает **Росавиация**.

В декабре Минфин опубликовал законопроект, согласно которому предлагается ввести нулевую ставку НДС на продажу и лизинговые операции с зарегистрированными в российском реестре самолетами. Кроме того, ведомство предлагает отменить НДС на ввозимые авиадвигатели, запчасти и комплектующие. Также предлагается отменить ставку НДС на импортируемые гражданские воздушные суда, зарегистрированные в госреестре РФ.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/6187494>

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/rossiya-ezhegodno-teryet-bolee-50-mln-iz-za-registratsii-samoletov-za-rubezhom/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.05; МИНТРАНС ГОТОВИТ ПРАВИЛА КОММЕРЧЕСКОГО ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

Министерство транспорта в настоящее время рассматривает вопрос о регулировании коммерческих авиационных работ. Об этом в пресс-центре «Парламентской газеты» рассказал начальник управления организации использования воздушного пространства **Росавиации** Сергей Мартыненко.

Он отметил, что объёмы и сферы применения беспилотных летательных аппаратов в России продолжают расти. Россияне ожидают, что в будущем такие устройства начнут применять в коммерческих целях, прежде всего для доставки грузов и почты.

«**Минтрансом** сегодня рассматривается вопрос о регулировании авиационных работ. Сейчас появляется запрос на выполнение таких работ в коммерческой сфере. В ближайшее время будут приняты нормативные правовые акты, которые позволяют использовать такие работы на беспилотных аппаратах», – рассказал представитель **Росавиации**.

Он отметил, что прежде всего для этого нужно обеспечить безопасность применения беспилотников. Не секрет, что прежние попытки использовать дроны для доставки грузов часто заканчивались авариями. Важно не допустить, чтобы беспилотники могли оказаться в зоне полёта пилотируемых судов, на которых могут быть пассажиры, подчеркнул Мартыненко.

<https://www.pnp.ru/politics/mintrans-gotovit-pravila-kommercheskogo-primeneniya-bespilotnikov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ГОСРЕЕСТР САМОЛЕТОВ НА БАЗЕ САР НА ОСТРОВАХ РУССКИЙ И ОКТЯБРЬСКИЙ

Минтранс РФ предлагает создать госреестр воздушных судов на базе специальных административных районов (САР) на островах Русский и Октябрьский, сообщил начальник отдела технических норм и требований транспортного ведомства Антон Никифоров.

«Стоит упомянуть особые экономические зоны, созданные на территории РФ на острове Русский и острове Октябрьский. Возможно использование их потенциала для создания конкурентоспособных и привлекательных условия для регистрации воздушных судов в нашем реестре», – сказал А.Никифоров, выступая на конференции «ТОиР авиационной техники в России и СНГ» во вторник.

Он пояснил, что отдельный госреестр создать в РФ невозможно в связи с требованиями международных стандартов ИКАО. И, поскольку все функции по регистрации поддержания летной годности возложены сейчас на **Росавиацию**, на островах Русский и Октябрьский можно было бы сделать филиалы ведомства.

При этом варианте имеющиеся сейчас в РФ налоги – НДС, таможенная пошлина при ввозе воздушных судов, транспортный налог, налог на имущество – уже не будут являться препятствием по сравнению с иностранными юрисдикциями и другими офшорами, добавил А.Никифоров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6187873>

КОММЕРСАНТЪ; КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.03.06; АВИАПАССАЖИРОВ ВЫСАДЯТ ИЗ БАГАЖНЫХ ТЕЛЕЖЕК; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРЕДЛОЖИЛО ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ В АЭРОПОРТАХ

Международный аэропорт Шереметьево (МАШ) предложил Минтрансу ужесточить правила пользования аэровокзалами. Оператор разработал типовой документ, вводящий ответственность за нарушения, начиная от попрошайничества и заканчивая использованием воздушных шаров с гелием и перевозку детей в багажных тележках.

Минтранс пока не вынес решение по законопроекту. Эксперты считают, что документ во избежание избыточного регулирования должен носить рекомендательный характер.

Как стало известно «Ъ», Международная ассоциация аэропортов (МАА) направила в Минтранс типовые правила пользования аэровокзалами, разработанные МАШ. Как следует из проекта поправок к Воздушному кодексу РФ (есть у «Ъ»), эти правила запрещают «приставать к гражданам с предложением навязать услугу», к которым относятся гостиничные услуги, упаковка багажа или перевозка таксомоторным транспортом. «Зачастую лица, осуществляющие такую деятельность, обманным путем под видом предоставления качественных гостиничных услуг отвозят потребителей в неизвестном направлении и практически принудительно склоняют к заключению договоров о предоставлении гостиничных услуг низкого качества», – говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Правила также запрещают попрошайничество и нахождение в аэропорту в «зловонной одежде», передвижение по территории аэровокзала на велосипедах, самокатах и роликах,

использование выключенных эскалаторов и траволаторов, съезд по «боковым частям и поручням эскалатора» и перевозку детей в багажных тележках. Перемещение животных разрешается только в водонепроницаемых контейнерах (за исключением собак-поводырей), а использование шаров, воздушных змеев и квадрокоптеров запрещается в принципе, так как их бесконтрольное движение может привести к вмешательству в технологические процессы аэропорта.

В МАШ говорят, что **Минтранс** поддержал инициативу разработки типового документа. «Вопрос об установлении административной ответственности за нарушение правил будет решен по усмотрению **Минтранса**», – говорят в аэропорту. В законопроекте меры ответственности не предложены; в аналогичных случаях, например при нарушении правил пользования метрополитеном Москвы, ответственность определяет КоАП города.

В Домодедово поддерживают разработку решения, которое позволит на законодательном уровне определить механизмы противодействия незаконной предпринимательской деятельности на территории транспортных объектов. «Однако параметры таких решений должны быть согласованы с авиационной отраслью», – добавили в аэропорту. Исполнительный директор МАА Сергей Никотин отмечает, что аналогичные типовые правила действуют и на других объектах транспортной инфраструктуры. Документ должен ввести правила игры, которые очертят круг ответственности пассажиров и посетителей аэропортов, отмечает он. В **Минтрансе** подтвердили получение письма, ведомство рассматривает предложения Шереметьево и МАА.

Партнер компании НАФКО Ирина Мостовая говорит, что правительство приняло поправки в КоАП, вводящие штрафы (от 100-500 руб. для физического до 2-4 тыс. руб. для юридического лица) за ходьбу по неработающему эскалатору, лежание на лавках, полу, сиденьях, чемоданах, нахождение в аэропорту в пачкающей одежде. «Однако эти поправки, введенные в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу, были отменены 30 декабря 2018 года, – рассказывает она. – Таким образом, оштрафовать за сон на чемоданах или за передвижение по аэровокзалу на гироскутере уже нельзя. Нужны ли такие правила – вопрос открытый».

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает ограничения оправданными. «К примеру, шары с гелием абсолютно безопасны, пока они не покидают территорию аэровокзала, – говорит эксперт. – Но в летной зоне они создают помехи для воздушных судов, которые могут совершить потенциально опасные маневры». Он добавляет, что, если документ будет носить рекомендательный характер, каждый оператор сможет устанавливать свои меры и избегнет избыточного регулирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/3903952>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/03/06/795767-sheremetevo>

RNS; 2019.03.05; «АЭРОФЛОТ» ОЖИДАЕТ СТАБИЛИЗАЦИИ ЦЕН НА ТОПЛИВО В 2019 ГОДУ

Группа «Аэрофлот» ожидает стабилизации цен на авиакеросин в 2019 году, заявил заместитель генерального директора компании по стратегии и маркетингу Андрей Панов в ходе конференц-звонка по итогам 2018 года.

«Мы ожидаем, что цены стабилизируются, однако не прогнозируем их резкого снижения», – сказал Панов.

В отчетности группы «Аэрофлот» по МСФО отмечается, что расходы группы на авиатопливо выросли на 48,2% в годовом выражении и составили 181,864 млрд рублей. При этом совокупные операционные расходы выросли на 20,2% – до 591,913 млрд рублей. По итогам 2018 года прибыль компании составила 5,713 млрд рублей, сократившись в годовом выражении на 75,2%.

Выручка за год составила 611,57 млрд рублей, что на 14,8% больше показателя за 2017 год.

<https://rns.online/transport/aeroflot-ozhidaet-stabilizatsii-tsen-na-toplivo-v-2019-goda-2019-03-05/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; «ПОБЕДА» В РАМКАХ НОВОЙ СТРАТЕГИИ «АЭРОФЛОТА» БУДЕТ БАЗИРОВАТЬСЯ В СОЧИ, НОВОСИБИРСКЕ И ЕКАТЕРИНБУРГЕ

«Победа» в рамках новой региональной стратегии «Аэрофлота» будет базироваться не только в Москве, но также в Сочи, Новосибирске и Екатеринбурге, сообщил замгендиректора «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов.

«Если говорить о Сочи, Новосибирске и Екатеринбурге, то активным игроком (в рамках стратегии – ИФ) в этих городах будет «Победа», – сказал А.Панов в ходе телефонной конференции для инвесторов «Аэрофлота» во вторник.

Говоря об экономической эффективности этого решения, он отметил: «Я просто хочу напомнить, что авиакомпания Ryanair (ирландский лоукостер – ИФ) имеет почти 90 баз в Европе, и я бы назвал ее очень успешной и эффективной компанией», – заявил А.Панов.

Рассказывая о планах по созданию хаба в Красноярске, он сообщил, что там будут базироваться два типа самолетов из парка «Аэрофлота»: узкофюзеляжные Boeing-737 (а также, согласно презентации для инвесторов, Airbus A320) и региональные Sukhoi Superjet 100. Маршрутная сеть из Красноярска будет включать такие федеральные направления как Москва, Санкт-Петербург и Сочи, региональный разлет будут состоять из крупных городов Сибири, указано в презентации.

Кроме того, как сообщалось ранее, «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) планирует сделать из Красноярска международный транзитный хаб для рейсов между Азией и Европой. Главным направлением из Красноярска будет Китай, уточнил А.Панов во вторник.

Летом прошлого года «Аэрофлот» сообщил о новой пятилетней стратегии развития группы, которая предполагает создание баз и хабов в регионах РФ. Сообщалось, что два из них планируется строить в аэропортах Сочи и Красноярска (контролируются «БазЭлом» Олега Дерипаски), один – в Новосибирске (входит в «Новпорт» Романа Троценко) и один – во входящем в «Аэропорты регионов» «Кольцово» (Екатеринбург). Всего к 2023 году «Аэрофлот» планирует увеличить перевозки из регионов почти втрое, до 19 млн человек.

Развивать межрегиональные авиаперелеты ранее призывал президент РФ Владимир Путин: согласно его прошлогоднему майскому указу, к 2022 году доля рейсов без посадки в столице должна достигнуть 50% от всей сети (сейчас – менее четверти). До этого поддержку межрегиональных авиаперевозок инициировала группа «Ренова» Виктора Вексельберга, развивающая региональные аэропорты.

ТАСС; 2019.03.05; ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС МЕЖДУ МАХАЧКАЛОЙ И АНТАЛЬЕЙ ЗАПУСТЯТ В АПРЕЛЕ 2019 ГОДА

Прямое авиасообщение между Махачкалой и Антаьей (Турция) запустят в начале апреля текущего года, сообщила ТАСС во вторник помощник генерального директора махачкалинского аэропорта Камила Гамзатова.

«Седьмого апреля прямой авиарейс соединит Махачкалу и Антаью. Рейсы два раза в неделю будет выполнять турецкая авиакомпания Azur Air», – сказала Гамзатова. По ее словам, полеты из Махачкалы в Антаью будут выполняться по четвергам и воскресеньям.

С 21 февраля 2019 года авиакомпания Atlasglobal возобновила прямое авиасообщение между Махачкалой и Стамбулом, полеты выполняются два раза в неделю.

Аэропорт Махачкалы – единственный аэропорт Дагестана. После реконструкции взлетно-посадочной полосы в 2014 году воздушная гавань с каждым годом улучшает основные показатели. В 2018 году он впервые в своей истории обслужил рекордное количество пассажиров за год – 1,29 млн человек.

Пропускная способность аэропорта на внутренних рейсах – 200 пассажиров в час, на международных – 60 пассажиров в час. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на-Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и ОАЭ.

<https://tass.ru/ekonomika/6188413>

ТАСС; 2019.03.05; КАЗАХСТАНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ QAZAQ AIR ПЛАНИРУЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ В РОССИЮ

Конкурсная комиссия Комитета гражданской авиации министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана приняла решение о допуске и выдаче свидетельств Qazaq Air на международные авиамаршруты.

«Авиакомпания планирует выполнять международные перевозки по следующим маршрутам: Атырау – Астрахань, Атырау – Минеральные Воды, Усть-Каменогорск – Новосибирск, Актау – Грозный, Атырау – Тбилиси, Актау – Тбилиси, Алма-Ата – Бишкек и Алма-Ата – Ош», – сообщила пресс-служба Комитета.

21 марта 2019 года состоится первый рейс – по направлению Алма-Аты – Бишкек.

Qazaq Air – это региональная авиакомпания, созданная для обслуживания внутренних маршрутов в Казахстане, 100% акций принадлежит АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына». Компания зарегистрирована в апреле 2015 года. Она эксплуатирует турбовинтовые самолеты канадского производителя Bombardier.

<https://tass.ru/ekonomika/6186275>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ОБЪЯВИЛИ ЗАПРОС КОММЕРЧЕСКИХ УСЛОВИЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА В Н.УРЕНГОЕ

АО УК «Аэропорты регионов» объявило запрос коммерческих условий на право заключения договора на выполнение работ по реконструкции аэродрома аэропорта Нового Уренгоя, следует из сообщения пресс-службы аэропорта.

«К участию в конкурсе приглашаются крупные российские и иностранные строительные компании», – говорится в сообщении.

Предложения должны охватывать выполнение строительных, монтажных и прочих работ, обеспечивающих ввод в эксплуатацию реконструированного объекта и его функционирование, участие в получении заключения о соответствии и разрешения на ввод в эксплуатацию, гарантийное обслуживание.

По результатам квалификации аэропорт определит участников, допущенных к конкурентным переговорам, по итогам которых планируется определить генподрядчика реконструкции аэродрома.

Заявки принимаются до 22 апреля текущего года. Итоги запроса будут подведены 15 мая. Согласно документации, договор генподряда планируется заключить не позже 1 июня текущего года.

Как сообщалось, «Аэропорты регионов» также намерены в ближайшее время объявить конкурс на выбор генподрядчика на строительство нового терминального комплекса аэропорта. Начинается также реконструкция двух существующих зданий терминала аэропорта, к летнему сезону их площадь будет увеличена, появятся новые стойки регистрации.

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

Объекты аэропорта будут переданы в аренду инвестору на 30 лет, а затем должны быть возвращены в собственность округа. Предполагается, что «Уренгойаэроинвест» вложит в реконструкцию 7,223 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/6186600>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; «НОВАПОРТ» МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ СТАВРОПОЛЬ – ВЛАСТИ РЕГИОНА

Терминал аэропорта «Ставрополь» планируется реконструировать, сообщает пресс-служба главы Ставропольского края.

Такая договоренность была достигнута в ходе рабочей встречи губернатора Ставропольского края Владимира Владимировича с генеральным директором компании «Новаяпорт» Сергеем Рудаковым. «По итогам встречи достигнуто соглашение о том, что проектирование объекта (терминала – ИФ) должно быть завершено в этом году. Строительные работы предполагается начать в 2020 году. Предварительно определены некоторые характеристики будущего терминала. В частности, он должен быть оснащен двумя телетрапами, а его здание будет соответствовать современным стандартам обслуживания пассажиров», – говорится в сообщении.

«Такой большой город как Ставрополь не должен иметь такой уровень обслуживания рейсов, который предоставляется существующим зданием (аэропорта – ИФ). Нужно строить новый терминал», – приводятся в сообщении слова С.Рудакова.

В пресс-службе губернатора агентству затруднились назвать сумму инвестиций в проект.

В ходе встречи глава края также напомнил, что модернизация взлетно-посадочной полосы аэропорта Ставрополь предусмотрена федеральной программой, рассчитанной до 2022 года. В.Владимиров предложил руководству компании рассмотреть возможность обновления здания аэропорта, не привязываясь к этим срокам, а раньше.

Как сообщалось в апреле 2018 года, холдинг «Новаяпорт» выкупил 48,8% акций АО «Международный аэропорт Ставрополь» у предыдущего владельца – ООО «Авиасервис». Вместе с тем владельцем 51,2% акций является правительство Ставропольского края.

В планах «Новаяпорта» к 2022 году увеличить пассажиропоток ставропольского аэропорта более чем на 70%.

АО «Международный аэропорт Ставрополь» в 2018 году обслужило 392,246 тыс. пассажиров – на 10% больше, чем в 2017 году. Пассажиропоток на внутренних авиалиниях составил 384,856 тыс. человек, на международных – 7,390 тыс. человек.

В феврале 2018 года сообщалось, что реконструкция ВПП аэропорта Ставрополя отложена на неопределенный срок. Как сообщил директор АО «Международный аэропорт Ставрополь» Николай Апальков, в конце 2017 года была утверждена новая госпрограмма развития транспортной системы на 2018-2021 годы, в которой говорится, что средств на реконструкцию ВПП аэропорта Ставрополя не предусмотрено, и работы могут быть проведены только в случае дополнительного финансирования из федерального бюджета.

Ранее сообщалось, что АО «Международный аэропорт Ставрополь» может получить 1,2 млрд рублей из федерального бюджета на реконструкцию взлетно-посадочной полосы. Средства планировалось выделить в 2015 году в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России». В 2014 году завершалась работа над проектом реконструкции ВПП стоимостью 85 млн рублей.

В 2015 году проект не был реализован. Весной 2016 года власти региона сообщили, что работы по реконструкции ВПП аэропорта Ставрополя начнутся не раньше 2017 года, а

зимой 2017 года – что работы перенесены на 2018 год, и их стоимость составит 2,85 млрд рублей, из которых 2,25 млрд рублей – из госбюджета и бюджета края.

«Новопорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Романа Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время в него входят 16 региональных аэропортов: в Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6189259>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.05; В МВД РАССКАЗАЛИ О ВОЗМОЖНОСТИ СБИВАТЬ ДРОНЫ С ПОМОЩЬЮ ОРЛОВ

Специалисты выделяют четыре способа, чтобы сбить гражданский беспилотник, в том числе при помощи специально обученных орлов, сообщил журналистам во вторник представитель МВД РФ Давид Громов.

Законопроект, разрешающий ФСО, Росгвардии, МВД и ФСБ уничтожать и повреждать беспилотники, а также подавлять сигналы дистанционного управления ими «для пресечения несанкционированного нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве», был внесен в Госдуму в начале 2019 года.

По замыслу авторов, принятие закона повысит безопасность массовых мероприятий, критически важных объектов, аэропортов, морских портов, железнодорожных вокзалов, магистралей, информационной и телекоммуникационной инфраструктуры.

«Есть... метод использования птиц, орлов. Это серьезно, это натасканная птица, которая может сбивать дрон и приземляться с ним», – сказал Громов на круглом столе в Москве.

Кроме того, дроны можно сбивать при помощи специальной сети, отстреливаемой с Земли или с другого беспилотника, а также используя подавление радиосигнала от оператора.

В то же время начальник управления **Росавиации** Сергей Мартыненко заявил, что число полетов беспилотников в России стремительно растет. По его словам, в 2016 году были зафиксированы почти 16,7 тысячи полетов, в 2017 году – около 33 тысяч, а в 2018 году насчитали 52,5 тысячи полетов. Увеличилось и количество нарушений, связанных с полетами дронов – с 40 в 2016 году до 110 в 2018 году.

<https://ria.ru/20190305/1551568032.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.05; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНЯЕТ В СРЕДУ 16 ПАРНЫХ РЕЙСОВ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) отменяет в среду, 6 марта, 16 парных рейсов из аэропорта «Шереметьево», сообщается на сайте перевозчика.

Решение принято «в связи с прогнозом неблагоприятных метеоусловий в аэропорту «Шереметьево», указывает перевозчик.

Ссылаясь на эту же причину, «Аэрофлот» изменит время отправления «на более позднее» семи рейсов из Москвы, 13 – из внебазовых аэропортов в направлении «Шереметьево».

«Оповещение пассажиров проводится через центр информации и бронирования. Прибывшие на регистрацию будут обеспечены всем необходимым в соответствии с федеральными авиационными правилами и стандартами «Аэрофлота», – говорится в сообщении.

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.06; САМОЛЕТ С Пассажирами вынужденно севшего самолета AIR CHINA вылетел из Анадыря в Лос-Анджелес

Задержавшиеся из-за вынужденной посадки на Чукотке пассажиры самолета Air China в среду продолжили полет.

«В 02:59 по местному времени пассажиры рейса Пекин – Лос-Анджелес авиакомпании Air China, совершившего вынужденную посадку в Анадыре, вылетели в США», – сообщила пресс-служба правительства Чукотки.

В течение дня пассажиров обеспечивали питанием и напитками. На месте работали медики и четверо переводчиков – с английского и китайского языков.

«Кроме этого для проведения досуга и снятия психологического напряжения в аэропорт пригласили чукотско-эскимосский ансамбль «Эргырон», артисты которого выступили перед пассажирами», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, следовавший по маршруту Пекин – Лос-Анджелес (США) самолет китайской авиакомпании Air China с 188 пассажирами на борту совершил вынужденную посадку в аэропорту Анадыря после срабатывания сигнализации о пожаре в багажном отсеке. Никто не пострадал. Информация о пожаре на борту самолета не подтвердилась.

После вынужденной посадки пассажиров эвакуировали по надувным трапам.

Все пассажиры размещены в здании аэропорта, в зоне международных перелетов и VIP-зале. Во вторник вечером за пассажирами прибыл резервный борт.