



## Ежедневный мониторинг СМИ

13 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ТАСС; 2019.03.12; ПАТРУШЕВ ПОТРЕБОВАЛ АКТИВНЕЕ РАЗВИВАТЬ СИСТЕМУ ФОТОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД**

Секретарь Совета безопасности России Николай Патрушев отметил большой профилактический эффект систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД). Выступая на совещании в Ижевске, он потребовал активнее развивать эту систему в стране.

«Использование комплексов видео- и фотофиксации нарушений правил дорожного движения имеет хороший профилактический эффект, поэтому надо активнее развивать практику применения этих комплексов», – подчеркнул Патрушев. По его словам, также важно завершить во всех регионах построение аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» и системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру 112. Секретарь Совбеза РФ потребовал повысить оперативность реагирования на дорожные происшествия и экстренного оказания помощи пострадавшим. По его словам, для этого надо развивать санитарную авиацию, обеспечить стабильную мобильную связь на автодорогах. Также Патрушев отметил важность активизации профилактической работы.

«На федеральном уровне надо, не откладывая, приступить к созданию федерального центра по координации работы по профилактике нарушений норм и правил в области дорожного движения», – подчеркнул он.

<https://tass.ru/obschestvo/6209826>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/12/patrushev-oznakomilsia-s-oruzhejnymi-novinkami-koncерна-kalashnikov.html>

#### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.12; ЯМАЛ ПОМОГАЕТ КОНЦЕССИОНЕРУ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА В ВОПРОСАХ С ЗЕМЛЕЙ**

Власти помогают концессионеру проекта Северный широтный ход (СШХ) в вопросах, связанных с землей, сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов в ходе встречи с главой **Минтранса** России Евгением **Дитрихом**.

Губернатор рассказал министру о ходе реализации инфраструктурных проектов в округе, отметил, что они охватывают все основные виды транспорта: железнодорожный, воздушный, автомобильный и водный.

В начале октября прошлого года **Минтранс** РФ сообщил о подписании концессионного соглашения на строительство железнодорожного СШХ, который соединит Северную и Свердловскую железные дороги, обеспечив вывоз грузов с месторождений северных районов Западной Сибири. Предварительно было решено сформировать синдикат из нескольких банков. Это Газпромбанк, ВТБ, ЕАБР и ВЭБ. Также отдельную заявку подал Сбербанк.

«Северный широтный ход – самый долгожданный проект. С нашей стороны необходимое софинансирование предусмотрено. Мы осуществляем помощь концессионеру, связанную с землей. Уже есть понимание, где будет находиться вахтовый городок и инфраструктура для самого сложного объекта – мостового перехода через Обь. Ждем следующий ход от

концессионера. Надеемся, что он активнее включится в работу, и мы начнем новую фазу реализации проекта. У нас все для этого есть», – приводятся в сообщении правительства региона слова Артюхова.

На встрече обсудили также проект Северный широтный ход-2, строительство которого позволит сделать Сабетту самым восточным портом Северного морского пути с подведенной железной дорогой. Проект стратегически важен не только для округа, но и для страны. Он будет способствовать решению задачи по увеличению грузопотока по Северному морскому пути, поставленной президентом.

«По этому проекту у нас сейчас идет процесс обсуждения и сверки. Мы как раз по грузовой базе должны со всеми заинтересованными сторонами прийти к пониманию единых цифр. В дальнейшем, исходя из этих единых цифр, будем проект рассматривать», – цитирует Дитриха правительство Ямала.

<https://ria.ru/20190312/1551716310.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; ФИНАЛ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ» СТАРТУЕТ В СОЧИ В СРЕДУ**

Финал конкурса управленцев «Лидеры России» пройдет в Сочи с 13 по 17 марта.

«13 марта в Сочи начнется финал Конкурса «Лидеры России», который является флагманским проектом открытой платформы «Россия – страна возможностей» и одноименной автономной некоммерческой организации», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе конкурса.

В финале примут участие 300 человек, которые смогли успешно преодолеть отборочные испытания, отмечают в пресс-службе.

13 марта, в первый день основной программы – Социальный день – конкурсантам предстоит провести открытые уроки в школах Сочи, а также провести коллективную социальную акцию.

Второй день финала – 14 марта – станет Днем развития, в четверг наставники конкурса проведут мастер-классы для финалистов, также в этот день пройдет панельная дискуссия с участием губернаторов.

«15 марта – День наставника. В этот день приглашенные наставники конкурса будут принимать активное участие в оценочных мероприятиях финала. Они посмотрят, как финалисты коллективно решают управленческие кейсы, и смогут оценить их работу. В этот день запланирована панельная дискуссия с участием членов клуба лидеров «Эльбрус», – сообщили в пресс-службе.

16 марта конкурсантов ждут оценочные мероприятия, 17 марта состоится командное спортивное мероприятие – экстремальный забег с препятствиями по пересеченной местности, после чего пройдет торжественная церемония объявления победителей и награждение.

Второй конкурс «Лидеры России» стартовал 10 октября 2018 года. На него было подано более 227 тысяч заявок от руководителей со всей страны и из 68 иностранных государств. С 18 января по 21 февраля прошли региональные полуфиналы, по итогам которых были определены 300 финалистов.

Финалисты конкурса получают гранты, которые помогут повысить квалификацию на лучших программах для управленцев. Победителей ждет год личных карьерных консультаций топ-менеджеров крупнейших компаний и государственных деятелей. Среди наставников, участвующих в проекте, – вице-премьеры, министры, губернаторы, представители бизнеса.

### КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.13; БЕСПИЛОТНИКИ НЕ ЕДУТ БЕЗ ДЕНЕГ; НА ЭКСПЕРИМЕНТ С АВТОНОМНЫМИ АВТО У ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРОСЯТ 240 МЛН РУБЛЕЙ

Анонсированный правительством эксперимент по допуску беспилотных автомобилей на дороги общего пользования столкнулся с нехваткой финансирования. 40 млн руб. нужно для испытания автомобилей в НАМИ, еще 200 млн руб. требуется для проезда беспилотных грузовиков по трассе М11. Если Минпромторг и НТИ «Автонет» уже попросили у вице-преьера **Максима Акимова** выделить средства для испытания в НАМИ, то во втором случае источники финансирования пока не определены.

О ситуации с допуском беспилотных транспортных средств (водитель будет находиться в салоне для подстраховки) на дороги общего пользования рассказали вчера Александр Морозов, заместитель главы Минпромторга, и Александр Гурко, соруководитель национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» (создана для разработки документов и технологий для автономных транспортных средств).

Напомним, в постановлении правительства РФ №1415 (принято в 2018 году) заложены юридические основания для проведения в Москве и Татарстане эксперимента, в рамках которого беспилотные машины смогут передвигаться в общем потоке машин. В эксперименте, который продлится до 1 марта 2022 года, участвуют шесть компаний: «Яндекс» (100 беспилотных машин на базе Toyota Prius), университет «Иннополис» (пять авто на базе Kia Soul), «Аврора Роботикс» (автобус собственной разработки), КамАЗ (три грузовика), Московский автодорожный институт (одна машина на базе Ford Focus), АО «Научно-конструкторское бюро вычислительных систем» (два авто на базе Kia Soul). Каждый экземпляр должен быть проверен в НАМИ на предмет корректности работы штатных систем машины (ABS, рулевое управление, АКПП и т. д.) после установки систем автоматического управления. В случае аварии с беспилотником будет проводиться расследование: если сбой произошел в заводских системах машины, ответственность, согласно законодательству (вплоть до уголовной – в случае гибели людей), понесет НАМИ, если в нештатном оборудовании – владелец беспилотной машины.

Проверка каждого автомобиля в НАМИ стоит 214 тыс. руб., пояснил вчера Александр Морозов, с учетом того, что проверить требуется более 100 машин, нужно около 40 млн руб. Причем расходы могут вырасти, так как до 2022 года для участия в эксперименте могут заявиться другие компании. Господа Морозов и Гурко в статусе соруководителей рабочей группы НТИ «Автонет» направили письмо в адрес вице-преьера **Максима Акимова** (курирует тему НТИ и цифровой экономики) с просьбой предоставить финансовую поддержку.

В аппарате господина **Акимова** обращения пока не получали. Александр Морозов уверен, что гранты из фонда НТИ будут выделены и уже в мае первые беспилотные машины выйдут на дороги (Москва и Казань должны определить зоны для тестирования). Компании могут начать испытания в НАМИ за свой счет, считает Александр Гурко, с расчетом на финансовую помощь государства. В «Яндексе» “Ъ” сообщили, что пока не заявляли машины на экспертизу, но планируют это сделать, как только будет согласована процедура. Процесс может занять до двух недель, говорят источники “Ъ”, знакомые с ситуацией.

С проблемами столкнулась подготовка еще одного эксперимента – по проезду беспилотных транспортных средств на федеральных трассах. Еще в мае 2018 года премьер Дмитрий Медведев поручил **Росавтодору** и госкомпаниям «Автодор» определить участки дорог и начать тестирование до 30 ноября 2018 года. Цель эксперимента – отработка технологий V2X (Vehicle-to-Everything) по передаче данных от дорожной инфраструктуры высокоавтоматизированным машинам. Пилотным должен стать участок трассы М11 Москва-Петербург, однако, пояснил вчера Александр Гурко, выполнить поручение премьера в срок не удалось. По его словам, для оборудования дороги специальными

датчиками нужно 200 млн руб., но источник финансирования не определен. В **Минтрансе**, **Росавтодоре**, «Автодоре» ситуацию вчера не комментировали. «М11 отлично подходит для тестирования, так как построена и эксплуатируется по современным стандартам качества,- заявили “Ъ” в Северо-западной концессионной компании (владелец М11, принадлежит французской VINCI и группе «Мостотрест» Аркадия Ротенберга).- Особое внимание уделяется вопросам безопасности на дороге. Мы полностью поддерживаем данную инициативу и готовы рассмотреть возможность проведения испытаний беспилотников на головном участке и предоставить инфраструктуру для установки оборудования». По прогнозу господина Гурко, испытания могут начаться «до конца 2019 года».

<https://www.kommersant.ru/doc/3908765>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; НТИ «АВТОНЕТ» К МАЮ СОЗДАСТ МАКЕТ СИСТЕМЫ ОБМЕНА ДАННЫМИ АВТОМОБИЛЕЙ «АВТОДАТА»**

Рабочая группа национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» до мая должна закончить эскизное проектирование платформы обмена данными подключенных автомобилей «Автодата», сообщил журналистам президент НП «ГЛОНАСС» и руководитель НТИ «Автонет» Александр Гурко во вторник в Москве.

«До мая мы должны закончить эскизное проектирование самой платформы и будет решаться вопрос о продолжении проекта, определяться источники финансирования и, в том числе, должен быть определен оператор этой платформы. К маю мы должны закончить первую фазу и доложить о результатах на межведомственной рабочей группе под руководством Андрея Белоусова и **Максима Акимова**», – сказал он.

При этом А.Гурко подчеркнул, что речь не идет об установке дополнительных устройств в автомобиль. «Речь идет о межсистемном обмене. «Автодата» берет данные и других платформ, никакого дополнительного оснащения не потребуется», – пояснил А.Гурко. По его словам, речь идет о данных, которые генерирует сам автомобиль – как о работе его систем, в том числе систем помощи водителю (ADAS), так и вспомогательных, в том числе тахографов и других.

В свою очередь замминистра промышленности и торговли РФ Александр Морозов отметил, что предполагается проработать концепцию реализации проекта «Автодата» и представить ее рабочей группе. «Мы предложим концепцию реализации проекта («Автодата» – ИФ). Мы ее доложим на рабочей группе. Рабочая группа ее обсудит, и члены рабочей группы будут голосовать, как правильно это сделать», – сказал А.Морозов. «В рамках концепции мы должны инициировать планы изменений в нормативную базу – в федеральные законы и подзаконные акты», – в свою очередь добавил А.Гурко, Затем, по его словам, начнется разработка конкретных нормативных актов.

Он также отметил, что сбор и анализ таких данных является потенциально интересным для развития целого рынка услуг на их основе. «Если будет принято решение о реализации проекта в формате ГЧП, то, безусловно, какая-то монетизация оператору платформы будет доступна», – сказал он.

В свою очередь А.Морозов отметил, что решения по формату реализации проекта пока не принято, и оператором может выступить как некоммерческое партнерство, так и структура, сформированная на основе государственно-частного партнерства. «А участники, получающие данные, будут за эти данные, видимо, что-то платить оператору», – сказал чиновник, подчеркнув, что это будет предметом договоренностей. «Мы сейчас не можем за всех предложить единое видение. Нам нужно шаг за шагом выстраивать эту конструкцию», – заключил он.

При этом А.Морозов добавил, что в настоящее время одним из основных вопросов является проблема разрозненности таких данных, когда каждый производитель получает данные только от автомобилей своего бренда. Вместе с тем он подчеркнул, что данные от

автомобилей будут обезличены, а решать вопрос предоставления таких данных будет сам владелец автомобиля.

Межведомственная рабочая группа под председательством вице-преьера РФ **Максима Акимова** и помощника президента РФ **Андрея Белоусова** одобрила проект «Платформа «Автодата» в ноябре 2018 г.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; РЖД ОЖИДАЮТ ИТОГОВОЕ РЕШЕНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) ожидает итоговое решение властей по началу строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань в течение месяца, сообщил генеральный директор РЖД **Олег Белозеров**.

«Решения по ВСМ были прописаны в магистральном плане, но там стоит звездочка, и мы должны были дополнительно доложить в правительство и президенту Российской Федерации. Мы всю подготовительную работу провели. Думаю, что в течение месяца итоговое решение будет принято», – сказал **О.Белозеров** на заседании комитета Госдумы по транспорту и строительству с участием руководства РЖД.

**О.Белозеров** обратил внимание, что после принятия итогового решения по ВСМ необходимо будет «максимально быстро двинуться по законопроектам, которые включают, в том числе вопрос изъятия земли и налогового законодательства».

Согласно презентации РЖД, речь идет о двух законопроектах, направленных на решение вопросов, связанных с созданием инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Так, законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части создания основы для развития высокоскоростного ж/д сообщения» вводит нормативное понятие инфраструктуры ВСМ, предполагает возможность начала выполнения подготовительных работ до выдачи разрешения на строительство, возможность начала строительства до завершения оформления прав застройщика на все земельные участки. Его принятие позволит интенсифицировать этап строительства инфраструктуры ВСМ, говорится в презентации.

Еще один законопроект – «О внесении изменений в часть вторую налогового кодекса РФ» позволит обеспечить благоприятные налоговые условия при реализации проектов ВСМ. Документ устанавливает «нулевую» ставку НДС при реализации услуг по предоставлению в аренду и использованию инфраструктуры ВСМ, а также услуг, связанных с перевозками на ВСМ. Кроме того, проект предполагает освобождение недвижимого имущества, составляющего инфраструктуру ВСМ от налога на имущество организаций.

Принятие законов позволит ввести в эксплуатацию первый этап ВСМ Москва – Казань в 2024 году, оптимизировать сроки создания инфраструктуры ВСМ до 2-х лет, сохранить устойчивость финансовой модели проекта, его операционную безубыточность, отсутствие необходимости дополнительной государственной поддержки на стадии эксплуатации магистрали, говорится в презентации РЖД.

Как сообщалось, вопрос строительства в РФ железнодорожной высокоскоростной магистрали активно обсуждается, в том числе ведутся расчеты по эффективности проекта Москва – Петербург, заявлял ранее глава Минэкономразвития **Максим Орешкин**. Он отмечал ряд особенностей проектов высокоскоростных железных дорог, среди которых высокая стоимость и некупаемость за счет билетов. По словам **М.Орешкина**, может получиться так, что, например, гораздо большую эффективность покажет проект Москва – Петербург, а не Москва-Казань.

Проект «казанской» ВСМ подвергся критике министра финансов РФ **Антон Силуанов**. Везти грузы в сообщении с КНР можно и по действующей железной дороге или морским путем, строить для этого высокоскоростную магистраль не обязательно, заявлял

А.Силуанов в декабре. Скептически он относится к нынешнему варианту и с точки зрения пассажирских перевозок. «Проект дорогостоящий. Вопрос – будет ли здесь экономика?» – отмечал первый вице-премьер, добавляя, что, по его мнению, «было бы, может, и правильно» создать ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом.

Решение о строительстве первого участка высокоскоростной магистрали Москва-Казань (от Железнодорожного до Гороховца) может быть принято в течение ближайших двух месяцев, сообщил в январе вице-премьер РФ – председатель совета директоров РЖД **Максим Акимов**. «Решение примет руководство страны после моего доклада председателю правительства и президенту», – сказал **М.Акимов**, отметив, что с таким докладом планирует выступить перед руководством страны в ближайшее время.

«Казанскую» ВСМ «Российские железные дороги» рассматривают как часть более глобального проекта – по созданию высокоскоростного грузопассажирского коридора «Евразия» между Европой и Китаем. Протяженность трассы должна составить 9,4 тыс. км, средняя скорость движения – 250 км/ч. Часть магистрали, проходящая по ЕАЭС, в предварительном ТЭО оценивалась в 7,84 трлн руб., по РФ – в 3,58 трлн руб., писал «Коммерсантъ».

Объем работ по проектированию магистрали, выполненный российско-китайским консорциумом в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект», СРЕЕС с 2015 по 2018 год, составил 22,9 млрд рублей (с учетом НДС).

ВСМ Москва – Казань предполагается проложить по территории семи регионов, на которых проживает более 25 млн человек. В 2015 году в Москве был подписан меморандум о формах сотрудничества, модели финансирования проекта как приоритетного участка евразийского транспортного коридора Москва – Пекин. Строительные работы предполагается начать в 2019 году – с участка Железнодорожный (Подмосковье) – Гороховец (Владимирская область) – он позволит запустить движение между Москвой и Нижним Новгородом. Общая потребность в финансировании оценивается в 621,5 млрд руб. в ценах соответствующих лет (без учета НДС), из которых 200 млрд руб. ожидаются из федерального бюджета, говорилось в проекте финансового плана РЖД.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6209825>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; АУКЦИОН ПО ПРОДАЖЕ 50% ТРАНСКОНТЕЙНЕРА МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ К КОНЦУ ЛЕТА – НАЧАЛУ ОСЕНИ – АКИМОВ**

Аукцион по продаже 50% акций «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN) может быть проведен к концу лета – началу осени, сообщил журналистам вице-премьер **Максим Акимов** в кулуарах Недели российского бизнеса.

«В правительстве сейчас изучается департаментами план-график подготовки. Июнь сейчас оптимистичный срок проведения торгов. Еще раз хочу сказать – оптимистичный срок. Я думаю, что к концу лета – началу осени вполне возможно мы будем иметь торги. И в любом случае рассчитываю, что сделка будет закрыта в течение года», – сказал **М.Акимов**.

Условия проведения торгов по основным базовым параметрам будут определены весной, добавил он.

Представитель вице-преьера добавил, что соответствующая директива поступила в правительство.

Как сообщалось, иностранным претендентам на контрольный пакет акций ПАО «Трансконтейнер», принадлежащий ОАО «Российские железные дороги», будут выставляться поведенческие ограничения, чтобы не допустить с их стороны покупку оператора для того, чтобы убрать его с рынка в пользу своих морских линейных сервисов. «Я знаю, что есть желание у нескольких крупных игроков поучаствовать в этой

процедуре. Мы будем приветствовать. Есть заявки и от зарубежных участников. Нам очень важно только, чтобы это не было предметом скрытой конкурентной борьбы, которая бы была направлена на обнуление нашего транзитного потенциала», – заявлял в феврале **М.Акимов**.

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

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

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

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

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

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

Представители последней, владевшей 25,07% акций оператора, выражали активное стремление консолидировать контрольный пакет и считались главными претендентами на актив. В случае покупки оператора планировалось интегрировать с FESCO для создания «национального чемпиона», отмечал, в частности, первый заместитель исполнительного директора «Суммы» Александр Панченко.

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

предъявлено обвинение в организации преступного сообщества, мошенничестве, растрате и незаконном обороте оружия.

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

**М.Акимов** на этом фоне заявлял, что правительство «будет добиваться открытой и прозрачной аукционной продажи пакета целиком». «Если предложение о продаже будет поддержано после доклада руководству страны», стоит ожидать продажи 50% + 2 акций «Трансконтейнера» «максимально конкурентным способом с минимальным объемом ограничений, максимально прозрачно», говорил чиновник.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 68 тыс. крупнотоннажных контейнеров, около 26 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 40 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/auksion-po-prodazhe-50-Transkonteynera-proidet-v-seredine-2019-goda-2019-03-12/>

### **РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР КУКУШКИН; 2019.03.12; СПОРЫ О МЕТРАХ**

Вопрос о том, кто должен содержать 10-метровую зону переездов, поставлен уже давно. Сейчас эта обязанность ложится на владельцев железнодорожных путей. И хотя определенные изменения в законодательство уже предложены, вопрос остается нерешенным до сих пор, что крайне негативно сказывается на финансовом положении предприятий промышленного транспорта и мешает им развиваться.

В последнее время ведется планомерная работа для решения наболевшей проблемы по урегулированию разногласий в вопросах содержания и ремонта железнодорожных переездов (статья 21 федерального закона № 257 от 08.11.2007 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ»).

Разногласия между владельцами автомобильных дорог и владельцами железнодорожных путей продолжают не первый год. Между тем от состояния и технической оснащенности железнодорожных переездов зависит безопасность всех участников дорожного движения. По данным РЖД, в 2018 году на переездах произошло 259 ДТП, в результате которых пострадали 175 человек.

И главной болевой точкой здесь является распределение обязанностей по содержанию участка автомобильных дорог при отсутствии шлагбаума на расстоянии 10 м от ближайшего рельса по пути следования. Статья 21 № 257-ФЗ содержит этот участок обязывает владельцев железнодорожных путей.

На протяжении нескольких лет представители СРО «Ассоциация «Промжелдортранс» вносили в Министерство транспорта РФ предложения об изменении данной статьи и приведении ее в соответствие с Гражданским кодексом РФ.

В соответствии с действующим законодательством финансовые затраты на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального или муниципального, местного значения осуществляются из федерального бюджета, бюджета субъекта РФ и местного бюджета соответственно. На практике владельцы железнодорожных путей необщего пользования, являясь частными собственниками,



вынуждены содержать участки этих автомобильных дорог за счет собственных, не заложенных в доходную часть средств.

Эти расходы становятся дополнительным бременем для владельцев путей необщего пользования. Ведь на содержание 10-метровой зоны переездов инвестиции не предусмотрены, собственно, как и не определены источники финансирования.

По инициативе нашей Ассоциации Минтрансом России был подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в статью 21 федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В течение 2018 года был проведен ряд конструктивных совещаний под председательством первого заместителя министра транспорта РФ Иннокентия **Алафинова**. На них был достигнут консенсус в выработке формулировки изменения в статью 21 № 257-ФЗ.

Согласно предложенному варианту, обязанности по содержанию проезжей части в границах железнодорожных переездов до начала шпал ближнего рельса или начала резинокордового покрытия по пути следования возлагаются на владельцев автомобильных дорог. Документ подготовлен Департаментом государственной политики в области дорожного хозяйства совместно с Департаментом государственной политики в области железнодорожного транспорта. Таким образом, в нем полностью отражена позиция Минтранса России.

Это компромиссно-справедливое решение, при котором железнодорожники и автодорожники будут обязаны содержать железнодорожные переезды в зоне своей ответственности: в пределах железнодорожных путей и автомобильной части железнодорожного переезда соответственно.

Хочется отметить, что проблема переездов – это один из немногих, к сожалению, примеров, когда совпали интересы владельцев путей необщего пользования и ОАО «РЖД». Совместно со специалистами РЖД была проведена большая работа.

В начале 2019 года Минтранс России в соответствии с существующей процедурой предложил проект документа для оценки регулирующего воздействия (ОРВ). А уже 13 февраля 2019-го Министерство экономического развития РФ подготовило полностью отрицательное заключение. Основным аргументом для принятия такого решения стал риск того, что законопроект приведет к увеличению расходов региональных и местных бюджетов на содержание участков дорог на расстоянии 10 м от ближайшего рельса по пути следования. Кроме того, в заключении говорится, что проект вводит избыточные административные ограничения и обязанности для субъектов предпринимательской деятельности.

Такое решение Минэкономразвития России вызывает целый ряд вопросов. Например, если внимательно посмотреть на список организаций, давших свои отзывы в процессе публичных консультаций, мы увидим, что там представлены только региональные министерства и государственные компании. Таким образом, при анализе никак не учтено мнение бизнеса, а конкретно – владельцев путей необщего пользования. Между тем именно они сейчас несут расходы по содержанию железнодорожных переездов.

В результате вопрос, непосредственно затрагивающий интересы десятков предприятий, так и остался нерешенным.

В то же время последние инициативы государства направлены на то, чтобы снизить регуляторное давление на бизнес. В январе 2019 года премьер-министр Дмитрий Медведев заявил, что экономический рывок будет возможен, если власти снизят нагрузку на бизнес и пересмотрят требования к предпринимателям. По его словам, в первую очередь нужно пересмотреть требования к бизнесу в наиболее зарегулированных секторах, к которым относится и транспорт.

В случае с содержанием железнодорожных переездов речь идет не просто об избыточном регулировании, а о нарушении принципа равенства всех форм собственности.

Промышленный транспорт вынужден нести необоснованные расходы, что реально ставит некоторые предприятия на грань банкротства.

Определенный оптимизм вселяет тот факт, что проблемы предприятий промышленного железнодорожного транспорта все-таки решаются. Так, точка поставлена в процессе урегулирования разногласий по другому важнейшему вопросу – оснащению железнодорожных переездов специальными техническими средствами. Речь идет о той же статье 21 № 257-ФЗ. Изменения приняты и вступят в силу 27 марта.

Согласно внесенным в законодательство изменениям, исключена обязанность владельцев железнодорожных путей необщего пользования оборудовать железнодорожные переезды специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений.

Надеемся, что вопрос о содержании 10-метровой зоны железнодорожных переездов также будет решен с учетом наших предложений.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/spory-o-metrakh/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.13; ПРАВОЗАЩИТНИКИ ПРИЗВАЛИ СК РФ РАССЛЕДОВАТЬ КРУШЕНИЕ BOEING 737 MAX**

Следственный комитет России получил обращение правозащитников с призывом провести проверку обстоятельств крушения авиалайнера Boeing 737 MAX в Эфиопии, летевшего из Аддис-Абебы в Найроби. Глава общественной организации «Коллективная защита» Марат Аманлиев направил соответствующий документ председателю СК Александру Бастрыкину.

По мнению Аманлиева, расследование необходимо провести в связи с тем, что в результате авиакатастрофы погибли трое граждан РФ, передает RT. Согласно обращению, нужно оценить действия летчиков, авиаперевозчика и производителя воздушного судна на предмет наличия признаков преступления, предусмотренного статьей 238 Уголовного кодекса России («Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности»).

Напомним, Boeing 737 MAX 8 компании Ethiopian Airlines разбился через шесть минут после вылета из аэропорта. Погибли все, кто находились на борту: 157 человек, включая восемь членов экипажа. Точные причины крушения пока не установлены. Это уже вторая катастрофа американского самолета данной модификации за последние пять месяцев.

Корпорация Boeing ранее сделала заявление, посвященное безопасности своих самолетов модели 737 MAX 8. Компания с пониманием отнеслась к решению ряда стран приостановить полеты этих воздушных судов после катастрофы в Эфиопии. После трагедии полеты самолетов модели Boeing 737 MAX 8 остановили Сингапур, Китай, Индонезия, Эфиопия, Австрия, Франция, Великобритания, Норвегия, Италия, Польша, Нидерланды, Германия, Малайзия, Оман, Ирландия. А в США потребовали разъяснений от авиакомпании.

<https://rg.ru/2019/03/13/pravozashchitniki-prizvali-sk-rf-rassledovat-krushenie-boeing-737-max.html>

### **ТАСС; 2019.03.12; ДЕПУТАТ ГД ПРОСИТ РОСАВИАЦИЮ ОЗВУЧИТЬ ПОЗИЦИЮ ПО ПОЛЕТАМ BOEING 737 MAX ПОСЛЕ ЧП В ЭФИОПИИ**

Зампредседателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский (фракция «Единой России») направил обращение в Росавиацию, в котором просит ведомство прояснить вопрос эксплуатации самолетов Boeing 737 MAX 8 после того, как один из таких лайнеров потерпел крушение в Эфиопии.

В запросе на имя главы Росавиации Александра Нерадько (копия имеется в распоряжении ТАСС) парламентарий напоминает, что в связи со случаями авиакатастроф с участием

Boeing 737 MAX 8 «авиакомпаниям Китая, Сингапура, Вьетнама и ряда других стран приняли решение о приостановлении использования данной модели самолетов».

«Прошу вас изложить позицию Федерального агентства воздушного транспорта по вопросу целесообразности использования Boeing 737 MAX 8 при осуществлении полетов российскими авиакомпаниями в связи со сложившейся ситуацией», – говорится в обращении Афонского.

<https://tass.ru/ekonomika/6209891>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2870965>

<https://rg.ru/2019/03/12/rosaviaciiu-poprosili-proverit-bezopasnost-samoleta-boeing-737-max-8.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; РОСАВИАЦИЯ АНАЛИЗИРУЕТ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА КАТАСТРОФЫ BOEING-737 MAX В ЭФИОПИИ – ВЕДОМСТВО**

**Росавиация** направила в Boeing и Федеральную авиационную администрацию США (ФАА США) запросы по дальнейшей безопасной эксплуатации Boeing-737-8 MAX, в данный момент анализирует обстоятельства катастрофы этого самолета в Эфиопии, сообщило ведомство во вторник.

«В целях обеспечения безопасности полетов от имени **Росавиации** в адрес представительства компании Boeing в России и в адрес ФАА США, представляющей страну разработчика и изготовителя этого воздушного судна, были направлены соответствующие запросы, касающиеся рекомендаций по дальнейшей безопасной эксплуатации Boeing-737-8 MAX», – говорится в сообщении.

Кроме того, **Росавиация** направила запрос в авиакомпанию «Глобус» (летает под брендом S7), единственного российского эксплуатанта Boeing-737-8 MAX. Перевозчик сообщил, что все экипажи этих самолетов повторно изучили директивы летной годности, выпущенной после катастрофы Boeing-737-8 MAX авиакомпании Lion Air в Индонезии в октябре прошлого года. Также с экипажами проводятся «дополнительные технические брифинги и тренировки на тренажере по особенностям работы систем автоматического ограничения скорости полета и защиты от сваливания».

«**Росавиация** продолжает анализировать поступающую из различных организаций и источников информацию об обстоятельствах авиационного происшествия», – отметили в ведомстве.

Как сообщили «Интерфаксу» в S7, компания не приостановила полеты на Boeing-737 MAX.

«В настоящее время нет никакой информации, подвергающей сомнению надежность этого самолета. За время эксплуатации в авиакомпании Boeing-737 MAX 8 демонстрирует хорошие показатели, никаких проблем пилоты и технические специалисты не отмечают», – сообщили в пресс-службе перевозчика.

В пресс-службе уточнили, что с экипажами авиакомпании проводятся технические брифинги и тренировки на тренажере, в том числе по особенностям работы систем автоматического ограничения скорости полета и защиты от сваливания.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/12/rosaviaciia-obratilas-v-boeing-posle-aviakatastrofy-samoleta-737-max.html>

**ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; Ис**

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; ГЛАВА РЖД И ПОСОЛ КНР В РФ ОБСУДИЛИ СИНХРОНИЗАЦИЮ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ**

Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров и посол КНР в России Ли Хуэй на встрече в Москве обсудили синхронизацию развития инфраструктуры пограничных переходов.

Это, а также «цифровизация перевозок» будут способствовать росту грузооборота и интересам развития электронной торговли между двумя странами, отмечают РЖД. В 2018 г. грузоперевозки через них (в том числе через Монголию и Казахстан) и морские порты в Китай и обратно выросли на 1,4%, до 72,5 млн тонн, контейнеров – на треть, до 1,2 млн, говорится в сообщении. Транзит контейнеров по сети РЖД в направлении «Восток-Запад» увеличился на 34%, до 351 тыс.

Стороны также рассмотрели вопросы создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань и проекта создания евразийского высокоскоростного коридора Москва-Пекин. По мнению участников встречи, такой вид грузовых перевозок откроет новые возможности сотрудничества в сфере континентальной логистики и будет способствовать расширению связей экономик Китая, России, стран СНГ и Евросоюза.

Также О.Белозеров и Л.Хуэй выразили заинтересованность в совместной реализации инфраструктурных проектов в третьих странах.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КРИВОШАПКО ЮЛИЯ; 2019.03.12; В ГОСВЕДОМСТВАХ ПОЯВИЛИСЬ ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЗА ЦИФРОВИЗАЦИЮ ЧИНОВНИКИ**

В госведомствах появились ответственные за цифровизацию. Об этом сообщил вице-премьер Максим Акимов на форуме по цифровой трансформации в рамках «Недели российского бизнеса». Отечественные компании, которые хотят быть успешными в новой реальности, также активно используют подобную практику, добавил он.

Специалисты по «цифре», по словам Акимова, появились во всех важных для цифровой трансформации федеральных госведомствах и прежде всего в министерствах. «Это люди, живущие цифровой повесткой», – уточнил он. На базе Российской академии народного хозяйства и государственной службы (РАНХиГС) организовано обучение «цифровых управленцев, напомнил Акимов: «Планируем пропустить через эти курсы несколько тысяч человек, включая представителей органов местного самоуправления. Ресурсы для этого есть».

Руководители, ответственные за цифровую трансформацию, уже есть в трети российских компаний. Еще примерно столько же бизнес-структур сейчас занимаются поиском таких специалистов. Те, кто считают их ненужными, в меньшинстве, показал опрос, проведенный в ходе форума. «Когда мы спрашиваем, нужны ли нашим компаниям руководители по цифровой трансформации, нужно понимать, что это – вопрос выживания, – отметил Максим Акимов. – Если природа бизнес-процессов в этих компаниях не изменится, они из владельцев ключевых производственных активов превратятся в сервисные компании для других платформ».

Цифровизация бизнеса – одно из основных конкурентных преимуществ, констатировал глава «Почты России» Николай Подгузов. По его словам, нужно использовать «цифру» как во внутренних процессах – в случае «Почты России» – это полный уход от бумажного оборота в бэк-офисе, применение искусственного интеллекта в кадровой службе, – так и при оказании услуг клиентам. «В августе 2018 года мы внедрили сервис информирования о получении посылок через sms и push-уведомления (всплывающие окна на экране устройства. – Прим. ред.)», – привел он пример. По словам Подгузова, уже 14 миллионов

человек успешно им пользуются, 60% регистрируемых посылок выдается именно таким способом.

<https://rg.ru/2019/03/12/v-gosvedomstvah-poiavilis-otvetstvennye-za-cifrovizaciiu-chinovniki.html>

### **ПРАЙМ; 2019.03.12; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР МОГУТ РАЗМЕСТИТЬ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

ФКУ «Ространсmodernизация» рассматривает Нижегородскую область в качестве площадки для размещения транспортно-логистического центра, который станет частью федеральной сети, сообщает пресс-служба правительства региона.

Цель федерального проекта, рассчитанного до 2024 года, – формирование в России современной логистической сети. Для этого в российских городах от Владивостока до Калининграда планируется строительство сети транспортно-логистических центров суммарной мощностью не менее 51,6 миллиона тонн.

«Заместитель губернатора Нижегородской области Сергей Морозов, представители «Ространсmodernизации» и профильных региональных министерств 12 марта обсудили подробности проекта. В качестве площадки для размещения транспортно-логистического центра в Нижегородской области рассматривается территория в районе Доскино. Участок выгодно расположен по отношению к основным транспортным магистралям – аэропорту, железной дороге, федеральным автомобильным трассам, также в пределах доступности есть необходимые энергетические мощности», – отмечается в сообщении.

Морозов подтвердил готовность правительства Нижегородской области оказывать проекту поддержку, а также предложил рассматривать место размещения транспортно-логистического центра с учетом перспектив развития всей территории.

«Кроме площадки в Доскино мы предлагаем коллегам рассмотреть расчеты по логистическому потенциалу Арзамасского и Балахнинского районов. Правительство региона заинтересовано в развитии всей территории, в том числе в размещении производственных площадок на участках, примыкающих к возможному месту строительства транспортно-логистического комплекса. Именно с учетом такого сценария будет проводиться планировка территории», – сказал заместитель губернатора.

Федеральный проект «Транспортно-логистические центры» входит в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного правительством РФ в сентябре 2018 года. Согласно дорожной карте проекта, окончательное решение о размещении транспортно-логистических центров, а также перечень необходимых для открытия таких центров мероприятий (строительство дорог, прокладка дополнительных железнодорожных веток и т.д.) ФКУ «Ространсmodernизация» примет к 30 июня 2019 года.

### **ТАСС; 2019.03.12; ГРУЗОВИКАМ С УГЛЕМ В КУЗБАССЕ ПЛАНИРУЮТ ОГРАНИЧИТЬ ВЪЕЗД В НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ**

Власти Кемеровской области планируют запретить перевозки угля автотранспортом через населенные пункты для улучшения экологической обстановки, сообщила во вторник пресс-служба областной администрации.

«Мы ведем ... большую работу под лозунгом «Чистый Кузбасс – чистый уголь», мы уходим от перевозок угля по дорогам общего пользования», – цитирует пресс-служба губернатора региона Сергея Цивилева.

Угольную отрасль Цивилев назвал приоритетом в развитии экономики, но вести добычу с нарушением норм и экологических стандартов недопустимо, подчеркнул он, а перевозки угля автотранспортом через населенные пункты улучшению экологической ситуации не способствуют. По мнению губернатора, грузовики с углем должны заезжать на

территории муниципалитетов только для доставки ресурса населению или транспортировки его к котельным, во всех остальных случаях транспорту с углем следует двигаться в объезд городов и районов.

Цивилев добавил, что по договоренности с компанией «Российские железные дороги» (РЖД) будут ликвидированы железнодорожные тупики в черте городов области, чтобы ограничить погрузку угля в населенных пунктах. «Мы договорились с РЖД: на все тупики, которые находятся в черте города, будут отправлены предписания о расторжении ... договоров о поставках железнодорожных вагонов на них», – сказал он.

<https://tass.ru/obschestvo/6210667>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.13; ЗА ВСЕОБЩУЮ ГАЗИФИКАЦИЮ**

Власти еще со времен СССР выступают за то, чтобы переводить на газ как коммерческие, так и частные автомобили. Однако процесс этот идет неспешно: если, например, в Китае общее число используемых на газу автомобилей уже превысило отметку в 5 млн единиц, то, по подсчетам аналитической компании Russian Automotive Market Research, общее официальное число газовых и битопливных авто в России сейчас составляет всего около 245 тыс. Сегодня газовые и битопливные авто занимают мизерные 0,2% в структуре продаж новых легковых автомобилей, в структуре грузовых – 1-2%, легких коммерческих авто – 8-10%, автобусов – 11-12%. Впрочем, по мнению ряда наблюдателей, данные цифры не учитывают машины, владельцы которых сами переоборудовали свое транспортное средство под газовое топливо. Обычно переоснащение таких авто официально не регистрируется и потому не учитывается статистикой. Некоторые участники рынка газомоторного топлива говорят о том, что число авто на газе в России достигает 2 млн, однако и эти показатели весьма малы, так как составляют примерно 4% от всего автопарка страны.

Слабое звено процесса газификации автомобильного транспорта в России – эта катастрофическая нехватка заправочных станций: сегодня на всей территории РФ насчитывается только порядка 400 газовых станций для авто (для сравнения, традиционных АЗС в стране насчитывается свыше 15 тыс.). Государство уже развивает программы поддержки газомоторного топлива, и в ближайшее время оно намерено еще больше активизироваться: Минэнерго при участии Минпромторга и **Минтранса** недавно разработало программу развития рынка газомоторного топлива, которая рассчитана на ближайшие шесть лет и запрашивает выделение из бюджета 174,7 млрд руб. на субсидии нефтегазовым компаниям, производителям автомобилей, региональным властям на закупку общественного транспорта и другим участникам рынка. В частности, согласно новым мерам поддержки, нефтяным и газовым компаниям, которые будут строить новые газовые заправки, предполагается компенсировать от 25% до 40% расходов на эти цели. В результате реализации программы Минэнерго ждет роста рынка сбыта газа на транспорте внутри страны в пять раз, до 3,8 млрд куб. м в год, к 2024 году (см. график 1). К этому же сроку предусмотрено строительство новых 1,4 тыс. газовых заправок (см. график 2), а рост официального автопарка, который сможет использовать газ, достигнет 700 тыс. единиц. Кстати, представители АвтоВАЗа заявляют, что они уже чувствуют подъем спроса на газовые автомобили в России: по итогам прошлого года предприятие выпустило более 2 тыс. газовых Lada Vesta CNG, что в 2,5 раза больше, чем в 2017 году. Вполне вероятно, что новая газовая модель Largus будет продаваться даже более активно в связи с тем, что эту машину чаще используют в коммерческих целях, где эксплуатация авто происходит более активно, машины накручивают большие пробеги, соответственно, становится выгодным использовать более доступное газовое топливо.

<https://www.kommersant.ru/doc/3904239>

### **ТАСС; 2019.03.12; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ ГОСРЕЕСТР ЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ОБЩЕДОСТУПНЫМ**

Минтранс России предлагает вести государственный реестр новых и наилучших технологий и материалов для дорожного строительства в электронном виде и сделать его общедоступным. Об этом говорится в разработанных министерством поправках в Градостроительный кодекс РФ, которые размещены во вторник на официальном портале проектов нормативных правовых актов.

Как отмечается в пояснительной записке к документу, поправки разработаны для успешной реализации национального проекта «Безопасные и качественные автодороги».

Сам реестр предлагается сделать федеральным информационным ресурсом, содержащим информацию не только о новых и наилучших технологиях и материалах, но и об их поставщиках и производителях, а также данные об оборудовании и средствах организации дорожного движения. Кроме того, в реестре планируется учитывать сведения о результатах научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Как отмечается в материалах к законопроекту, в России уже успешно используются реестр лекарственных средств, реестр автомобильных дорог, реестр организаций оборонно-промышленного комплекса и другие.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 регионах России. В частности, в рамках реализации проекта к 2024 году доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии должна вырасти до 50,9% (260,5 тыс. км) по сравнению с 43,1% в 2017-м, а доля дорог в нормативном состоянии в городских агломерациях – вырасти вдвое, до 85%. Кроме того, предполагается на 10% снизить долю перегруженных федеральных и региональных трасс и ликвидировать половину мест концентрации ДТП.

### **ТАСС; 2019.03.12; ПОЧТИ 40 МЛРД РУБЛЕЙ ПОТРАТЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области потратит на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в регионе 38,7 млрд рублей. Об этом сообщили ТАСС в региональном **минтрансе**.

«Общий бюджет на реализацию мероприятий утвержденного регионального проекта в 2019-2024 годах составляет 38,7 млрд», – заявили в ведомстве.

По его информации, из федерального бюджета будет выделено 8,2 млрд рублей, из областного – 29,1 млрд рублей. Еще 1,4 млрд рублей поступят из местного бюджета городских округов Новосибирской области. При этом в 2019 году на реализацию регионального проекта будет потрачено 5,4 млрд рублей.

В рамках национального проекта на территории Новосибирской области в 2018 году было приведено в нормативное состояние 100,7 км дорог агломерации, на что было потрачено 2,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6211064>

### **ТАСС; 2019.03.12; БОЛЕЕ 20 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В КЧР В 2019 ГОДУ**

Более 20 км автомобильных дорог отремонтируют в Карачаево-Черкесии в 2019 году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В общей сложности в ближайшие три года в регионе планируется отремонтировать почти 60 км дорог, сообщила пресс-служба главы и правительства республики.

«В 2019-2021 годы <...> пройдет реконструкция и ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения общей протяженностью 59,77 км. Например, в текущем году запланирован ремонт 10,8 км дорог регионального и межмуниципального значения, ремонт 12,4 км дорог Черкесской городской агломерации», – говорится в сообщении.

Также в 2019 году на дорогах республики планируется установить 10 камер фиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД) и один пункт весогабаритного контроля. Задачи в рамках нацпроекта в регионе – на 10% снизить число дорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки к 2024 году, в два раза уменьшить число аварийно-опасных участков, вдвое увеличить число стационарных камер фотовидеофиксации нарушений ПДД и т. д.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6210489>

### **ТАСС; 2019.03.12; БОЛЕЕ 660 КМ ДОРОГ КАЛУЖСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО КОНЦА 2024 ГОДА ПО НАЦПРОЕКТУ**

Более 660 километров дорог Калужской агломерации будут отремонтировано до конца 2024 года благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». За шесть лет на эти цели из федерального и областного бюджетов будет направлено более 4,1 млрд рублей, сообщили ТАСС в пресс-службе правительства региона.

«За период 2019-2024 годов размер межбюджетных трансфертов из федерального бюджета составит 3,3 млрд рублей, финансирование мероприятий из консолидированного бюджета области за аналогичный период составит 858 млн рублей. По итогам реализации мероприятий проекта к концу 2024 года в Калужской агломерации доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, будет доведена до 85%. Для достижения обозначенного показателя будет выполнен ремонт 668 км дорог агломерации», – сказал собеседник агентства.

В состав Калужской агломерации вошли города Калуга и Обнинск, а также Бабынинский, Дзержинский, Малоярославецкий, Перемышльский и Ферзиковский районы. Общая протяженность дорог агломерации составляет 1,8 тыс. км, более 830 из них – дороги регионального значения, уточнили в пресс-службе. Всего до конца 2024 года в Калужской области отремонтируют порядка 800 км дорог.

Около 170 километров федеральных и региональных дорог региона работают в режиме перегрузок. За шесть лет их количество планируется сократить на 10%. В 2019 году на эти цели будет направлено 214 млн рублей. Калуга и Обнинск разработали комплексные схемы организации дорожного движения и пассажирских перевозок на территории городов, а также программы комплексного развития транспортной инфраструктуры. Власти Калужской области планируют большую часть промышленных грузов отправлять не автомобильным, а железнодорожным транспортом через транспортно-логистические центры «Росва» и «Ворсино».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6210438>

### **ТАСС; 2019.03.12; ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч МОГУТ БЫТЬ ВВЕДЕНЫ ЧЕРЕЗ ПОЛТОРА ГОДА**

Условия для снижения до 10 км/ч порога для штрафов за скорость могут сложиться в 2020-2021 годах. Такое мнение высказал журналистам начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников.

«Я думаю, что если мы в 2019 году примем конструктивное решение, то за период полутора лет это в принципе сделать можно», – отметил он.

Черников подчеркнул, что для принятия решения о снижении порога штрафов необходимо проинспектировать все дороги. В частности, на некоторых из них максимально разрешенную скорость можно увеличить. Глава ГИБДД заявил, что это инспектирование уже ведется. Кроме того, регионы должны подготовить проекты организации дорожного движения в городах и проекты организации перевозок общественным транспортом. «Я думаю, что в принципе это реально реализовать за 2019-2020 годы», – заключил он.



Черников также заявил, что поддерживает снижение с 20 км/ч до 10 км/ч порога превышения скорости автомобиля, за который может быть выписан штраф.

«Конечно, поддерживаем, – подчеркнул он. – Это необходимо делать».

По словам Черникова, сейчас водители получают штрафы лишь тогда, когда превышают установленную скорость на 20 и более км/ч. Он подчеркнул, что превышение скорости на каждый 1 км/ч увеличивает риск смерти в результате столкновения с такой машиной на 3%. Таким образом, превышение скорости на 20 км/ч увеличивает риск смерти на 60%.

Ранее в правительственную комиссию по обеспечению безопасности дорожного движения были внесены предложения о снижении нештрафуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км/ч.

<https://tass.ru/obschestvo/6209565>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/12/03/2019/5c87a9f09a794734c00b298c>

### **ГАЗЕТА.RU; ФАХРУТДИНОВ РАФАЭЛЬ; 2019.03.12; ГЛАВА ГИБДД ПРОЯСНИЛ СИТУАЦИЮ С НОВЫМИ ШТРАФАМИ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ**

ГИБДД поддержала снижения порога превышения максимально допустимой скорости движения, за нарушение которого водитель будет штрафовать. По словам главы ГИБДД Михаила Черникова, превышение максимально разрешенной скорости движения на 1 километр в час повышает риск возникновения смертельного ДТП на 3%. В комитете Госдумы по государственному строительству и законодательству критически отнеслись к данной инициативе.

ГИБДД выступила в поддержку снижения порога превышения максимально допустимой скорости движения с 20 до 10 км/ч, за нарушение которого водитель будет штрафовать, передает РИА «Новости» .

«Конечно, поддерживаем, это необходимо делать», – сказал глава ГИБДД Михаил Черников на прошедшем в Ижевске совещания под руководством секретаря Совета безопасности РФ Николая Патрушева по вопросам безопасности в Приволжье.

По его словам, превышение максимально разрешенной скорости движения на 1 километр в час повышает риск возникновения смертельного ДТП на 3%. При этом он подчеркнул, что изменения «необходимо вводить, когда все дороги в стране будут проинспектированы». Он пояснил, что в некоторых случаях на трассах можно устанавливать и более высокую максимально допустимую скорость движения.

«Возьмем запрещающий знак 60 километров в час. Он запрещает эту максимальную скорость. Но мы выявляем участки дорог, где 4-6-полосное движение, разделенные транспортные потоки. Зачем там нужно 60 километров в час? Значит, поставим знак, который будет увеличивать максимальную скорость», – детализировал правоохранитель.

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков критически отнесся к данной инициативе.

Депутат отметил, что в данном случае мнение Черникова ничего не значит, потому что в парламенте еще нет законопроекта по поводу снижения ненаказуемого порога скорости, передает ФАН .

«Во-вторых, дело не в ГАИ, а в том, что правительственная комиссия по безопасности дорожного движения, которую возглавляет вице-премьер Максим Акимов, дала ряд поручений МВД России, Минтрансу

и так далее. Одним из пунктов был вопрос о возможной отмене ненаказуемых 20 километров в час, и он находится в работе», – добавил депутат.

По словам члена нижней палаты парламента, перед рассмотрением данного изменения надо решить вопрос со скоростным режимом – равным 90 км/ч – на федеральных дорогах, который не менялся с прошлого века.

Он также сообщил, что 10 апреля два думских комитета – по госстроительству и по транспорту – проведут общественные слушания по соответствию скоростного режима техническому состоянию дорог. На мероприятии будут приглашены представители МВД, Минтранса, а также общественные деятели и эксперты.

Ранее сообщалось, что все жалобы россиян на дорожные проблемы будут попадать напрямую чиновникам Министерства транспорта. Для этого в ближайшее время мобильное приложение «Общероссийского народного фронта» (ОНФ) «Карты убитых дорог» будет интегрировано с информационной системой Минтранса.

Приложение было запущено в прошлом году. Его пользователи могут заявить о проблеме на дорогах. Депутат Госдумы Александр Васильев сообщил, что «картами» уже активно пользуются власти, но, к сожалению, не все. Поэтому и было принято решение интегрировать приложение с информационной системой Минтранса по контролю за расходами дорожных фондов.

С момента запуска «Карт убитых дорог» было обнаружено более 2 тыс. проблем, большинство из которых касались ям. Также граждане России жаловались на аварийное состояние дорог, нарушение технологий дорожного ремонта и неправильные размещения люков и светофоров, передает НСН.

В конце прошлого года Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) сообщало, что разрешенный лимит скорости планируется увеличить на нескольких участках трасс в Псковской области и Пермском крае. Кроме того, скоростной лимит повысят на платных дорогах М-4 «Дон» и М-11 «Санкт-Петербург – Москва».

Скоростной лимит на Псковщине повысят с 90 км/ч до 110 км/ч на участках трассы М-9 «Балтия», а также дорогах Р-23, Р-56 и А-212. Такие же изменения ожидают участок трассы Р-242 из Перми в Екатеринбург.

Сейчас в Российской Федерации есть 20 участков со скоростным лимитом в 110 км/ч. Росавтодор планирует увеличение лимита на трассах Р-22 «Каспий», А-289 из Краснодара в Керчь, Р-404 из Тюмени в Ханты-Мансийск, а также на дорогах М-8 «Холмогоры», Р-217 «Кавказ», М-5 «Урал» и А-370 «Уссури».

Однако перед увеличением скоростного лимита требуется выполнить ряд условий, подчеркнули в агентстве. Необходимо обеспечить разделенные транспортные и пешеходные потоки, установить искусственное электроосвещение, построить барьерное ограждение посередине проезжей части и вдоль обочин, установить противоослепляющие экраны.

Повышение лимита максимальной скорости при соблюдении повышенных требований к безопасности снижает аварийность на трассах, добавили в Росавтодоре. Об этом свидетельствуют результаты, собранные в ходе исследований на тестовых участках, начиная с 2013 года.

[https://www.gazeta.ru/auto/2019/03/12\\_a\\_12239251.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2019/03/12_a_12239251.shtml)

### **ТАСС; 2019.03.12; В ГИБДД ЗАЯВИЛИ, ЧТО БУДУТ РАЗУМНО ПОДХОДИТЬ К НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ К АВТОБУСАМ**

ГИБДД России будет руководствоваться принципом разумности при реализации новых требований безопасности к автобусам, перевозящим людей. Об этом заявил журналистам начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников, комментируя инициативу об оснащении таких автобусов подушками безопасности.

«Должна быть разумность, – сказал он в ответ на вопрос, насколько затратными станут требования для перевозчиков. – Эта работа должна быть системной, плодотворной, ее

нельзя назвать принудительной и разовой акцией». Черников напомнил, что похожая работа проводилась для обеспечения безопасности перевозок в школьных автобусах.

«Такое огромное количество [школьных] автобусов [24 тыс.], а третий год подряд – ни одной смерти, – отметил он. – Надо в принципе таким же образом идти по перевозочной деятельности вообще в целом».

<https://tass.ru/obschestvo/6209778>

### **ТАСС; 2019.03.12; ПРИСВОЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ КЛАССОВ ДЛЯ СТАРЫХ АВТО БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ**

Присвоение экологических классов автомобилям, для которых он не был установлен производителем, не потребует проведения платных экспертиз водителями. Об этом заявил журналистам начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников, отвечая на вопрос ТАСС.

«Ничего не нужно будет делать», – сказал он. Так глава ГИБДД прокомментировал опасения владельцев старых автомобилей о том, что им придется за свой счет проводить экспертизы своих машин. По словам Черникова, всю эту работу ГИБДД проведет вместе с Центральным научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом «НАМИ». Предполагается, что база, которая будет содержать данные об экологических классах всех автомобилей, будет готова к июню-июлю 2021 года. При этом каждый владелец авто будет уведомлен о том, к какому классу отнесена его машина.

«Там, где кто-то будет не согласен, будет в частном порядке разрешаться», – подчеркнул глава ГИБДД. По его словам, около 70% паспортов транспортных средств автомобилей в России не содержат отметки об экологическом классе. Черников также подчеркнул, что выявлять водителей, которые нарушили запрет на въезд в «экологическую зону» в Москве и Санкт-Петербурге, будут камеры.

«Вручную это администрировать бесполезно, – сказал он. – [Будет применяться] Фото- и видеофиксация автоматическая, которая четко будет состыковываться с базой регистрационной и «вытаскивать» из нее экологический класс автомобиля».

В конце января Совет при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека выступил с идеей об ограничении движения так называемых неэкологичных автомобилей и предложил поделить Москву на зоны, допуск в которые будет зависеть от экологического класса автомобилей. Ограничение предложено ввести для автомобилей ниже класса «Евро-4». Правительство столицы эту инициативу поддержало.

Ранее в пресс-центре МВД сообщили ТАСС, что министерство указанную инициативу рассмотрели и концептуально поддержало ее. Кроме того, МВД рассматривало проект плана мероприятий по совершенствованию нормативно-правового и технического регулирования вопросов введения ограничения движения транспортных средств в зависимости от экологического класса, подготовленный Минтрансом России в соответствии с поручением правительства РФ. Тогда других подробностей в МВД не привели.

<https://tass.ru/ekonomika/6209568>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.03.13; СЧЕТЧИК НА ГАРАНТИИ; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» Тестирует выплату водителям фиксированного дохода**

Как стало известно “Ъ”, «Яндекс.Такси» может ввести гарантированный доход для водителей, привязав его к количеству выполненных заказов или времени работы. Эту идею уже продвигали власти Москвы, однако конкуренты «Яндекс.Такси» от нее отказались из-за риска манипуляций со стороны водителей.

Сервис «Яндекс.Такси» (59,3% принадлежит «Яндексу», 36,9% – Uber) рассматривает возможность ведения гарантированного дополнительного дохода для водителей, рассказал источник “Ъ” на рынке такси.

По его словам, компания изучает несколько вариантов реализации механизма, среди которых выплата фиксированной суммы в день за определенное количество выполненных заказов или гарантированный заработок за час работы. «Вместе с таксопарками мы изучаем много вариантов поощрения водителей, подключенных к «Яндекс.Такси». О конкретных решениях расскажем, когда претворим их в жизнь», - заявила пресс-секретарь «Яндекс.Такси» Наталья Рожкова.

О планах «Яндекс.Такси» знают и другие участники рынка. По словам главы Гильдии такси Московской торгово-промышленной палаты Богдана Коношенко, «Яндекс.Такси» начал разрабатывать внедрение гарантированных выплат в конце 2018-го – начале 2019 года, сейчас схема тестируется в регионах, в частности в Воронеже. «Водитель, который находится на линии восемь часов и с линии не сходит, вне зависимости от наличия заказов получает от агрегатора гарантированную сумму», - поясняет он.

Дополнительные выплаты водителям агрегатора тестируются в регионах, включая Воронеж, Казань, Волгодонск, подтверждает директор таксопарка «Букет» (партнер «Яндекс.Такси») Денис Огнев.

Председатель Общественного совета по развитию такси в регионах Ирина Зарипова также знает, что «Яндекс.Такси» намерен вводить схему с выплатой гарантированного дохода. Она называет такое решение позитивным и отмечает, что его поддерживают таксопарки. «И для пассажиров качество будет повышаться, поскольку водитель не будет гнаться за каждым заказом и работать более спокойно», - считает эксперт. «Это позволит лучше прогнозировать финансовые вопросы и таксопарку, и непосредственно водителю», - соглашается Богдан Коношенко, не исключая незначительного роста цен для пассажиров. Для самого «Яндекс.Такси» такая система также может оказаться выгодной, считает собеседник “Ъ” на рынке: гарантированный заработок при правильном планировании будет стоить меньше, чем субсидии или другие выплаты водителям, а кроме того, поможет удержать их на платформе.

Ранее за введение минимальной зарплаты водителей такси, которую выплачивали бы агрегаторы, выступил департамент транспорта Москвы, писал “Ъ” 6 декабря. В столичной мэрии предлагали компаниям ориентироваться на «среднюю месячную зарплату водителя автобуса» – около 65-70 тыс. руб. Тогда участники рынка и эксперты без энтузиазма отреагировали на инициативу, напомнив, что агрегаторы не заключают трудовые договоры с таксистами.

Тем не менее конкуренты «Яндекс.Такси» тестировали или уже реализуют дополнительные выплаты водителям. По словам представителя «Ситимобил», компания при выполнении водителем «некоторых условий» гарантирует ему определенный доход: «Это зависит, например, от количества выполненных заказов в определенных зонах города».

Сервис «Максим» был вынужден отказаться от такой схемы. «Цель подобных условий – стимулировать водителей решать определенные задачи: выполнять больше заказов, не простаивать без дела и т. д. «Максим» раньше использовал такие методы в ряде городов, но на деле они не приносили ожидаемого эффекта. Водители создавали фейковые заказы, чтобы набрать нужное число для получения дополнительного дохода, или придумывали другие методы для обмана. В результате мы отказались от схемы. В реальности это нерабочий инструмент», - объяснила представитель компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/3908747>

### **ТАСС; 2019.03.12; «МОСИНЖПРОЕКТ» СТАНЕТ ЕДИНЫМ ОПЕРАТОРОМ СТРОИТЕЛЬСТВА БОЛЬШОГО ХОРДОВОГО КОЛЬЦА МОСКВЫ**

Находящаяся в собственности правительства Москвы инжиниринговая компания «Мосинжпроект» станет единым оператором строительства новой кольцевой дороги в Москве, образованной Северо-Западной, Северо-Восточной, Юго-Восточной хордами и Южной рокадой. Это позволит ускорить строительство дороги между ТТК и МКАД, сообщил во вторник заммэра столицы Марат Хуснуллин на панельной дискуссии в рамках международной инвестиционной выставки МIPIM во Франции.

«Было принято решение на уровне президента страны, что большое хордовое кольцо – это Северо-Западная хорда, Северо-Восточная хорда, Южная рокада и Юго-Восточная хорда – будет реализовываться единым поставщиком – нашей компанией «Мосинжпроект», которая построила метро, которая является основным подрядчиком метро. Это решение было принято, чтобы ускорить строительство большого хордового кольца», – сказал Хуснуллин.

Как заявил гендиректор компании «Мосинжпроект» Марс Газизуллин, суммарная стоимость строительства кольца составит порядка 350 млрд рублей.

Ранее он сообщал, что хордовое кольцо планируется замкнуть к 2021 году. Протяженность его дорог составит 133 км, что на 30% больше, чем МКАД. Сейчас строятся три магистрали, возведение четвертой – Юго-Восточной хорды – начнется в 2019 году. Протяженность Северо-Западной хорды составит 30 км, Северо-Восточной – 35 км, Юго-Восточной – 28 км, Южной рокады – 40 км.

В планах – соединить Северо-Западную и Северо-Восточную хорды в районе Фестивальной улицы с выходом на дорогу до Бусиновской развязки и далее на платную трассу Москва – Санкт-Петербург. Южная рокада будет пересекаться с Северо-Западной хордой в районе Крылатское. Юго-Восточная хорда выйдет на автомобильную трассу федерального значения М-7 «Волга» и соединится с Новой Москвой. Северо-Западная хорда призвана обеспечить связь между северо-восточными и юго-западными районами Москвы, минуя центр города.

<https://tass.ru/moskva/6209832>

### **ТАСС; 2019.03.12; РАСПОЛОЖЕНИЕ БУДУЩЕЙ СТАНЦИИ МЕТРО «ВНУКОВО» СОГЛАСОВАЛИ С МЕСТНЫМИ ЖИТЕЛЯМИ**

Расположение будущей станции метро «Внуково» и трассировка линии метро к аэропорту согласовано с местными жителями, написал во вторник в своем блоге мэр Москвы Сергей Собянин.

«Трассу метро мы согласовали с местными жителями и администрацией аэропорта Внуково, чтобы будущим пассажирам было максимально удобно», – отметил мэр.

Собянин уточнил, что на участке Калининско-Солнцевской линии ветки от «Расказовки» длиной 5,2 км появится две станции: «Пыхтино» в районе одноименной деревни и «Внуково» – на территории паркингов аэропорта.

Мэр отметил, что, как правило, метро в аэропорты не тянут. «Но для «Внуково» мы сделали исключение. Ведь это не только аэропорт, но и большой жилой район», – подчеркнул Собянин.

Ранее руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев сообщал, что власти города пока не планируют подводить метро к аэропортам Шереметьево и Домодедово по аналогии с продлением подземки в аэропорт Внуково.

Строительство метро займет примерно четыре года.

Ранее Собянин сообщил, что власти столицы определились с тем, как именно пройдет ветка метро в аэропорт Внуково. По его словам, выбрана самая «щадящая» схема прокладки линии – вдоль трассы «Аэроэкспресса» без захода в поселок Внуково.

<https://tass.ru/moskva/6208729>

### **РГ-КРЫМ; ЕЛЕНА ГУСАКОВА; 2019.03.12; ПРИЖАЛИСЬ К ОБОЧИНЕ; ПОЧЕМУ В КРЫМУ КАЧЕСТВО ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НЕ УСПЕВАЕТ ЗА РАСТУЩИМИ ТАРИФАМИ**

В Республике Крым 80 процентов автобусов и маршруток исчерпали свой ресурс и требуют замены. Транспортники заверяют, что без существенного повышения тарифов и расширения механизмов господдержки быстро обновить подвижной состав не получится. Спустя почти два года разговоров на эту тему крымские власти готовы сделать непопулярный у населения шаг – поднять стоимость проезда почти во всех муниципалитетах полуострова в среднем на 30 процентов. Активная дискуссия о повышении цен обнажила массу существующих в отрасли проблем.

Тарифы в Крыму одни из самых низких в стране. К примеру, если сегодня в крупных крымских муниципалитетах поездка в автобусе стоит 13 рублей, то в соседних материковых городах она обходится в 23-24 рубля. К этим цифрам стремятся и местные перевозчики. Но республиканские власти их одергивают: мол, с вашим качеством услуг о таком и просить стыдно.

- Какой-то замкнутый круг: граждане жалуются на качество услуг, а бизнес – на недостаточное количество средств для их улучшения, – комментирует зампред Госкомцен Республики Крым Вячеслав Мартынов. – Свои расчеты в комитет подали все муниципалитеты. Важнейшие обязательства перевозчиков – обновление подвижного состава, установка тахографов, соблюдение расписания и доставка пассажиров в вечернее время. По информации муниципальных властей, после изменения тарифа обновить технику планируется в течение пяти лет.

Судя по всему, власти и перевозчики сойдутся на компромиссных тарифах. Например, в Симферополе, Алуште, Джанкое, Керчи, Ялте, Феодосии и Евпатории это будет 17 рублей, а в Саках и Судак – 15. В пригороде вместо действующего тарифа 1,52 рубля так называемый пассажиро-километр будет стоить 1,75. Общественная палата Крыма с определенными условиями – одобрила. В профильном министерстве транспорта также с оговорками высказались за. Дело за главой региона, который и должен принять окончательное решение. Он же требует от перевозчиков гарантировать повышение качества услуг. «Это дорога с двухсторонним движением», – напоминает Сергей Аксенов. МУП – не панацея

Общественный мониторинг показал, что в столице Крыма, где транспортная доступность, в общем-то не самая плохая, из некоторых микрорайонов невозможно уехать ни в семь утра, ни в восемь вечера. Повсеместно водители разговаривают по телефону во время движения, хамят пассажирам, не останавливаются, завидя льготника, несмотря на то что в прошлом году за невыполнение обязательств нескольким симферопольским перевозчикам пришлось уйти с маршрутов. Их занял муниципальный транспорт: сейчас МУП имеет 150 новых лизинговых автобусов, в этом году к ним должны добавить еще 100.

- С перевозчиками, которые недобросовестно выполняли свои обязанности, в конце 2018 года мы расторгли договоры, – подчеркивает начальник управления транспорта и связи администрации Симферополя Анастасия Лавринова. – На освободившиеся маршруты вышел купленный в лизинг муниципальный транспорт. Сейчас все перевозчики работают в рамках временных договоров до шести месяцев. Они предупреждены о том, что администрация планирует в третьем квартале провести конкурс, в условиях которого обязательно будет требование обновить подвижной состав.

При этом Лавринова признает, что даже муниципальное предприятие выполняет свои обязательства не в полной мере. Действительно, новый подвижной состав и государственная форма собственности – не залог того, что горожане будут ездить вовремя и с комфортом. Недавний скандал в Керчи – очередное тому доказательство. Там, в МУП менее чем за два года угробили большую часть закупленных в лизинг автобусов: разобрали на детали и оставили ржаветь (по последним данным властей, из 40 автобусов

на линию выходят лишь 16). Одновременно работать запретили «состарившимся» троллейбусам. В город в срочном порядке пришлось перекидывать транспорт из Симферополя и Ялты.

«Хорошо не будет»

Претензий у представителей власти и пассажиров к перевозчикам масса. Они же, в свою очередь, утверждают, что чиновники сами довели отрасль до такого состояния: держали несколько лет экономически необоснованный тариф, не занимались субсидированием, не выплачивали в полной мере компенсацию за перевозку льготников, не создавали инфраструктуру для водителей. И теперь одним запоздалым повышением тарифов проблемы не решить, уверен вице-президент Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма Зиновий Лудчак.

- К сожалению, хорошо у нас не будет, – откровенно говорит он. – Нынешнее повышение не позволит вмиг разбогатеть и купить новые автобусы. К нам сейчас выдвигают претензии в связи с тем, что планируется резкое, на 30 процентов, повышение тарифа. Но мы же каждый год просили об увеличении на пять процентов, только нам это не утверждали. К сожалению, по таким тарифам, которые рассчитал для нас Госкомцен, мы не можем работать. Скоро Джанкойский, Ленинский и Белогорский районы останутся без перевозчиков. Вы не представляете, чего стоит уговаривать руководителей транспортных компаний, чтоб они районы не бросили. Там ездить вообще невыгодно (нормальных дорог нет, зато льготников очень много. – ред.). Требований же к нам становится все больше и больше. Установка каждого нового устройства, получение каждой новой бумаги стоит денег. Уже пошли штрафы за невыполнение требований. Это и 150, и 300 тысяч рублей. Если перевозчики выполняют все нормы, то завтра останутся. Я лично знаю тех, кто уже закрылся. У меня на предприятии 120 миллионов рублей кредитов.

Перевозчик приводит свои расчеты. По его словам, цена топлива повысилась на 43 процента, стоимость шин – на 24 – 60 процентов, масла – на 30, минимальная заработная плата тоже выросла. При этом до 1 июля нужно установить тахограф на каждый автобус (около 50 тысяч рублей) и контрольно-кассовую технику. Как тут о новых автобусах думать?

Четыре миллиона – копейки?

- Власть тоже свои обязательства не выполняет, – подчеркивает перевозчик. – 30 процентов населения республики пользуется льготным проездом. На компенсацию за их перевозку, по нашим подсчетам, необходимо около пяти миллиардов. В прошлом году выделили 1,6 миллиарда. В этом еще меньше. Деньги заканчиваются раньше срока, и люди просто не получают компенсации. Например, перевозчица в Алуште купила новый транспорт. Ей недоплатили четыре миллиона рублей. Аналогичную сумму недополучил перевозчик из Феодосии.

Его слова подтверждает директор одного из джанкойских предприятий, занимающихся пригородными и междугородними перевозками, Вера Чернухина.

- В прошлом году за льготников с билетами в междугородних автобусах мы недополучили около двух миллионов, – возмущается она. – Все на законных основаниях. Например, за 10 месяцев «Крымавтотранс» на 667 тысяч выписал билеты пассажирам, а они не идентифицируются в реестре. Закон прописывает, что компенсация выдается за тех граждан, которые есть в реестре. Почему этих людей там нет – не наш вопрос, а платим за него мы. В ноябре на пригороде и межгороде за льготников вообще не заплатили, так как в бюджете кончились деньги. Как же тут вести бизнес?

- Если не субсидировать отрасль и так долго держать тариф на смешном уровне, то другого результата быть не могло, – продолжает она. – Мы упустили время. Наша отрасль в таком состоянии, что увеличение тарифов лишь позволит лишь законсервировать нынешнюю ситуацию. Если все так и останется, перевозчики не смогут обновить автопарк. Нужен пересмотр графиков, маршрутов и расчетов загрузки. Необходимо

существенное субсидирование при покупке новых автобусов. Есть примеры других регионов, где одну четвертую стоимости автобуса оплачивает государство. Я была на заседаниях, на которых руководство Крыма рассматривало возможное субсидирование. Но пока это только на уровне обсуждения: постановления нет, условия не прописаны. А это могло бы стать хорошим подспорьем перевозчикам.

Комментарии

Сергей Карпов, министр транспорта Республики Крым:

- Повышение тарифов экономически обосновано в том случае, если перевозчик соблюдает все предъявляемые к нему требования. Пока же крымчане жалуются на недостаточное количество транспорта на маршрутах, несоблюдение расписания, отсутствие автобусов в вечернее время, техническое состояние подвижного состава. В связи с этим будем ужесточать контроль и меры воздействия. С теми, кто не поймет, что нужно менять подход к обслуживанию населения, будем прощаться. Ни один бизнес не станет работать в минус: раз перевозчики работают, значит, это выгодно, есть экономическая целесообразность. А тогда пусть будут любезны соблюдать правила, которые диктует законодательство. Если не могут исполнять, значит, это не их бизнес, и нужно заниматься чем-то другим.

Игорь Головкин, начальник отделения технадзора УГИБДД МВД по РК:

- Вопреки законодательству крымчан продолжают перевозить маршрутки, зарегистрированные в другом государстве на жителей Крыма. Дело в том, что до 1 января 2017 года на полуострове действовал переходный период, перевозчики могли заменить номера на автобусах, пригнанных с Украины после вхождения Крыма в состав РФ. Прошло два года. Но до сих пор попадаются автобусы с украинскими номерами «АК». Люди уходят от уплаты налогов и штрафов, ищут лазейку для невыполнения законодательства. Материалы по всем таким случаям сейчас в судах. Нужно убедить перевозчиков не эксплуатировать эти автобусы.

<https://rg.ru/2019/03/12/reg-ufo/pochemu-v-krymu-vladelcy-marshrutok-ne-mogut-uluchshit-kachestvo-perevozok.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.12; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПОРЯДОК ОСНАЩЕНИЯ Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ ВИДЕОКАМЕРАМИ

Владельцев железнодорожной инфраструктуры могут обязать устанавливать видеокамеры для фиксации нарушений правил дорожного движения на наиболее опасных железнодорожных переездах. Проект постановления кабмина разработал **Минтранс**, документ опубликован на портале нормативных правовых актов.

В первую очередь видеофиксация должна появиться в местах, где за последние три года произошло больше двух столкновений автомобилей с поездами. Также камеры установят на переездах с автоматической светофорной сигнализацией и без устройств заграждения.

Помимо этого, региональным властям могут разрешить устанавливать камеры на «спокойных» участках при согласовании с владельцами переездов, но не за счёт последних. Также **Минтранс** предлагает передавать регионам камеры после установки, чтобы они контролировали передачу данных о нарушениях ПДД органам государственного или муниципального контроля.

Владельцев автодорог, соседствующих с опасными переездами, планируется обязать оборудовать прилегающие участки трассы светофорами, ограждениями, дорожной разметкой.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-razrabotal-poryadok-osnashheniya-zhd-pereezdov-videokamerami.html>



### **ТАСС; 2019.03.12; РЖД И ВЛАСТИ КУБАНИ СОЗДАДУТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ДЛЯ ЗАПУСКА ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ В КРАСНОДАРЕ**

Представители РЖД и власти Краснодарского края договорились о создании рабочей группы для запуска в Краснодаре городской электрички, которая решит проблему пробок, сообщили во вторник журналистам в пресс-службе РЖД.

Пробки являются серьезной проблемой для Краснодара. По данным сервиса «Яндекс.Пробки», иногда они достигают максимальных 9-10 баллов, в 2018 году Краснодар был признан городом-миллионником, сюда ежегодно переезжают тысячи человек, поэтому число машин растет. Власти региона рассматривали вопрос о запуске городской электрички в Краснодаре, которая свяжет центр города с прилегающими территориями и улучшит транспортную доступность районов города.

«Глава ОАО «РЖД» [Олег Белозеров] и губернатор Краснодарского края [Вениамин Кондратьев] обсудили создание «городской электрички» в Краснодаре <...> Участники встречи договорились создать рабочую группу из представителей ОАО «РЖД» и профильных ведомств Краснодарского края, на которой будут определены этапы реализации проекта», – говорится в сообщении.

Уточняется, что встреча, на которой было принято данное решение, проходила во вторник в Москве. Она была посвящена обсуждению направлений совместной работы в сфере пассажирских перевозок и развития железнодорожной инфраструктуры в регионе.

Ранее сообщалось, что в феврале в Краснодарском крае открыли новый участок железнодорожного обхода Краснодара от станции «Козырьки» до станции «Гречаная», предназначенный для разгрузки города от транзитного транспорта и развития инфраструктуры на подходах к портовым городам.

<https://tass.ru/obschestvo/6210591>

На ту же тему:

<http://kuban24.tv/item/veniamin-kondrat-ev-v-moskve-vstretilsya-s-gendirektorom-rzhd-olegom-belozerovym-224225>

### **РГ-ЯРОСЛАВЛЬ; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; КУДА ВАГОНЧИК ТРОНЕТСЯ; В ЯРОСЛАВЛЕ ЗАДУМАЛИСЬ О РАЗВИТИИ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ**

С 2011 по 2019 год объем перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом снизился в Ярославской области в два раза. Социологические опросы показали, что причиной спада стало сокращение маршрутов и дороговизна путешествий в электричках. Однако железнодорожники и власти региона надеются вернуть интерес к этому виду транспорта, развивая, в частности, «наземное метро».

Дорогая электричка

В Ярославской области, по информации регионального департамента транспорта, перевозкой пассажиров пригородными электричками занимаются две компании. Одна, выполняющая основной объем перевозок, работает на четырех направлениях: Александров, Кострома, Данилов, Рыбинск. Вторая доставляет пассажиров по маршрутам Углич – Савелово и Углич – Калязин.

Первая компания для работы в регионе арендует у РЖД 38 вагонов локомотивной тяги, 12 составов электропоездов и один рельсовый автобус. Вторая располагает четырьмя поездами.

Когда-то подвижного состава требовалось больше. Но с 2011 года транспортный заказ региона на пригородные железнодорожные перевозки, как и во многих других субъектах РФ, неуклонно снижался, и лишь с 2016-го он более-менее стабилизировался на отметке около 6,4 миллиона вагоно-километров, упав за пять лет на 35 процентов. Пассажиропоток за то же время «рухнул» в два раза.

- Основная причина снижения объемов перевозок, согласно проведенному анализу статистических данных и результатов социологических исследований, – это рост тарифов, – сообщил гендиректор пригородной пассажирской компании Алексей Ильиных. – Рост их для пригородных поездов значительно опережает увеличение для автобусов, а также рост платежеспособности населения.

Например, на 2019 год региональный департамент ЖКХ, энергетики и регулирования тарифов утвердил для основного игрока на ярославском рынке пригородных железнодорожных перевозок потребительский тариф 3,2 рубля за километр (экономически обоснованный тариф при этом равен 8,23 рубля за километр). Между тем поездка по межмуниципальному маршруту автобуса стоит 2,65 рубля за километр – в случае, если этот автобус общего типа, и 2,79 рубля – в транспорте с мягкими откидными сиденьями.

Пассажиры разбежались

Всего же с 2011 года тарифы на проезд в ярославских электричках подскочили на 300 с лишним процентов. По словам Ильиных, благодаря тому, что в прошлом году (единственный год!) они не менялись в сторону повышения, пассажирооборот впервые вырос относительно уровня прошлых лет. Однако накопленный разрыв в стоимости проезда, а также частота движения автобусов, по его мнению, все равно в перспективе будут не в пользу электричек.- Например маршрут поезда Ярославль – Петровск практически идентичен автодорожному, но количество автобусных рейсов превышает железнодорожные более чем в три раза. Поэтому очевидно, что отток пассажиров на конкурентные виды транспорта в 2019 году сохранится, – предполагает представитель компании.

Впрочем, пассажиры уходят не только к конкурентам. Они нередко просто остаются дома – из-за дороговизны билетов.

- Рыбинское направление, станция Волга. Люди жалуются на очень высокие тарифы. Если семья из четырех человек на выходные едет в деревню, то это получается примерно две тысячи рублей, если туда и обратно. Ни на чем другом туда не доедешь. Поэтому люди бросают дачные участки, а в деревнях – дома, – рассказывает о реакции населения на дорогой проезд депутат Ярославской облдумы Шакир Абдуллаев.

Но, как выяснилось, изменить ситуацию транспортники не могут: тарифы устанавливает облдепартамент, и разница между экономически обоснованным тарифом и его вариантом для населения – больше пяти рублей. Их компенсирует перевозчику облбюджет. Ну а там, конечно, «лишних» денег нет, чтобы эту разницу увеличить. Впрочем, в региональном департаменте ЖКХ и регулирования тарифов корреспонденту «РГ» пояснили, что превысить предельный тариф для населения перевозчик не имеет права, а вот понизить – пожалуйста. Но только за свой счет... То есть варианты все же есть, хотя и неудобные для перевозчиков.

Экспрессы – на все направления

Между тем в регионе в 2017 году был пущен и вполне конкурентоспособный пригородный экспресс «Чайка» от Ярославля до Рыбинска. До его появления поездка в электричке до второго по значимости города в регионе занимала от двух до двух с половиной часов. Новая «Чайка» довозит своих пассажиров за час и 10 минут.

Курсирующие по тому же маршруту автобусы добираются от точки А до точки Б за час и 35 минут. При этом поездка в «Чайке», оборудованной мягкими креслами, туалетами, кулерами и зонами для женщин с маленькими детьми, сейчас стоит 210 рублей, а в автобусе – 211-222. И хотя автотранспорт отправляется каждые полчаса, свои приверженцы у экспресса тоже появились. За прошлый год, например, этот поезд перевез 45 тысяч пассажиров, а в целом пассажиропоток на направлении вырос в четыре раза.

В результате по просьбам населения в некоторые дни недели вместо двух вагонов экспресса начали подгонять четыре, а по воскресеньям расписание поезда изменили на более удобное.

Более того, поскольку опыт признан успешным, в этом году железнодорожники планируют начать «тиражирование проекта «Чайка» на ростовское и костромское направления. Правда, никакой конкретики пока не озвучено. «В этом году мы уже что-то предложим», – загадочно выразился представитель компании.

Перспективным признан и проект «Городская электричка», или «Наземное метро»: сейчас по внутригородским маршрутам в Ярославле курсируют девять пригородных поездов. Вот только путь до станций, где производится посадка и высадка пассажиров – Приволжье в Ленинском районе и Филино в Заволжском, осилит далеко не каждый горожанин. От остановок городского общественного транспорта станции далеко, а дорога до них, деликатно скажем, не благоустроена. На заседании комитета облдумы, где обсуждался этот вопрос, было решено рекомендовать мэрии «рассмотреть возможность ремонта этих автодорог».

Есть в ближайших планах у транспортников также организация транспортно-пересадочных узлов с совместной продажей проездных документов на поезд и автобус. Такие узлы могут появиться на станциях Ярославль-Главный, Ростов-Ярославский, Рыбинск-Пассажирский. Но пока проект, что называется, подзавис. Пилотный ТПУ планировали организовать на станции Шестихино Некоузского района. В прошлом году вопрос обсудили все заинтересованные стороны, но автоперевозчик к нововведению оказался пока не готов.

По словам председателя комитета управления пассажирским транспортом департамента транспорта Ярославской области Ирины Домниной, на 2019 год для компенсации потерь в доходах организаций железнодорожного транспорта, связанных с госрегулированием тарифа, в региональном бюджете предусмотрено 428,6 миллиона рублей. Кроме того, у области есть 600-миллионная задолженность перед пригородными пассажирскими компаниями за перевозки, состоявшиеся в 2013-2014 и 2017 годах. Для урегулирования этого вопроса между компаниями и департаментом транспорта заключены соглашения о реструктуризации задолженности на десять и пять лет. В рамках соглашений финансирование в 2018 году произведено в полном объеме, согласно графику.

<https://rg.ru/2019/03/12/reg-cfo/v-iaroslavle-zadumalis-o-razviti-i-prigorodnyh-elektrichkek.html>

### **ТАСС; 2019.03.12; РЖД ВЛОЖАТ БОЛЕЕ 20 МЛРД РУБЛЕЙ В ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

РЖД направят более 20 млрд рублей на закупку и обновление подвижного состава.

«В течение года компания закупит семь составов рельсовых автобусов на сумму 1,5 млрд рублей, 14 электропоездов переменного тока на сумму 3,5 млрд рублей, а также 150 вагонов электропоездов «Ласточка» на сумму порядка 15,5 млрд рублей», – отметили в компании.

В РЖД также сообщили, что компания проведет капитальный ремонт 1 тыс. 119 вагонов пригородных электричек на сумму 3,7 млрд рублей. Ремонт предусматривает замену оборудования санузлов и электроники, замену оконных рам, сидений и обшивки салона, а также очистку и окраску кузова.

<https://tass.ru/ekonomika/6209979>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; АЛТАЙВАГОН ГРУППЫ СДС РАЗРАБОТАЛ ДВУХСЕКЦИОННЫЙ КРЫТЫЙ ВАГОН С РАЗДВИЖНОЙ КРЫШЕЙ**

АО «Алтайвагон» (актив группы «Сибирский деловой союз», СДС) разработало двухсекционный крытый вагон «11-2151» грузоподъемностью 93 тонны с раздвижной

крышей, сообщил генеральный директор завода Дмитрий Медведев во время посещения предприятия губернатором Алтайского края Виктором Томенко.

«У крытого вагона нет возможности загрузить его под крышу, у вагона модели «11-2151» такая возможность есть. В предыдущие модификации при раскрытии крыши (поднималась вертикально – ИФ) могла попадать вода, в новой – можно возить бумагу, муку и вода не попадет», – сказал Д.Медведев, показывая опытный образец нового вагона. Кроме того, по его словам, в вагон можно загрузить контейнеры. Разработана модель под определенного заказчика, которого завод не стал раскрывать.

«Заказчик планирует приобрести от 1 тыс. до 3 тыс. вагонов. Сейчас находимся в процессе переговоров: мы хотим больше заработать, они хотят подешевле купить», – сказал гендиректор «Алтайвагона» журналистам во вторник.

Одним из преимуществ новой модели станет не только увеличение грузоподъемности с традиционных 67 тонн до 93 тонн, но и сокращение расходов на его обслуживание.

«Разработанное решение – узел сочленения вагонных тележек – повлияет и на тариф. Грузоотправитель будет платить за него как за одну единицу, так как сцепка одна», – сказал начальник бюро отдела главного конструктора Андрей Кравченко журналистам.

Кроме того, один состав из таких вагонов будет на 10% короче, что важно при загрузке железной дороги.

Разработанная модель вагона находится на испытании, которое завершится через три месяца.

Кроме того, в настоящее время испытывается другая разработка «Алтайвагона» – вагон-рефрижератор модели «16-2155» с функциями подогрева до плюс 16 градусов и охлаждения до минус 20 градусов и грузоподъемностью 50 тонн.

«Мы придумали рефрижератор не потому, что мы хорошо в этом разбираемся. У нас есть заказчик, который четко поставил задачу: какое оборудование должно быть, как оно должно эксплуатироваться и содержаться. Это «СибирьТрансСервис» (Новосибирск)», – сказал Д.Медведев.

Новосибирская компания готова приобрести 200 таких рефрижераторов, в целом потребность рынка РФ в таких вагонах составляет 10 тыс. штук.

По словам Д.Медведева, сейчас вагоны-рефрижераторы не выпускаются российскими заводами, поэтому алтайское предприятие «оптимистично смотрит» на продажи разработанной модели.

Также в планах «Алтайвагона» выпустить в этом году на рынок еще три модели вагонов на основе тележки «18-9800». Речь идет о крытом вагоне «11-2158», полувагоне с разгрузочными люками в полу «12-2159» и полувагоне с глухим кузовом «12-2156».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; ТАМБОВСКИЙ ВРЗ ГОТОВ ЗАПУСТИТЬ В СЕРИЮ «ОБНОВЛЕННЫЙ ПЛАЦКАРТ», МОЖЕТ ВЫПУСКАТЬ ДО 600 ВАГОНОВ В ГОД**

Тамбовский вагоноремонтный завод (входит в АО «Вагонреммаш») сертифицировал модернизированные плацкартные вагоны для РЖД и начнет их серийный выпуск в этом году, сообщил «Интерфаксу» главный технолог завода Максим Сидорин.

По его словам, в конце прошлого года выпущен пилотный вагон, прошедший реновацию на предприятии, он прошел все необходимые технические испытания, и в ближайшие дни будет начата его эксплуатация в реальных условиях.

Новые плацкартные вагоны будут выпускаться Тамбовским ВРЗ на базе ныне эксплуатируемых вагонов 826-й модели. «После капитального ремонта эти вагоны получают новую начинку согласно дизайн-проекту, разработанному «Вагонреммашем» в прошлом году», – сказал М.Сидорин.

По его словам, предприятие способно выпускать 2-3 новых вагона в сутки, но пока планируемые объемы производства не разглашаются.

Ранее сообщалось, что мощности Тамбовского ВРЗ позволяют выпускать до 600 пассажирских вагонов нового типа в год.

В конце ноября прошлого года АО «Вагонреммаш» презентовало в Тамбове дизайн-проект реновации интерьера плацкартного вагона.

«Проект позволяет обычным плацкартным вагонам, проходящим капремонт на Тамбовском или Воронежском вагоноремонтных заводах, пройти модернизацию и полностью изменить интерьер», – говорил тогда гендиректор «Вагонреммаша» Павел Долгов.

По его словам, принципиально новый уровень комфорта пассажиров достигается при сохранении планировки вагона. При этом его интерьер оборудуется новой системой освещения, шторами для организации личного пространства, розетками с USB-разъемами, которыми пассажиры смогут воспользоваться для зарядки гаджетов, индивидуальными столиками с подстаканниками.

В туалетах установлены гигиенический душ и столики для пеленания.

П.Долгов отмечал, что «Вагонреммаш» готов выполнить любой объем работ по модернизации вагонов по требованию заказчика.

АО «Вагонреммаш» – дочернее общество ОАО «РЖД», созданное в 2008 году на базе трех вагоноремонтных заводов-филиалов ОАО «РЖД»: Тамбовского, Воронежского и Новороссийского. Компания занимается капитально-восстановительным ремонтом пассажирских вагонов, модернизацией и переоборудованием пассажирского подвижного состава, капитальным ремонтом грузовых вагонов, ремонтом и новым формированием колесных пар, изготовлением запасных частей для нужд железных дорог.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6209115>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.11; «АЛТАЙВАГОН» ОЖИДАЕТ СТАГНАЦИИ СЕКТОРА ВАГОНОСТРОЕНИЯ В РФ В 2020-21ГГ**

АО «Алтайвагон» (актив группы «Сибирский деловой союз», СДС) ожидает стагнации в 2020-2021 годах в сфере вагоностроения РФ из-за падения спроса на подвижной состав, сказал глава предприятия Дмитрий Медведев журналистам во вторник.

«Дело в том, что России требуется около 60 тыс. вагонов (в год – ИФ), совокупные мощности всех предприятий – 100 тыс. вагонов в год. (. . .) Мы понимаем, что ажиотажный спрос на полувагоны может снизиться», – отметил Д.Медведев.

Минимизировать падение спроса завод намерен за счет разработки и вывода на рынок новых моделей вагонов. Так, в настоящее время в процессе сертификации находятся 5 моделей вагонов и одна модель тележки, рассчитанной на нагрузку 25 тонн на ось.

«То есть, придет время для мелкосерийного высокомаржинального производства. Мы не бросим (выпуск полувагонов – ИФ), но дифференцируем потери в новых моделях. У нас пока есть время, и мы занимаемся этим, чтобы безболезненно пройти (сложный – ИФ) период», – сказал гендиректор завода.

Кроме того, по его словам, «вызывает тревогу» рынок Казахстана, на который «Алтайвагон» поставляет порядка 30% производимого подвижного состава.

«У Казахстана нарастает объем грузоперевозок с КНР. Сейчас он сам освоил выпуск колес и начинает производство вагонов. Есть угроза, что Казахстан начнет себя сам насыщать (продукцией вагоностроения – ИФ), как Белоруссия», – сказал Д.Медведев во время презентации новых вагонов.

Вместе с тем, в 2018 году «Алтайвагон» начал поставку вагонов на новый для себя рынок Узбекистана и предполагает там рост спроса.

Несмотря на прогнозируемую стагнацию в 2020-2021 годах, в 2019 году «Алтайвагон» рассчитывает на рост производства. Если в прошлом году он изготовил максимальные за всю историю своей работы 9,83 тыс. вагонов (рост на 40,5% к предыдущему году) и

получил 23,8 млрд рублей выручки, то в этом году планирует изготовить 10 тыс. вагонов и получить 33,5 млрд рублей выручки.

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

### **ГУДОК; 2019.03.12; НЕЛЬЗЯ ПОЛАГАТЬСЯ НА САМОРЕГУЛЯЦИЮ РЫНКА**

Екатерина Копылова, доцент кафедры «Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы» Института управления и информационных технологий Российского университета транспорта (МИИТ)

Специалисты Российского университета транспорта в 2014 году сформировали Концепцию мультимодальных пассажирских перевозок для Федеральной пассажирской компании, а в 2016 году – для всего пассажирского комплекса холдинга «РЖД».

- Используется ли концепция после ее утверждения ОАО «РЖД» в декабре 2016 года?
- Документ принят к реализации и внедряется в соответствии с планом. Концепция определяет основные принципы, которыми нужно руководствоваться при организации мультимодальной транспортной системы.
- Кто больше всего заинтересован в развитии маршрутов с участием разных видов транспорта?
- Заинтересованы все стороны: пассажир, перевозчики и государство. Мультимодальная транспортная система нужна пассажиру. Она удобнее и комфортнее в сравнении с ситуацией, когда пассажир сам выбирает из разрозненных предложений перевозчиков. Пассажир, как известно, выбирает способ поездки по критериям: комфорт, цена, продолжительность и удобство расписания. На оптимизации этих параметров и должна быть выстроена мультимодальная система. Необходимо учитывать и экологичность перевозки – чем больше на мультимодальном маршруте используется электроподвижной состав или другой вид электротранспорта, тем меньший вред наносится окружающей среде.

Интерес и внимание ОАО «РЖД» к мультимодальности в сфере пассажирских перевозок говорит о высокой степени клиентоориентированности и приводит к росту пассажиропотока.

- Почему Концепция мультимодальных перевозок ориентирована именно на железнодорожный транспорт?
- Мы исходим из того, что железнодорожный транспорт обладает максимальной провозной способностью и охватывает основную часть маршрута, а автотранспорт выполняет подвозящую функцию «последней мили».

В большинстве случаев железнодорожный транспорт в мультимодальной перевозке является основным перевозчиком в пригородном сообщении. Рассматриваются и те случаи, когда железнодорожный транспорт выполняет подвозящую функцию, например когда он осуществляет перевозки пассажиров в аэропорты. Это не только электропоезда «Аэроэкспресс», но и согласование расписаний движения пассажирских поездов дальнего следования с расписаниями авиарейсов, что особенно важно для восточной части страны. Также мультимодальные перевозки могут быть использованы в случае замены части низкоэффективного железнодорожного маршрута на автобусный. Одним из первых таких маршрутов был маршрут поезда АО «ФПК» Валуйки – Старый Оскол – Москва, где на участке от Старого Оскола до Валуйков железнодорожная перевозка была заменена автобусной.

Практика показала, что нельзя полностью полагаться на саморегуляцию рынка в области взаимодействия нескольких видов транспорта. Исследования, проведенные при написании

концепции, показали, что не стоит рассчитывать на то, что автобусный перевозчик обязательно приспособится к расписанию движения поездов. Да, водители автобусов и маршрутных такси знают, когда прибудет электропоезд, подъезжают к вокзалу или остановочному пункту и ждут пассажиров. При этом их цель – максимально эффективно использовать находящиеся в собственности автотранспортных компаний транспортные средства. Были выявлены случаи, когда у водителей автобусов завершался рабочий день и они могли не обслуживать менее населенные электропоезда в непиковые часы суток. Автобусные компании заинтересованы максимально заполнить пассажирами свои автобусы, иногда даже выполняют рейсы с переполненным салоном, тем самым нарушая правила безопасности.

Если автобусные компании войдут в мультимодальную транспортную систему, то будут нести ответственность не только перед пассажирами, но и перед другими перевозчиками на мультимодальном маршруте.

- Кто должен контролировать автобусные перевозки на мультимодальных маршрутах?

- На наш взгляд, закон о мультимодальных перевозках должен установить ответственность каждого перевозчика в зависимости от степени его участия и роли в мультимодальной транспортной системе. Контролировать автобусные перевозки могло бы ОАО «РЖД» как основной базовый перевозчик. В 2018 году на базе университета проходили слушания по вопросу возможности организации автобусных перевозок пассажиров силами холдинга «РЖД», главным образом с участием пригородных пассажирских компаний.

- А кто станет заказчиком мультимодальных перевозок?

- В сфере пригородного сообщения для каждого региона разрабатывается и согласовывается с Министерством транспорта РФ комплексный план транспортного обслуживания населения, содержащий анализ текущей ситуации и направления перспективного развития транспорта для обслуживания прогнозируемых пассажиропотоков. По сути, мультимодальные схемы перевозок должны быть заложены в данный документ при его формировании.

- Пригородным пассажирским компаниям тоже нужно повышать доходность и быть рентабельными. Может ли организация мультимодальных маршрутов изменить экономику железнодорожных компаний, увеличить пассажиропоток и доходную часть?

- Несомненно, организация мультимодальных пассажирских перевозок позволит привлечь пассажиров на железнодорожный транспорт с личного и общественного междугородного автотранспорта комфортом поездки, удобством пересадки, безопасностью. Это подтверждает и опыт функционирования уже организованных мультимодальных маршрутов, и результаты наших научных исследований. Мультимодальная транспортная система – это проект, направленный на повышение качества транспортного обслуживания населения, развитие клиентоориентированности перевозчиков. Конечно, совокупный эффект будет достигнут в целом за счет роста мобильности граждан, повышения транспортной доступности территорий, более эффективного использования транспортных средств и инфраструктуры различных видов транспорта.

- Как вы считаете, почему проект закона о мультимодальных перевозках пока не принят?

- Закон новый, многогранный. В проекте закона было достаточно спорных моментов. На мой взгляд, не у всех есть четкое представление о ситуации, которая может возникнуть после принятия закона. Что касается РУТ, то университет выступал экспертом на слушаниях по проекту закона. Часть наших предложений учтена. Ученые университета считают, что принятие закона о прямых смешанных перевозках – дело ближайшего времени.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1456129>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД 25 МАРТА РАССМОТРИТ ЖАЛОБУ АЛТАЙВАГОНА ПО ДЕЛУ О КАРТЕЛЕ УВЗ И ПОСТАВЩИКА**

Девятый арбитражный апелляционный суд принял к производству жалобу АО «Алтайвагон» (входит в «СДС-Маш» группы СДС) на решение первой инстанции, признавшей незаконными выводы ФАС России о картельном сговоре АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) и ООО «Научно-производственное предприятие «Уником-Сервис».

Согласно картотеке арбитражных дел, первое заседание по иску алтайского предприятия назначено на 25 марта.

Аналогичную жалобу на то же решение Арбитражного суда Москвы от 16 января 2019 года направила и антимонопольная служба. Но ее заявление оставлено без движения из-за того, что она не приложила к жалобе документы, подтверждающие направление в адрес УВЗ и третьих лиц копии апелляционной жалобы. Суд предложил ФАС России в срок до 22 марта устранить эти недочеты.

Как сообщалось, Арбитражный суд Москвы признал незаконным решение ФАС России о картельном сговоре УВЗ с поставщиком деталей для вагона модели «18-194-1» (нагрузка колесной пары – 25 тс) – «Уником-Сервис», который работал с уральским заводом на основе лицензионного соглашения и обязан был согласовывать отгрузку товара другим вагонзаводам с лицензиаром.

УВЗ доказал в суде, что законно не разрешил своему партнеру – «Уником-Сервису» – отгружать в адрес «Алтайвагона» изделия для изготовления тележки «18-194-1» (вставка адаптера, накладка износостойкой и упругий элемент триангеля) из-за выявленных дефектов в деталях. В частности, «выявленные отклонения значений физико-механических показателей» упругого элемента триангеля могли «привести к появлению излома изделий в эксплуатации в период гарантийной ответственности», говорилось в деле.

В свою очередь «Алтайвагон» не смог исполнить контракт по поставке АО «СУЭК» вагонов моделей «12-2142» и «12-2143», выпускаемых на основе тележки «18-194-1». В результате заказчик предъявил алтайскому вагонзаводу иск о взыскании убытков и выплате неустойки.

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

Сообщалось также, что в сентябре 2018 года ФАС России признала УВЗ и «Уником-Сервис» нарушившими пункт 54 статьи 11 федерального закона «О защите конкуренции», что привело к ограничению конкуренции на рынке реализации инновационных вагонов модели «18-194-1». При этом ФАС решила не предписывать участникам сговора устранить нарушение антимонопольного законодательства в связи с тем, что между УВЗ и «Алтайвагоном» в марте 2018 года лицензионный договор на изготовление инновационных вагонов был расторгнут.

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

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

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



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

Однако 7 апреля 2017 года НПП «Уником-Сервис» неожиданно уведомило завод, что приостанавливает поставки продукции третьим лицам «ввиду запрета «Уралвагонзавода». При этом УВЗ разрешил отгрузку комплектующих «Уником-Сервиса» трем вагонным ремонтным компаниям РЖД для текущего ремонта подвижного состава своей «дочки» – ООО «УВЗ-Логистик».

Отмечалось, что уральский завод также отказывал в согласовании реализации деталей и в адрес ЗАО «Уральская вагоноремонтная компания», ООО «Техноком», ООО «Торговый дом КВСЗ», ПАО «Крюковский вагоностроительный завод», АО «ВРК-3» и АО «ВСЗ», тогда как реализация деталей в адрес входящих в группу УВЗ компаний не прекращалась. Между тем, УВЗ в ходе рассмотрения дела отмечал, что отказ в отгрузке деталей алтайскому заводу был связан с выявленным браком в выпускаемых «Уником-Сервисом» изделиях.

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

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

«Уником-Сервис», согласно данным его сайта, «имеет долгосрочный опыт сотрудничества с «Уралвагонзаводом» в области разработки и внедрения в производство изделий из уретановых эластомеров для комплектации тележек грузовых вагонов». По данным системы «СПАРК-Интерфакс», компания на 60% принадлежит ООО «Макрон-СТ» (Москва) Алексея Мороховца, который возглавляет или владеет еще рядом фирм в Москве и Свердловской области. Еще 9,7% в «Уником-Сервисе» принадлежит Елизавете Пановой, по 7,5% – Сергею Медведеву и Анастасии Черной, 5,13% – Евгению Гробову, 5% – Сергею Жирнову, 3,75% – Сергею Буторину, 2,5% – Михаилу Попову.

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.13; ФРАХТ У ВОРОТ; МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ НЕФТЕПРОДУКТАМИ МОЖЕТ ВЫЙТИ ИЗ УБЫТКОВ**

Стагнация морской торговли нефтью и нефтепродуктами, подкрепляемая ограничениями ОПЕК+ и избыточным тоннажем на рынке, сказалась на итогах 2018 года для танкерных компаний. Ставки фрахта, хотя и пошли вверх в конце года, продолжают оставаться на низком уровне, и большинство игроков танкерного рынка по-прежнему показывают чистые убытки. Но аналитики ожидают улучшения ситуации в 2019-м, а особенно в 2020 году: росту рынка будут способствовать отмена ограничений на добычу нефти, рост экспорта из США, а также введение экологических нормативов по судовому топливу с 1 января 2020 года.

В 2018 году рынок морских перевозок нефти и нефтепродуктов продолжал находиться в тяжелом состоянии. Избыток провозных мощностей в целом держал ставки фрахта на низком уровне. По данным Clarksons, средняя спотовая цена по году в классе Aframax (дедвейт до 120 тыс. тонн) выросла на 16,6%, до \$16,17 тыс. в сутки, Suezmax (200 тыс. тонн) – на 6,7%, до \$16,47 тыс. в сутки. В сегменте VLCC (до 320 тыс. тонн) ставка упала на 12,5%, до \$15,56 тыс. в сутки, в сегменте перевозок нефтепродуктов – на 14,3%, до

\$8,75 тыс. в сутки. Для VLCC и нефтепродуктовых танкеров среднегодовая спотовая ставка оказалась минимальной с 1994 и 1992 годов соответственно.

В итоге значительная часть танкерных компаний в 2018 году снизила выручку в тайм-чартерном эквиваленте (TCE) и EBITDA, многие ушли в чистый убыток. Выручка Euronav выросла на 1,9%, до \$459 млн, однако EBITDA сократилась на 14%, до \$235 млн, компания получила чистый убыток в \$110 млн вместо чистой прибыли в \$1 млн. У Scorpio Tankers выручка выросла на 14,9%, до \$580 млн, EBITDA – на 21,8%, до \$212 млн, но чистый убыток увеличился со \$150 млн до \$190 млн. У Nordic American Tankers выручка упала на 20%, до \$124 млн, EBITDA – на 82,2%, до \$8 млн, но чистый убыток сократился более чем вдвое: с \$205 млн до \$95 млн. Наилучшие результаты – у обособленного подразделения Teekay – Teekay Tankers: рост выручки TCE на 11,6%, до \$395 млн, EBITDA – на 44%, до \$124 млн, сокращение чистого убытка – на 8,6%, до \$53 млн. В то же время у головной Teekay, крупнейшего владельца танкеров в мире, выручка в TCE сократилась на 9%, до \$1,7 млрд, хотя EBITDA также выросла на 7,2%, до \$538 млн, а чистый убыток сократился почти на порядок – с \$529 млн до \$58 млн. В крупнейшем танкерном перевозчике РФ «Совкомфлоте» от комментариев отказались, результаты года еще не подведены.

Вместе с тем аналитики придерживаются сдержанного оптимизма относительно рынка в 2019 году из-за рекордных темпов сокращения тоннажа. По данным Clarksons, в 2018 году было списано 177 танкеров суммарным дедвейтом 21 млн тонн, из них 103 (17,8 млн тонн) – нефтяные. Это наибольший объем списаний с 1985 года. Прирастает же флот, напротив, предельно медленно: так, в строй введено 92 нефтепродуктовых танкера, минимальное количество с 2002 года.

В 2019 году, несмотря на падение экспорта из Ирана и Венесуэлы, ожидается рост спроса на танкерные перевозки нефти на 3,8%. Он, по мнению Clarksons, будет обусловлен ростом перерабатывающих мощностей в Юго-Восточной Азии и добычи в Бразилии на фоне устойчивого экспорта из США и импорта в Китай. Рост танкерных перевозок нефтепродуктов прогнозируется на уровне 3,5%. Рост флота в 2019 году по нефтяным танкерам ожидается на уровне 3,6%, по продуктовым – 2,9%. В 2020 году темпы роста снизятся до 1,1% и 1,5% соответственно.

Серьезные надежды танкерные компании возлагают на вступление в силу с 1 января 2020 года экологического норматива Международной морской организации (ИМО). По нему суда вне специальных зон контроля выбросов не смогут использовать топливо с содержанием серы более 0,5% (сейчас 3,5%). В зонах контроля выбросов с 2015 года уже действует более строгий лимит 0,1%, к ним относятся Балтийское, Северное, Средиземное, Карибское моря и воды у побережья Северной Америки. По мнению Clarksons, ужесточение регулирования может привести к ускоренному списанию судов, что на фоне сокращения поставок новых судов в 2020 году на 25% будет способствовать достижению баланса по тоннажу. Введение норматива потребует роста переработки, что приведет к росту спроса на перевозки нефти на уровне 5%, особенно для VLCC (рост 6%). Спрос на перевозки нефтепродуктов в 2020 году, по оценке Clarksons, вырастет на 6%.

По оценке Morgan Stanley, норматив ИМО увеличит морскую торговлю нефтью и нефтепродуктами за счет роста переработки. Спрос на танкеры также вырастет из-за потребности в хранении избыточного мазута либо его транспортировки на электростанции на Ближнем Востоке. Morgan Stanley полагает, что в 2019 году ставки фрахта будут относительно низкими из-за сдерживания спроса квотами ОПЕК+, но к концу года пойдут вверх в результате снятия ограничений на добычу нефти, введения нормативов ИМО и роста экспорта из Северной Америки и будут держаться на высоком уровне в 2020-2021 годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3908825>

### **ТАСС; 2019.03.12; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАЛОЖИЛИ ПАРОМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ КУРИЛАМИ И САХАЛИНОМ**

Торжественная церемония закладки грузопассажирского судна проекта PV22 состоялась во вторник на Невском судостроительно-судоремонтном заводе (НССЗ) в Ленинградской области, передает корр. ТАСС. Это головное судно в серии из двух паромов, которые будут работать на линии между Курильскими островами и Сахалином.

«Первое судно мы закладываем сегодня, закладка второго судна будет ровно через месяц. Вообще на сегодняшний день между Сахалином и Курильскими островами есть потребность в судах, которые бы перевозили пассажиров и грузы. Сахалинская область с нетерпением ждет, когда же первое судно встанет на рейс», – сказал на церемонии гендиректор Невского судостроительно-судоремонтного завода Евгений Кузнецов.

Новое судно строится по заказу АО «Сахалинлизингфлот». Оно предназначено для перевозки 146 пассажиров, транспортировки грузов, включая замороженные или опасные грузы. Объем трюма до 895 куб. м (против 208-215 куб. м на существующих судах). Судно может перевозить 24 контейнера, в том числе восемь рефрижераторных. Также на пароме можно разместить до шести легковых автомобилей.

В проекте предусмотрены особые условия для людей с ограниченными физическими возможностями, включая специальную каюту.

«Контрактный срок [строительства] обоих судов – до конца 2020 года. Стоимость строительства обоих судов 4 млрд 700 млн рублей без малого», – сообщил ТАСС после церемонии представитель АО «Сахалинлизингфлот» Александр Дударев, отметив, что начало эксплуатации судов намечено на 2021 год.

Наибольшая длина судна составляет 75 м, ширина – 16 м. Проект парома выполнен на основе арктического спасательного судна, поэтому имеет улучшенную ледопродолимость и улучшенные маневренные качества по сравнению с теми судами, которым он должен прийти на смену. Также предусмотрено резервирование движения за счет двух главных двигателей, каждый из которых работает на свой винт. Всего контрактом предусмотрено строительство двух судов.

<https://tass.ru/ekonomika/6209271>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; ОПЕРАТОР ПОРТА ВЫБОРГ ПЛАНИРУЕТ РАЗВИВАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ**

Водные пассажирские маршруты могут связать порт Выборг (Ленинградская область) и Санкт-Петербург с Финляндией и странами Балтии в 2020 году, сообщает пресс-служба Ленинградской области.

«Выборг входит в число наиболее посещаемых туристами городов Ленинградской области, и открытие новых водных маршрутов позволит нам создать дополнительные возможности для гостей из России и Европызнакомиться с уникальным средневековым городом нашей страны», – приводятся в сообщении слова губернатора области Александра Дрозденко.

Кроме того, пресс-служба региона отмечает, что представители ООО «Порт Логистик» сообщили губернатору, что наряду с планом комплексного развития морского пассажирского направления прорабатывается техническая возможность приема грузопассажирских судов Ro-Rax, выбран проектный институт для проработки плана модернизации портовых мощностей и выбора современного, экологичного способа перевалки балк-грузов.

Кроме того, оператор порта планирует развивать территорию и инфраструктуру с целью увеличения грузооборота и улучшения качества услуг. Начата комплексная модернизация кранового хозяйства, проводятся инвестиции в экологическую программу. Также решается вопрос с оформлением маломерных судов в Выборге.

В порту Выборг работает стивидорная компания ООО «Порт Логистик». По данным информационно-аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», компания на 100% принадлежит ООО «Порт Выборг», которое в свою очередь принадлежит трем физическим лицам – гражданам России. В порту переваливаются навалочные грузы – руда, уголь, кокс, минеральные удобрения, а также генеральные, лесные, наливные, насыпные грузы.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6209730>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; АСТРАХАНСКИЙ ПОРТ ОЛЯ В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ 1,6 РАЗА ЗА СЧЕТ ПОСТАВОК ЗЕРНА В ИРАН**

АО «Морской торговый порт Оля» (Астраханская область) в 2018 году обработало 421 тыс. тонн грузов, что в 1,6 раза превышает показатель 2017 года (271 тыс. тонн), говорится в материалах администрации региона.

«Грузооборот порта Оля в 2018 году составил 421 тыс. тонн и по отношению к 2017 году увеличился на 55% на фоне повышения перевалки зерновых грузов в порту на 85%», – уточняется в материалах.

Как пояснили «Интерфаксу» в администрации порта, рост произошел за счет увеличения поставок зерна в Иран.

По данным администрации Астраханской области, зерно занимает лидирующую позицию в номенклатуре морских грузов в регионе. По итогам 2018 года через порты Астраханской области в Иран отправлено около 1,2 млн тонн зерна, имеются перспективы дальнейшего увеличения объемов.

В целом в 2018 году сохранилась традиционная структура грузов астраханского воднотранспортного узла. Зерно, пиломатериалы и металл в сумме занимают около 77% от общего грузопотока. При этом обработка зерновых грузов увеличилась на 35%, а падение объемов поставки металла составило 70%.

Сообщается также, что грузооборот ПАО «Астраханский порт» (порт «Астрахань») в 2018 году составил 1,9 млн тонн (в 2017 году – 2,2 млн тонн).

В Астраханской области находятся два морских торговых порта: порт «Астрахань», включающий 14 грузовых терминалов, и порт «Оля», расположенный в 100 км южнее Астрахани в дельте Волги на 67-м км Волго-Каспийского канала, в непосредственной близости от Каспийского моря. Их суммарная пропускная способность – 16,5 млн тонн грузов в год.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Морской торговый порт Оля» имеет уставный капитал в 10 тыс. рублей, АО принадлежит физлицам. Бенефициар компании – Джамалдин Пашаев, являющийся также владельцем ООО «Автопаромный грузовой терминал» и ПАО «Первая стивидорная компания».

ПАО «Астраханский порт» – одно из крупнейших предприятий портового комплекса области, обрабатывает все виды генеральных и навалочных грузов, контейнеры. В состав порта также входят пассажирские причалы. Согласно отчету компании за четвертый квартал 2018 года, Росимущество владеет 25,5% уставного капитала ПАО, компания Nasim Vahr Kish (Иран) – 53,06%.

### **ПРАЙМ; 2019.03.12; ГРУЗЫ ИЗ ТУРЦИИ МОГУТ ПЕРЕНАПРАВИТЬ ИЗ ГЕЛЕНДЖИКА В ДРУГИЕ ПОРТЫ РФ – МИНТРАНС**

Грузопотоки из Турции могут перенаправить в ближайшие российские порты в связи с закрытием на ремонт порта Геленджик, сообщила пресс-служба Минтранса РФ во вторник.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих 11 марта провел встречу с послом Турции в России Мехметом Самсаром.

«Рассмотрены, в частности, варианты перенаправления грузопотоков (из Турции – ред.) в ближайшие российские порты в связи с закрытием на ремонт порта Геленджик», – говорится в сообщении Минтранса по итогам встречи. Стороны также обсудили организацию паромного сообщения между странами, уточняет пресс-служба.

В октябре 2018 года глава общественного движения по развитию деловых и дружеских отношений «Россия-Крым-Турция» Яздан Кайя сообщил, что турецкие компании заинтересованы в открытии паромных линий между Стамбулом и Самсуном и крымскими портами в Евпатории и Севастополе.

Строительные работы в порту Геленджик, стартовавшие в первом квартале 2019 года, предусматривают обустройство новой морской инфраструктуры. В состав комплекса войдет пассажирский терминал, яхтенная марина, оградительные и берегоукрепительные гидротехнические сооружения. Проект реализуется на условиях государственно-частного партнерства при участии частного инвестора ООО «Морской Порт Геленджик». Согласно программе развития транспортной системы России, работы планируется завершить в 2020 году.

Создаваемый пассажирский порт будет являться составной частью новой туристско-рекреационной зоны города-курорта Геленджика, включающей в себя также гостиницы, рестораны, спортивно-развлекательные комплексы и другие объекты туристической инфраструктуры, строительство которых будет осуществляться за счет частных инвесторов.

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.12; ИТОГИ ЗАСЕДАНИЯ ПОРТОВЫХ ЭКСПЕРТОВ РФ И ЯПОНИИ. ДЕТАЛИ СОТРУДНИЧЕСТВА**

Интеллектуальные инвестиции Японии в российские порты Дальневосточного бассейна и совместные логистические проекты. Росморречфлот ответил на вопросы издания «Морские вести России» о состоявшемся на днях заседании портовых экспертов обеих стран.

11 марта в Москве прошло 4-е заседание портовых экспертов Российской Федерации и Японии. Российскую делегацию возглавил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Стасюк.

В составе российской делегации присутствовали представители Росморречфлота и Ассоциации морских торговых портов. Японскую делегацию возглавил заместитель генерального директора Департамента портов и гаваней Министерства земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии Такамицу Асава.

По итогам заседания пресс-служба Росморречфлота ответила на вопросы редакции издания «Морские вести России»:

Каковы инвестиции Японии в развитие портовой инфраструктуры в Дальневосточном бассейне России? Каким образом, кроме материальной составляющей Япония в данных проектах участвует?

Прямые инвестиции японцы в проекты не осуществляют. В основном, деятельность наших японских партнеров в этом направлении сводится к поставке перегрузочного оборудования и к консультированию российских компаний на предпроектных стадиях.

На каком этапе находится процесс реализации проектов логистических систем контейнерных перевозок в России и Японии. Каковы перспективы интеграции этих систем – в принципе и по времени?

Пока идет обсуждение. В рамках состоявшегося заседания рабочей группы портовых экспертов договорились организовать совместную работу российских операторов (Globalports, FESCO, Трансконтейнер) и японских логистических компаний по вопросу интеграции систем таким образом, чтобы можно было отслеживать не только контейнеры из Японии, но и из других стран, в первую очередь, из Китая и Южной Кореи.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77584>

### **ТАСС; 2019.03.12; РОССИЙСКАЯ КОМАНДА ПОБЕДИЛА НА МЕЖДУНАРОДНОМ ЧЕМПИОНАТЕ ПО МОРСКОЙ РОБОТОТЕХНИКЕ**

Совместная команда Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) и Института проблем морских технологий Дальневосточного отделения (ИПМТ ДВО) РАН победила на международном чемпионате Азии по подводной робототехнике. Как сообщили ТАСС в пресс-службе ДВФУ, разработанный россиянами беспилотник набрал наибольшее количество очков при выполнении поставленной организаторами задачи.

«Совместная команда ДВФУ и ИПМТ ДВО РАН одержала победу на открытом чемпионате Азии по подводной робототехнике – Singapore AUV Challenge-2019, который проходил в Сингапурском политехническом университете с 8 по 11 марта. За победу боролись 35 команд из Индии, Индонезии, Японии, Шри-Ланки, Гонконга и Макао, Таиланда, Тайваня, Малайзии, Кении, Турции и России», – уточнили в пресс-службе.

Для этих соревнований российской командой специально был собран аппарат, который называется Pandora. Робот умеет распознавать отдельные предметы, перевозить грузы, поднимать и сбрасывать их в определенном месте. Во время финала машина без связи с оператором самостоятельно выполнила все поставленные организаторами задания по написанной заранее программе. Она преодолела заданную дистанцию в бассейне, прошла в ворота и нашла ультразвуковой подводный маяк.

Как пояснили в пресс-службе, подобные аппараты, как правило, собираются специально для конкретных соревнований, исходя из озвученных организаторами задач. Это исключительно спортивные машины. Однако применяемые в них решения могут стать основой для новых разработок промышленных или даже военных подводных беспилотников.

В команду победителей вошли студенты и магистранты ДВФУ, а наставниками для них выступили ученые ДВО РАН. В финале российская команда обошла соперников из Богорского сельскохозяйственного университета Индонезии, Северо-западного политехнического университета Китая, Городского университета Гонконга и Школы технологии и управления имени Мукеша Пателя (Индия).

Подводная робототехника – одно из приоритетных направлений развития ДВФУ. С 2012 года команда вуза ежегодно становится призером в классе автономных роботов на всемирных турнирах RoboSub и азиатских чемпионатах Singapore AUV Challenge.

<https://tass.ru/obschestvo/6209756>

### **ТАСС; 2019.03.12; СУД НА УКРАИНЕ СНОВА ОТКАЗАЛ В ВЫХОДЕ ИЗ ХЕРСОНА СУДНУ «МЕХАНИК ПОГОДИН»**

Суд на Украине отклонил апелляцию владельца российского танкера «Механик Погодин» на решение Херсонского окружного административного суда, запретившего ранее судну покинуть порт в Херсоне. Об этом говорится в пресс-релизе АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» во вторник.

Ранее Херсонский окружной административный суд Украины отклонил иск судовладельца. В пресс-службе компании «В. Ф. Танкер» (входит в состав «Волжского пароходства») ранее сообщали ТАСС, что иск подан в связи с отказом в выдаче разрешения на выход «Механика Погодина» из порта.

«По итогам состоявшегося заседания Пятый апелляционный административный суд отклонил жалобу судовладельца. В удовлетворении заявленных требований об обжаловании решения Херсонского окружного административного суда, снятии запрета СБУ на выход танкера из акватории порта Херсон и выдаче администрацией порта соответствующего разрешения – отказано. Обоснование причин отказа станет известно после получения судовладельцем полного текста решения суда. В Волжском пароходстве принятое решение считают незаконным, несправедливым и предвзятым, компания намерена и дальше решать вопрос в правовом поле», – говорится в пресс-релизе.

Сообщается, что на борту танкера до сих пор находится опасный груз – более 5 тыс. т гидроочищенного дизельного топлива. Выгрузить его можно только после получения таможенного разрешения, но решение о выгрузке пока не принято.

«Механик Погодин» с 12 членами экипажа на борту был заблокирован украинской стороной в порту Херсона 10 августа. Киев утверждает, что танкер принадлежит российской компании «ВЭБ Лизинг», против которой введены санкции. Между тем компания-оператор судна «В. Ф. Танкер», которая не входит в санкционные списки Украины, сообщила ранее, что закрыла обязательства перед «ВЭБ-Лизинг» и единолично владеет танкером. В связи с этим, считает оператор, оснований для удержания судна нет.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6210329>

### **ТАСС; 2019.03.12; КАПИТАН АРЕСТОВАННОГО В ТУРЦИИ СУДНА НАМЕРЕН ПЕРЕКРЫТЬ БОСФОР ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПО ЗАРПЛАТЕ**

Российский капитан арестованного в Турции судна Streamline Бахман Багиров планирует перекрыть пролив Босфор, чтобы добиться выплаты долгов по зарплате экипажу, сумма задолженности превышает \$120 тыс., сообщил во вторник ТАСС Багиров.

Судно, вышедшее из Ростова-на-Дону в Стамбул на ремонт, было арестовано в июне 2018 года. На борту сейчас находятся восемь россиян, которые не получают зарплату с начала июня. Судовладелец – турецкая компания Акса Shipping – задолжала экипажу более \$120 тыс. Чтобы добиваться выплат в судебном порядке, моряки наняли адвоката, который сейчас занимается подготовкой документов для оформления доверенности на каждого члена экипажа.

«Готовлюсь перекрыть Босфор, сообщил береговым службам и компании [Акса Shipping corporation]. С консулом не общался. Без экипажа я не смогу ничего делать, но отвечать за это буду только я один», – сказал Багиров.

Судно Streamline под флагом Коморских островов, по утверждению его бывшего владельца (Seemann Investition Ltd), было продано турецкой компании Акса Shipping corporation. Оно прибыло на ремонт в Турцию, и поставлено на якорную стоянку порта Стамбул 11 июня 2018 года. Стамбульский суд 17 июня наложил на него арест, рассмотрение вопроса о возможном снятии ареста назначено на 2 апреля.

<https://tass.ru/proisshestiya/6210000>

### **ТАСС; 2019.03.12; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ОПРОВЕРГЛИ ДАННЫЕ О ВЗРЫВЕ НА ТЕРМИНАЛЕ В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА**

Власти Ленинградской области опровергли информацию о взрыве на терминале в порту Усть-Луга в Кингисеппском районе региона.

«Информация о якобы произошедшем взрыве на территории порта Усть-Луга является недостоверной. Очаг тления на территории был ликвидирован собственными силами сотрудников порта в соответствии с действующей инструкцией», – сказали в пресс-службе губернатора и правительства региона.

В свою очередь представители «Европейского серного терминала» уточнили ТАСС, что на терминале произошел хлопок.

«Данный процесс является штатным. Терминал работает в обычном режиме», – добавил собеседник агентства.

В ГУ МЧС по Ленинградской области ТАСС сообщили, что заявок в порт Усть-Луга не поступало.

Терминал расположен на территории морского торгового порта «Усть-Луга» в Лужской губе юго-восточной части Финского залива. Общество с ограниченной ответственностью «Европейский серный терминал» оказывает комплекс логистических услуг по хранению и перегрузке удобрений, серы из вагонов железнодорожного транспорта на суда морского транспорта.

<https://tass.ru/proisshestiya/6208851>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2019.03.12; СИБИРСКИЙ ТРАНЗИТ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ РОССИЙСКИЙ АЭРОПОРТ ДОГНАЛ ХИТРОУ; ИНВЕСТОРЫ ВКЛАДЫВАЮТ В РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНЫХ ГАВАНЕЙ В СУБЪЕКТАХ, НО НЕОБХОДИМО И ГОССУБСИДИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ**

В Сибири будет создан крупный транспортный хаб на базе красноярского аэропорта, сообщили «Известиям» в компании – владельце воздушной гавани. В его развитие вложат около 35 млрд рублей. Инвестировать в проект готовы даже японские компании. В феврале новый терминал аэропорта Красноярска получил допуск **Минтранса** на обслуживание международных рейсов. Это помогло без проблем принять 52 тыс. пассажиров, прибывших на XXIX Всемирную зимнюю Универсиаду. По уровню технической оснащенности и комфорту аэропорт Красноярска уже догнал лондонский Хитроу. Однако в целом региональные рейсы в России по-прежнему нуждаются в господдержке, отмечают эксперты.

Догнали Хитроу

Собственник Красноярска аэропорта – компания «Красинвест» – в течение ближайших 5-7 лет планирует инвестировать в его развитие порядка 35 млрд рублей, рассказали «Известиям» в компании. Инвестор намерен создать мощный транспортный хаб на стыке Европы и Азии. По словам представителя компании-собственника, в проект готовы вложиться японские партнеры. Какие именно, он не уточнил.

- Сейчас предприятия Китая, Южной Кореи и других «азиатских тигров» испытывают дефицит логистических схем для доставки товаров на рынки Канады и США. В связи с этим Красноярск является «аэродромом подскока» на пути между Азией и США, – сказал «Известиям» гендиректор аэропорта Андрей Метцлер.

В феврале **Минтранс** разрешил новому терминалу красноярского аэропорта принимать международные рейсы, благодаря чему воздушная гавань смогла без проблем обслужить участников и гостей Всемирной зимней Универсиады, которая проходила в городе со 2 по 12 марта. На нее около 3 тыс. спортсменов из более чем 50 стран.

Международный аэропорт Красноярск, по данным на февраль 2019 года, обслуживает 65 направлений, из них 45 внутренних и 20 международных в 14 стран мира. Рейсы выполняют 27 российских и зарубежных авиакомпаний. Воздушная гавань входит в список 15 крупнейших российских аэропортов по объему грузовых и пассажирских перевозок. По итогам прошлого года она обслужила более 2,5 млн человек, что на 12,6% больше показателя 2017 года.

- По уровню технической начинки и безопасности международный аэропорт Красноярска теперь не отличается от лондонского Хитроу или, к примеру, парижского Шарля-де-Голля, – подчеркнул Андрей Метцлер.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отметил, что совместить высокую пропускную способность и максимальный уровень сервиса – крайне сложно и дорого.

На все сто: Россия побила рекорд по медалям Универсиады

Предыдущее достижение нашей же сборной перекрыто почти в полтора раза

- Можно говорить, что по уровню технической оснащенности и комфорту для пассажиров красноярский аэропорт выглядит весьма привлекательно. Но сравнивать его нужно с аэропортами сопоставимого класса, – сказал эксперт.

Тест на стрессоустойчивость

За неделю до открытия Универсиады аэропорт, по словам его гендиректора, принял более 500 т грузов и 52 тыс. пассажиров. Приземлилось 293 воздушных судна, и было отправлено 289 рейсов. В среднем каждый день в Красноярск прилетало 7,5 тыс. гостей –



спортсмены, тренерский штаб, болельщики и зрители. Все это время аэропорт отработал без единого сбоя, добавил топ-менеджер.

С 2013 года инвестиционная компания «Красинвест» вложила в развитие аэропорта 5,5 млрд рублей. Были построены новый пассажирский терминал с шестью телетрапами, модернизирован перрон и рулежные дорожки, отремонтированы подъездные пути и инженерная инфраструктура, установлено современное диспетчерское оборудование. Модернизация аэропорта была на личном контроле у Олега Дерипаски. Близкие к нему структуры контролируют воздушную гавань Красноярска. В результате пропускная способность международного аэропорта Красноярска выросла до 5 млн пассажиров в год. Он имеет и ряд геополитических преимуществ: удобный транзит на пути из Азии в Европу, стратегическое значение для доставки грузов в Арктику и на Дальний Восток, отметили в «Красинвесте». По словам Андрея Метцлера, красноярский авиаузел – единственный в стране способен обеспечивать бесперебойную работу «заполярных экспрессов», то есть беспосадочных перелетов через Северный полюс в Западное полушарие.

### СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Объекты транспортной инфраструктуры массово строили в России к чемпионату мира по футболу 2018. Объем государственных и частных вложений в рамках подпрограммы «Строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры» программы подготовки к ЧМ составил 352,5 млрд рублей.

До самых окраин

Рейсы из Красноярска охватывают удаленные уголки Сибири и Дальнего Востока, где идет разведка и добыча нефти и газа, строятся и модернизируются опорные пункты Северного морского пути (из европейской части РФ в дальневосточную). Здесь же расположены арктические военные базы, а также действуют научные экспедиции.

Например, только из Красноярска можно добраться до населенных пунктов Игарка, Хатанга, Тура, Талакан. На этих направлениях аэропорт выполняет социальную функцию по обеспечению товарами и продуктами районов Крайнего Севера в рамках так называемого «северного завоза», сказали в «Красинвесте».

- Международные рейсы для аэропорта Красноярска тоже имеют огромное значение. Мы постоянно работаем над упрощением правил перевозки и оформления грузов, чтобы повысить нашу привлекательность для международных грузоотправителей, в первую очередь, азиатских, – отметил гендиректор воздушной гавани.

В частности, с 2012 года аэропорт отказался от бумажного оформления таможенных документов для декларирования товаров и транспортных средств в международных перевозках. Перевозчики оформляют документы по международному стандарту E-freight – это упрощает бизнес-процессы. Решение о выпуске груза сократилось до 10 минут.

- Система менеджмента качества услуг для пассажиров была сертифицирована по международному стандарту ISO, а сам аэропорт вошел в перечень аэропортов федерального значения, – добавил Андрей Метцлер.

Зовут в концессию

Наиболее крупные игроки на региональном рынке аэропортов, по данным InfraONE, – «Новаяпорт», «Базэл Аэро» и «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову»).

В этом году власти в рамках расширения государственно-частного партнерства начали заключать концессионные соглашения с крупными аэропортами московского авиаузла. Первый документ был подписан с Шереметьево сроком на 49 лет. Общий объем составляет 61 млрд рублей. Цель соглашения – снизить нагрузку на федеральный бюджет, переложив часть трат на владельцев аэропортовой инфраструктуры. Позднее концессии должны подписать также Домодедово и Внуково. Аналогичный механизм может применяться и для развития региональных аэропортов.

Аэропорты с ежегодным пассажиропотоком от 500 тыс. до 1 млн и более человек уже распределены между крупными инвестиционными группами, сказала «Известиям» руководитель InfraONE Research Александра Галактионова.

- Несколько лет назад закончилась история с Владивостоком, в прошлом году подписал соглашение с инвестором аэропорт Нового Уренгоя. Даже в аэропорту Хабаровска, который не принадлежит крупной группе, идет работа по модернизации – строится взлетная полоса и терминал, в который вкладывали частные, – добавила она.

Аэропортовая сеть в России неплохо развита, но есть системная проблема – основной транспортный узел находится в Москве. Однако это, по словам Александры Галактионовой, связано с формированием маршрутной сети и ценами на билеты, а не инвестициями в аэропортовую инфраструктуру.

Олег Пантелеев согласен, что для развития региональной аэропортовой сети нужен высокий спрос на перелеты. Без него происходит централизация полетов. У населения недостаточно денег, чтобы загрузить прямые межрегиональные и зарубежные рейсы, поэтому авиакомпании бывают вынуждены сворачивать маршрутную сеть, пояснил эксперт.

Он добавил, что через авиационные программы повлиять на это нельзя. Единственный инструмент, по словам эксперта, – субсидирование авиаперелетов. Например, господдержка межрегиональных авиаперелетов делает их доступными для населения и рентабельными для авиакомпаний. По данным **Минтранса**, в 2019 году субсидируемые полеты осуществляются по 11 маршрутам пятью авиакомпаниями, из бюджета на эти цели выделено порядка 300 млн рублей. Из Красноярска субсидируются полеты в Хабаровск, размер субсидии составляет 6 тыс. рублей на человека.

<https://iz.ru/854821/aleksei-petrov/sibirskii-tranzit-regionalnyi-rossiiskii-aeroport-dognal-khitrou>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; МЕДВЕДЕВ ОСМОТРЕЛ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ КРАСНОЯРСКОГО АЭРОПОРТА «ЕМЕЛЬЯНОВО»**

Премьер-министр России Дмитрий Медведев осмотрел во вторник вечером новый терминал аэропорта «Емельяново» в Красноярске.

«Емельяново» является одним из важнейших авиатранспортных узлов региона.

Глава правительства зашел в общую зону аэровокзала, прошел в зону прилета внутренних рейсов, осмотрел трансферную зону.

«Залы просторные, так и должно быть», – сказал премьер, отметив, что здание в целом производит хорошее впечатление.

Аэропорт обеспечил прием делегаций – участников Универсиады.

Новый терминал аэропорта был открыт в декабре 2017 года. В этом году из нового терминала состоялась отправка первых международных рейсов. На сегодняшний день через него осуществляют регулярные и чартерные пассажирские перевозки 28 российских и зарубежных авиакомпаний. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает 63 направления.

За шесть месяцев 2018 года пассажиропоток авиаузла увеличился на 19%, до 1,202 млн пассажиров, грузопоток – на 87%, до 12,016 тысячи тонн.

Оператором красноярского аэропорта «Емельяново» является структура, близкая к группе «Базэл Аэро».

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.03.12; ДЖЕТ ЛЕГ: КАКИЕ СХЕМЫ МОГЛА ИСПОЛЬЗОВАТЬ АВИАМАФИЯ В ДОМОДЕДОВО**

По данным следствия, ущерб от действий контрабандистов составил более 600 млн рублей. Фигуранты дела о контрабандном ввозе в Россию бизнес-джетов, действовавшие в аэропорту Домодедово, могли использовать несколько схем ухода от выплат в бюджет. Как рассказали опрошенные «Известиями» эксперты, стоимость самолетов либо

намеренно занижалась, либо в таможенной декларации вместо бортов указывался совершенно другой товар. Специалисты допускают, что преступная группа могла злоупотреблять режимом временного ввоза – согласно Стамбульской конвенции, он позволяет не платить пошлину. По данным следствия, из-за действий предпринимателей, задержанных 12 марта, бюджет не досчитался более 600 млн рублей. Пока в деле фигурируют четыре самолета, однако нельзя исключать, что начало следственных действий в Домодедово в итоге повлияет на весь рынок деловой авиации в России, объем которого сегодня оценивается в \$3-4 млрд.

Попали под следствие

Во вторник правоохранительные органы задержали группу лиц, незаконно ввозивших в Россию бизнес-джеты, сообщили «Известиям» несколько информированных источников в правоохранительных органах. В результате комбинации афер с 8 августа по 29 декабря 2018 года бюджет недосчитался 635 млн рублей.

По данным следствия, речь идет о четырех самолетах бизнес-авиации: Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 650 и Bombardier G150 (возможно, речь идет о Bombardier Learjet. – «Известия»).

Во вторник вечером Следственный комитет (СК) России опубликовал официальное сообщение, в котором подтвердил факт возбуждения уголовного дела по ч. 4 ст. 194 УК РФ «Уклонение от уплаты таможенных платежей...».

«Руководство коммерческой организации, получившей в аренду за границей четыре самолета бизнес-авиации... использовало их для коммерческих частных рейсов из международного аэропорта Домодедово по территории России. Однако при ввозе самолетов... таможенные платежи не оплачивались. При этом сотрудники Домодедовской таможни и службы по организации воздушного движения аэропорта Домодедово в нарушение установленных требований российского законодательства обеспечивали беспрепятственное осуществление этих полетов в воздушном пространстве Российской Федерации», – говорится в сообщении СК.

Сами бизнес-джеты были изъяты следователями. По данным источников «Известий», в рамках расследования сотрудники СК провели более 20 обысков. Среди подозреваемых – соучредители ООО «Сфера Джет» Андрей Степанюк и Татьяна Стахурская, а также ряд сотрудников компании.

Компания «Сфера Джет» занимается организацией рейсов на самолетах административного класса, оказывает услуги по приобретению и продаже бизнес-самолетов, эксплуатации и управлению воздушными судами, подбору авиационного персонала, говорится на сайте организации. Связаться с представителями компании во вторник не удалось.

По данным источников «Известий», в деле фигурирует Domodedovo Business Aviation Center (Центр деловой авиации Домодедово). В мае 2014 года его новыми владельцами стала группа частных инвесторов, в собственности которых уже был профильный актив – оператор деловой авиации «Сфера Джет». Новые собственники планировали создать в московском авиаузле самый современный комплекс наземного обслуживания. До последнего времени Андрей Степанюк был одним из владельцев и генеральным директором Domodedovo Business Aviation Center. Но, по данным Единого государственного реестра юридических лиц (ЕГРЮЛ), за две недели до задержания он продал свою долю в компании.

В Центре деловой авиации Домодедово «Известиям» заявили, что представителей руководства, которые могли бы дать комментарии, нет на месте.

- Это частная компания. Группа DME к ней отношения не имела и не имеет, – сказал «Известиям» представитель аэропорта Домодедово.

В Федеральной таможенной службе (ФАС) на момент публикации не ответили на запрос «Известий».

### Серые схемы

По некоторым данным, получение в аренду самолетов освободило коммерческую организацию от таможенных сборов, но ограничило возможности использования судов для полетов.

Как пояснил «Известиям» председатель Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов (АОПА-Россия) Владимир Тюрин, если самолет находится на территории России менее 180 дней в году, согласно Стамбульской конвенции, действует режим временного ввоза. По нему разрешено не платить таможенную пошлину. Возможно, фигуранты не уложились в эти сроки.

Если же воздушное судно проводит в стране больше полугода, оно должно пройти «растаможку», даже если находится в иностранном реестре.

Согласно перечню кодов Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) Евразийского экономического союза, пассажирские самолеты массой более 2 т, но не более 15 т, с числом мест не более 50 не облагаются таможенной пошлиной. Изъятые бизнес-джеты подходят под эти характеристики. Но за них в любом случае должен уплачиваться НДС, сказал «Известиям» источник в одной из компаний-эксплуатантов бизнес-джетов.

- Возможно, эти самолеты поставляли по схеме временного ввоза. Но тогда непонятно, откуда такая сумма ущерба. Если же они декларировались для «растаможки», то должен был уплачиваться НДС с оценочной стоимости, который в данном случае является таможенным платежом, – сказал источник.

По его оценке, примерная стоимость подержанных самолетов, фигурирующих в уголовном деле, – от \$27 млн до \$40 млн. Новые самолеты как минимум на 50% дороже.

По оценкам АОПА-Россия, в РФ порядка 400 бизнес-джетов, конечными владельцами которых являются российские юридические и физлица. Их общая стоимость составляет примерно \$3-4 млрд.

Юрист по таможенным делам Сергей Мрачковских описал «Известиям» еще две схемы, по которым самолеты могли незаконно ввозиться в Россию.

- Стоимость воздушного судна указывается в таможенной декларации. Для того чтобы уменьшить размер НДС, по документам она может быть существенно занижена, – пояснил он.

Бывает и так, что по документам всё правильно: указан верный код товара и его стоимость, – но сам товар не тот, например спички или зеленый горошек. Вместо самолета декларируют их, но ввозят в РФ воздушное судно. Такие схемы невозможны без участия таможенников, отметил Сергей Мрачковских.

<https://iz.ru/855623/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/dzhet-leg-kakie-skhemy-mogla-ispolzovat-aviamafii-v-domodedovo>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/12/03/2019/5c87d6389a794745b1e9a283>

<https://tass.ru/proisshestiya/6209812>

<https://www.kommersant.ru/doc/3908808>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; СОВЛАДЕЛЬЦЫ ЦЕНТРА БИЗНЕС-АВИАЦИИ «ДОМОДЕДОВО» ДОПРАШИВАЮТСЯ ПО ДЕЛУ ОБ УКЛОНЕНИИ ОТ УПЛАТЫ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ**

Следователи возбудили уголовное дело об уклонении от уплаты таможенных платежей при оформлении самолетов на сумму около 636 миллионов рублей в отношении неустановленных сотрудников Домодедовской таможни, сообщили «Интерфаксу» во вторник в пресс-службе Следственного комитета.

«Уголовное дело возбуждено по факту уклонения от уплаты таможенных платежей при оформлении воздушных судов на сумму около 636 млн руб. В преступную группу

входили, в том числе пока неустановленные сотрудники Домодедовской таможни», – говорится в сообщении пресс-службы, поступившем во вторник в «Интерфакс».

В ведомстве подтвердили, что в числе подозреваемых гендиректор ООО «Сфера Джет» Андрей Степанюк и ряд сотрудников этой компании.

По данным следствия, с августа по декабрь 2018 года руководство и сотрудники «Сферы Джет», «а также неустановленные лица, в том числе из числа сотрудников Домодедовской таможни в составе организованной преступной группы создали условия для осуществления незаконных частных рейсов на территории РФ в нарушение требований таможенного законодательства».

«Так, руководство коммерческой организации, получившей в аренду за границей четыре самолета бизнесавиации марок Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 650, Bombardier G150, использовало их для коммерческих частных рейсов из международного аэропорта «Домодедово» по территории России. Однако при ввозе самолетов на территорию России таможенные платежи не оплачивались», – говорится в пресс-релизе.

При этом, отмечают в СК, сотрудники Домодедовской таможни и службы по организации воздушного движения аэропорта Домодедово, «в нарушение установленных требований российского законодательства, обеспечивали беспрепятственное осуществление этих полетов в воздушном пространстве РФ».

«В результате незаконной деятельности организованной группы ущерб, причиненный государству составил более 600 млн рублей, в виде неуплаченных таможенных платежей за использование воздушных судов на территории России», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, проведено около 20 обысков, допрашиваются руководители ООО «Сфера Джет», ООО «Бизнес Авиэйшн Центр», решается вопрос о задержании подозреваемых (их имена не уточняются), указанные четыре самолета изъяты.

Ранее осведомленные источники сообщили «Интерфаксу» о том, что в рамках расследования дела о неуплате таможенных платежей доставлены к следователю гендиректор ООО «Сфера Джет» Андрей Степанюк и совладелец этой компании Татьяна Стахурская.

Компания «Сфера Джет», согласно информации на ее сайте, занимается организацией рейсов на самолетах административного класса, оказывает услуги по приобретению, продаже эксплуатации и управлению бизнес-самолетами, подбору авиационного персонала.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Сфера джет» было зарегистрировано в мае 2010 года, у Т.Стахурской и А.Степанюка в компании по 24,5%, а 51% владеет кипрская Mirley Equity Limited. Эта компания владеет еще двумя юрлицами, зарегистрированными по тому же адресу, что и «Сфера джет» – ООО «ВИП Глобал Сервис» и ООО «Инвестмент компани».

По этому же адресу зарегистрировано ООО «Бизнес авиэйшн центр» – компания, которая управляет центром деловой авиации на территории аэропортового комплекса «Домодедово».

«Domodedovo Business Aviation Center – это частная компания. Группа DME к ней отношения не имела и не имеет», – заявил представитель DME, которая управляет пассажирскими терминалами «Домодедово» (ее единственным владельцем считается предприниматель Дмитрий Каменщик).

В 2017 году, согласно данным «СПАРКа», в балансе «Сфера джета» произошли драматические изменения: на фоне невысокой выручки (169 млн руб. против 188 млн руб. в 2016 году) компания зафиксировала гигантскую для себя прибыль в 5,6 млрд рублей, хотя ранее этот показатель у нее исчислялся сотнями тысяч рублей. Причина такого взлета прибыли – получение дохода от участия в других организациях в размере 7,1 млрд рублей, следует из баланса (1,4 млрд руб. «Сфера джет» выплатила в виде налога на прибыль). При этом дочерних компаний у «Сфера джета» по состоянию на 2016-2017 гг.

не было, следует из данных «СПАРКа» (а раньше была только одна – «Авком-Д», чья прибыль в самые удачные годы не превышала 3-4 млн рублей).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ФЕВРАЛЕ НА 9,2%, ДО 7,4 МЛН ЧЕЛОВЕК**

Российские авиакомпании увеличили перевозки в феврале 2019 года на 9,2% относительно аналогичного периода 2018 г., до 7,4 млн человек, сообщила **Росавиация**, ссылаясь на оперативные данные.

Пассажирооборот достиг отметки в 19,3 млрд пассажиро-километров (+11,5%).

Рост перевозок показала, в том числе, крупнейшая авиакомпания страны «Аэрофлот – российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT), которая обслужила 2,6 млн пассажиров (+15,9%). «Сибирь» (летает под брендом S7) перевезла 744,5 тыс. пассажиров (+6,1%). Входящая в группу «Аэрофлот» авиакомпания «Победа» перевезла 624 тыс. пассажиров (+45,4%), заняв, таким образом, третью строчку среди крупнейших авиакомпаний РФ. «Россия» увеличила перевозки на 4%, до 588,2 тыс. человек. «Уральскими авиалиниями» в феврале воспользовались 514,3 тыс. пассажиров (+8,7%).

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6208722>

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.03.13; UTAIR ПОШЛА НА СНИЖЕНИЕ; ПАССАЖИРОПОТОК КОМПАНИИ РЕЗКО УПАЛ НА ФОНЕ РОСТА РЫНКА**

Финансовые проблемы пятой в России авиакомпании Utair начали сказываться на ее перевозках. Как выяснил “Ъ”, в феврале пассажиропоток Utair снизился сразу на 20% на фоне роста рынка более чем на 9%. Это первое серьезное падение для компании, показавшей рост по итогам 2018 года. Все ключевые конкуренты Utair увеличивают показатели. В самой компании ситуацию объясняют снижением издержек в низкий сезон и подготовкой к прибыльному лету. Эксперты полагают, что Utair одной из первых в отрасли пошла на риск снижения спроса, подняв цены на авиабилеты. По данным агрегаторов, в феврале перелеты по России подорожали на 6-7,5% на фоне снижения стоимости билетов в Европу на 3-5%.

**Росавиация** раскрыла итоги работы российских авиакомпаний в феврале: они обслужили 7,4 млн пассажиров, увеличив перевозки на 9,2%. Полной разбивки по отдельным игрокам нет, но указывается, что «Аэрофлот» увеличил пассажиропоток на 15,9%, S7 – на 6,1%, «Уральские авиалинии» – на 8,7%, а «Победа» – сразу на 45,4%.

В сообщении ведомства не приводятся данные по Utair, пятой в РФ по итогам 2018 года. Однако источники “Ъ” в отрасли уточняют, что компания снизила перевозки сразу на 20%. В январе ситуация у Utair была лучше: перевозки снизились всего на 0,5%, хотя компания и выпала из первой пятерки игроков, переместившись на шестое место. По итогам 2018 года Utair показывала рост: 4,8% по данным **Росавиации** и 8,7% по собственной информации.

В самой компании снижение объемов работы объяснили политикой сокращения издержек: «Перевозчик использует экономически выгодные антикризисные меры и сокращает программу в низкий сезон, чтобы нарастить рейсы летом. Для авиакомпании, которая специализируется на региональных перевозках, это оптимальный вариант получения прибыли».

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко отмечает, что сжатие провозной емкости может оправдываться стремлением компании получить максимальную прибыль на переполненном предложением рынке. «В 2011-2012 годах S7 показывала рост на уровне нескольких процентов, генерируя максимальную прибыль, в то время как перевозки

«Трансаэро» росли как на дрожжах. Через несколько лет на рынке наступил кризис, и «Трансаэро» рухнула, а S7 устояла», - приводит пример эксперт.

Впрочем, природа падения перевозок Utair может быть и иной. С февраля начала действовать новая тарифная политика компании, представленная в конце 2018 года. Новая тарифная сетка снижала минимальную цену билета на безбагажный пролет, но, возможно, увеличила среднюю цену билета на пролет с багажом, что привело к резкому снижению спроса. «При росте цены билета на 1% снижение спроса сегодня составляет 1,2%. Если Utair все же решила на повышение цен, то оказалась в ситуации, когда растут тарифы, валовая выручка снижается, а удельные издержки увеличиваются», - говорит господин Крамаренко.

По данным сервисов по реализации билетов, в феврале увеличилась средняя цена пролета на внутренних направлениях, в то время как билеты на рейсы в Европу подешевели. По данным Tutu.ru, средний чек на пролет по России вырос на 6% (до 10,2 тыс. руб.), в страны ближнего зарубежья – на 2% (14,5 тыс. руб.), дальнего зарубежья – на 5% (30,1 тыс. руб.), в то время как цена билета в Европу снизилась на 5% (до 18,5 тыс. руб.).

В Aviasales утверждают, что в феврале цены на перелет из России в Европу в среднем снизились на 3%. В среднем, пояснили в сервисе, цена авиапутешествия внутри страны выросла на 7,5% и составила 5,6 тыс. руб., общий средний чек по внутренним и международным направлениям увеличился на 4%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3908827>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; САМОЛЕТЫ BOEING-737 MAX 8 ЛЕТАЮТ ТОЛЬКО НАД СЕВЕРНОЙ АМЕРИКОЙ И ИНДИЕЙ**

США, Канада и Индия остались единственными странами, продолжающими эксплуатацию самолетов Boeing-737 Max 8, следует из данных Flightradar24.

К этому часу в небе находятся 38 самолетов этого типа, в том числе 22 – над территорией США (American Airlines, Southwest Airlines), 6 – над территорией Канады (Air Canada, WestJet), 5 – над Тихим океаном (на маршрутах между Канадой и Гавайями), еще 5 – над Индией (SpiceJet).

Таким образом, в мире осталось пять авиакомпаний, продолжающих эксплуатировать самолеты Boeing-737 Max 8.

В семейство Boeing-737 Max входят также модели 7, 9 и 10. Самолеты моделей 7 и 10 сейчас не летают. Модель 9 продолжают эксплуатировать американская United Airlines (в небе над Северной Америкой сейчас три их самолета), панамская Copa Airlines (в небе два самолета) и тайландская Thai Lion Air (в небе два самолета).

Всего, по состоянию на январь 2019 года, авиакомпаниям было поставлено 350 самолетов этого семейства.

Самолет Boeing-737 Max 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби, потерпел крушение 10 марта в 60 км к востоку от столицы Эфиопии. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек, в том числе трех россиян. Эта катастрофа стала вторым крушением самолета этого типа за полгода: в конце октября 2018 года Boeing-737 Max 8 индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета из аэропорта Джакарты. Погибли все 189 человек на борту.

Модели Boeing-737 Max – новейшие и важнейшие для американской Boeing. Лайнеры Boeing-737 Max 8 используются на коммерческих рейсах с мая 2017 года. По данным Boeing, к 1 января 2019 года операторам поставлено 350 таких воздушных судов.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; АВИАВЛАСТИ США НЕ ПЛАНИРУЮТ ОСТАНАВЛИВАТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING 737 MAX ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ САМОЛЕТА ETHIOPIAN AIRLINES**

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) продолжит использовать самолеты Boeing 737 MAX, следует из заявления, опубликованного на сайте ведомства.

«FAA продолжает тщательно анализировать все имеющиеся данные и совокупные показатели безопасности от операторов и пилотов Boeing 737 MAX. До сих пор наш обзор не показывает системных проблем в функционировании и не дает оснований для приказа о приостановке эксплуатации воздушных судов», – говорится в сообщении.

В документе также отмечается, что «если будут выявлены какие-либо проблемы, влияющие на дальнейшую летную годность самолета, FAA примет незамедлительные и надлежащие меры».

Как сообщалось, ряд авиакомпаний, в том числе польский национальный перевозчик LOT, норвежская авиакомпания Norwegian Air Shuttle, южнокорейская The Eastar Jet, мексиканский авиаперевозчик Aeromexico, приняли решение временно прекратить эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX 8.

В Китае также предписали всем внутренним авиакомпаниям приостановить полеты на самолетах Boeing 737 MAX 8.

При этом некоторые государства приостановили эксплуатацию всей линейки самолетов семейства Boeing 737 Max и закрыли свое воздушное пространство для полетов этих авиалайнеров. Среди таких стран – Великобритания, Австралия, Оман и Индия.

Однако не все западные страны последовали этому примеру и ввели запрет. В частности, например, никакие ограничения на эксплуатацию этих самолетов не стали вводить США и Канада.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ГУБЕРНАТОР ШТАТА НЬЮ-ЙОРК ПРИЗВАЛ АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ США ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЭКСПЛУАТАЦИИ BOEING 737 MAX 8**

Губернатор штата Нью-Йорк Эндрю Куомо призвал Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) пересмотреть их решение о продолжении эксплуатации самолетов Boeing 737 MAX 8.

«Более дюжины правительств по всему миру уже приостановили использование 737 Max, и FAA следует срочно рассмотреть основания этих правительств для принятия такого решения и действовать безбоязненно, чтобы гарантировать, что общественная безопасность защищена», – цитирует The Hill заявление Э.Куомо.

В свою очередь, республиканец Питер де Фазио, председатель комитета по транспорту и инфраструктуре заявил Associated Press, что обеспокоен тем, что международные авиационные регуляторы обеспечивают большую определенность для летающей общественности, чем FAA.

«В ближайшие дни очень важно, чтобы мы получили ответы, что вызвало разрушительную катастрофу рейса 302 авиакомпании Ethiopian Airlines и есть ли какая-либо связь с тем, что вызвало авиакатастрофу Lion всего пять месяцев назад», – отметил он.

Экс-министр транспорта США Рэй Лахуд также призвал авиационные власти США остановить полеты на Boeing 737 MAX 8.

«Эти самолеты должны быть проверены, прежде чем люди сядут на них. Летающая публика ожидает, что кто-то в правительстве позаботится о безопасности, и это ответственность **министерства транспорта**», – отметил он.

Р.Лахуд был министром транспорта в 2013 году. Тогда было принято решение о приостановке эксплуатации Boeing 787 из-за перегрева литиево-ионных батарей. Самолеты не использовались менее месяца, пока Boeing не устранил проблему.



По мнению экс-главы **Минтранса**, нынешняя глава ведомства Элейн Чао должна принять решение о приостановке эксплуатации Boeing 737 MAX 8.

Он отметил, что «министр имеет право приостанавливать эксплуатацию этих самолетов» и требовать инспекций со стороны персонала FAA и Boeing.

«У нее есть полномочия делать это независимо от того, что думает FAA», – заявил Р.Лахуд.

Ранее Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) сообщило, что продолжит использовать самолеты Boeing 737 MAX.

«FAA продолжает тщательно анализировать все имеющиеся данные и совокупные показатели безопасности от операторов и пилотов Boeing 737 MAX. До сих пор наш обзор не показывает системных проблем в функционировании и не дает оснований для приказа о приостановке эксплуатации воздушных судов», – говорится в сообщении.

В документе также отмечается, что «если будут выявлены какие-либо проблемы, влияющие на дальнейшую летную годность самолета, FAA примет незамедлительные и надлежащие меры».

### **ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2019.03.13; КАЗАХСТАН ПРИОСТАНОВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЕДИНСТВЕННОГО В СТРАНЕ BOEING 737 MAX**

Комитет гражданской авиации (КГА) министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана ввел временный запрет на полеты самолетов семейства Boeing 737 Max.

«Комитет гражданской авиации уведомляет, что с 13 марта 2019 года в Казахстане временно приостановлена эксплуатация Boeing 737 Max авиакомпании SCAT», – говорится в распространенном в среду сообщении пресс-службы КГА.

В сообщении отмечается, что «в казахстанском реестре зарегистрировано только одно воздушное судно данного типа».

Известно, что в парке воздушных судов казахстанской авиакомпании Air Astana есть «Боинг 767-300ER» и «Боинг 757-200», у авиакомпании SCAT имеются самолеты B-737 (NG, Max) и B-757/767.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; S7 ПРИОСТАНОВИТ ПОЛЕТЫ НА BOEING-737 MAX ДО ПОЛУЧЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О ПРИЧИНАХ КАТАСТРОФЫ В ЭФИОПИИ**

Авиакомпания S7 Airlines приостановит полеты на Boeing-737 Max с 13 марта до получения более подробной информации о причинах катастрофы в Эфиопии.

«S7 Airlines принимает решение временно остановить эксплуатацию лайнеров Boeing-737 Max с 00:01 часов 13 марта по московскому времени до получения более подробной информации о расследовании причин катастрофы самолёта Ethiopian Airlines», – говорится в сообщении компании.

«Специалисты авиакомпании находятся в постоянном диалоге с Boeing и внимательно следят за расследованием», – добавили в S7.

По данным компании, это решение не повлияет на регулярность ее рейсов: полеты будут осуществляться в штатном режиме.

Парк S7 Airlines состоит из 96 воздушных судов, из них два лайнера Boeing-737 Max.

На ту же тему:

<http://fedpress.ru/news/77/incidents/2203919>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; ОБОБЩЕНИЕ: ДЕСЯТКИ СТРАН И АВИАКОМПАНИЙ ПРИОСТАНОВИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING-737 MAX**

Десятки стран ввели временный запрет на полеты самолетов семейства Boeing-737 Max после того как авиалайнер данной модели потерпел крушение в Эфиопии.

О запрете на эксплуатацию авиалайнера Boeing-737 Max 8, а также Boeing-737 Max 9 объявило во вторник Европейское агентство авиационной безопасности (EASA). Таким образом, полеты самолетов этих двух типов временно запрещены во всем воздушном пространстве ЕС.

Регуляторы авиационной отрасли Франции и Ирландии ранее во вторник приостановили эксплуатацию всех вариаций Boeing-737 Max в воздушном пространстве в связи с крушением самолета 8-й модели в Эфиопии, говорится в сообщениях соответствующих ведомств.

Французский регулятор DGAC объявил, что у французских авиакомпаний нет лайнеров Boeing-737 Max, однако запрет касается всех авиаперевозчиков.

Германия временно запретила полеты Boeing-737 Max в воздушном пространстве страны во всех вариантах, заявил **министр транспорта** Андреас Шойер в интервью NTV. «Безопасность превыше всего. До тех пор, пока не будут развеяны все сомнения, я приказал закрыть воздушное пространство Германии для Boeing-737 Max с этого момента», – сказал он.

Временные ограничения на полеты этих двух моделей ввело и **министерство транспорта** Турции.

При этом некоторые государства приостановили эксплуатацию всей линейки самолетов семейства Boeing-737 Max и закрыли свое воздушное пространство для полетов этих авиалайнеров. Среди таких стран – Великобритания, Австралия, Оман и Индия.

До этого от эксплуатации Boeing-737 Max 8 временно отказались Китай, Эфиопия, Австралия, Малайзия, Сингапур и некоторые другие страны, а также ряд latinoамериканских и азиатских авиакомпаний. Среди них польский национальный перевозчик LOT, норвежская авиакомпания Norwegian Air Shuttle, южнокорейская The Eastar Jet, мексиканский авиаперевозчик Aeromexico.

Однако не все западные страны последовали этому примеру и ввели запрет. В частности, например, никакие ограничения на эксплуатацию этих самолетов не стали вводить США и Канада.

**Министр транспорта** Канады Марк Гарно со своей стороны отметил, что «все варианты рассматриваются», однако пока правительство его страны не намерено вводить запрет.

В авиакомпании Flydubai из ОАЭ в свою очередь указали, что будут продолжать полеты на Boeing-737 Max 8, поскольку не сомневаются в безопасности этих самолетов.

Во вторник вечером российская авиакомпания S7 Airlines также сообщила, что приостанавливает полеты на Boeing-737 Max с 13 марта до получения более подробной информации о причинах катастрофы в Эфиопии.

Между тем, **Росавиация** направила в Boeing и Федеральную авиационную администрацию США (ФАА США) запросы по дальнейшей безопасной эксплуатации Boeing-737-8 Max, в данный момент анализирует обстоятельства катастрофы этого самолета в Эфиопии.

«В целях обеспечения безопасности полетов от имени **Росавиации** в адрес представительства компании Boeing в России и в адрес ФАА США, представляющей страну разработчика и изготовителя этого воздушного судна, были направлены соответствующие запросы, касающиеся рекомендаций по дальнейшей безопасной эксплуатации Boeing-737-8 Max», – говорится в сообщении **Росавиации**.

Самолет Boeing-737 Max 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби, потерпел крушение 10 марта в 60 км к востоку от столицы Эфиопии. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек, в том числе трех россиян. Эта катастрофа стала вторым крушением самолета этого типа за полгода: в конце октября 2018 года Boeing-737 Max 8 индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета из аэропорта Джакарты. Погибли все 189 человек на борту.

Модели Boeing-737 Max – новейшие и важнейшие для американской Boeing. Лайнеры Boeing-737 Max 8 используются на коммерческих рейсах с мая 2017 года. По данным Boeing, к 1 января 2019 года операторам поставлено 350 таких воздушных судов.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.03.12; КОМПАНИЯ BOEING ОТЧИТАЛАСЬ О БЕЗОПАСНОСТИ СВОИХ САМОЛЕТОВ**

Корпорация Boeing сделала заявление, посвященное безопасности своих самолетов модели 737 MAX 8. Сообщение опубликовано на официальном сайте компании. Как отмечается, компания с пониманием относится к решению ряда стран приостановить полеты этих воздушных судов после катастрофы в Эфиопии.

При этом корпорация продолжает взаимодействовать с ними, чтобы они обладали информацией, необходимой для поддержания уверенности в эксплуатации самолетов.

<https://rg.ru/2019/03/12/kompanija-boeing-otchitalas-o-bezopasnosti-svoih-samoletov.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Boeing-zayavil-ob-uverenosti-v-bezopasnosti-svoih-samoletov-737-Max-2019-03-12/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2019.03.12; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ВВЕДУТ ЕДИНЫЙ ТАРИФ НА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕЛЕТЫ**

С 1 апреля 2019 года на Сахалине и Курилах введут единый тариф на пассажирские авиаперевозки, сообщили в пресс-службе правительства Сахалинской области.

Сейчас в регионе действуют два авиатарифа. Один рассчитан на местных жителей, другой – на гостей. Цены на них различаются существенно. Первый тариф выигрывает за счет субсидий из областного бюджета. Поэтому граждане с местной пропиской могут слетать, к примеру, из Южно-Сахалинска в Южно-Курильск за 5950 рублей. Гости из других регионов заплатят за билет около 15 тысяч рублей. С учетом того, что приходится тратиться еще и на билеты с материка до Сахалина, поездка к родным на острова обходится очень дорого.

- Страдают не только семейные и дружеские связи. Высокие тарифы на внутриобластные авиаперевозки – это еще и серьезное препятствие для развития туризма и любой другой сферы бизнеса, – заявил врио губернатора области Валерий Лимаренко.

Введение единого тарифа для всех категорий граждан вне зависимости от места регистрации позволит создать благоприятные условия для развития экономики в регионе.

По новым ценам все пассажиры смогут летать из Южно-Сахалинска в Оху за 6950 рублей, а в Курильск и Южно-Курильск за 5950 рублей. На новых рейсах внутри области этот тариф уже действует.

<https://rg.ru/2019/03/13/reg-dfo/v-sahalinskoj-oblasti-vvedut-edinyj-tarif-na-passazhirskie-perelety.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; GEORGIAN AIRWAYS ПЕРЕНЕСЛА ОТКРЫТИЕ РЕЙСА ИЗ ТБИЛИСИ В ВОРОНЕЖ ПОЧТИ НА МЕСЯЦ – АЭРОПОРТ**

Авиакомпания Georgian Airways начнет выполнять прямые рейсы по маршруту Тбилиси-Воронеж-Тбилиси с 26 апреля, сообщил «Интерфаксу» советник гендиректора аэропорта Воронеж Андрей Шагунов.

«Принято такое решение (о переносе срока начала выполнения рейсов – ИФ)», – сказал А.Шагунов, не уточнив при этом, по какой причине потребовалось внести изменения в расписание.

Как сообщалось ранее, Georgian Airways планировала запустить рейсы из Тбилиси в Воронеж 1 апреля.

При этом полеты по-прежнему запланированы на воздушных судах Embraer 190 по понедельникам и пятницам. Вылет из Тбилиси будет осуществляться в 2:05 по местному времени, вылет из Воронежа – в 4:05.

Georgian Airways – единственная авиакомпания, осуществляющая с грузинской стороны прямые регулярные рейсы в направлении России, в том числе в Москву и Санкт-Петербург.

В настоящее время рейсы из аэропорта «Воронеж» выполняют более 20 авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот», Armenia, AZUR Air, Belavia, Ellinair, S7, Red Wings, «Руслайн», «Северный ветер», «Оренбуржье», «Узбекские авиалинии», «ЮВТ Аэро».

В 2018 году из аэропорта Воронежа регулярные рейсы выполнялись по 14 внутренним и 15 международным направлениям.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; ТАЈІК AIR С 31 МАРТА ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ ИЗ ДУШАНБЕ В МОСКВУ**

Таджикский авиаперевозчик Tajik Air в конце марта возобновит полеты из Душанбе в Москву, сообщили «Интерфаксу» в авиакомпании.

«Первый рейс по маршруту Душанбе-Москва-Душанбе после почти трехмесячного перерыва будет совершен 31 марта, билеты на этот рейс продаются в авиакассах. Процесс налаживается, может быть, со следующего месяца начнем запускать и другие рейсы», – сказал представитель компании.

Как сообщалось, в начале января 2019 года Tajik Air приостановила выполнение зарубежных рейсов «по коммерческим причинам» и отправила часть сотрудников в неоплачиваемый отпуск, заявив, что это связано с оптимизацией расходов «в непростое для компании время». Обслуживание пассажиров до конца осенне-зимнего периода по российским направлениям было передано авиакомпании Somon Air.

В конце января президент Таджикистана Эмомали Рахмон освободил от занимаемой должности гендиректора Tajik Air Хайрулло Рахимова « в связи с допущением серьезных недостатков и нарушений». Другим указом президент назначил гендиректором Tajik Air Дилшода Исмадуллозоду, ранее занимавшего должность замруководителя исполнительного аппарата президента.

Сообщалось также, что работу национального авиаперевозчика проверяет специальная комиссия во главе с премьер-министром Таджикистана Кохиром Расулзодой. Проверку поручил провести Э.Рахмон, который раскритиковал работу авиакомпании на правительственном заседании 29 ноября 2018 года.

В сентябре 2018 года правительство Таджикистана приняло решение о создании специальной программы господдержки авиаперевозчика на 2018-2023 годы с целью развития материально-технической базы, повышения конкурентоспособности и финансово-хозяйственного оздоровления. В октябре правительство объявило, что готово приватизировать Tajik Air, чтобы спасти компанию от банкротства.

На ту же тему;:

<https://tass.ru/ekonomika/6208359>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; AZUR AIR ЗАПРОСИЛА КВОТЫ НА ТРУДОУСТРОЙСТВО 20 ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ**

Чартерная авиакомпания AZUR air запросила у **Росавиации** квоты на трудоустройство 20 иностранных граждан на должность командиров воздушного судна (КВС), следует из материалов ведомства.

«На текущий период нераспределенная численность иностранных граждан для замещения должности командира гражданского воздушного судна составляет 87 человек», – говорится в материалах.

Российские авиакомпании получили право трудоустраивать иностранцев на должности КВС и пилотов с 2014 года, когда правительство согласилось выделить им общую квоту в 200 человек в год. Если компании ее не выбирают, оставшиеся позиции могут использоваться в следующем году. Такая мера вводилась для борьбы с дефицитом командиров в РФ.

Об очередном сборе заявок на прием иностранных КВС **Росавиация** объявила в августе прошлого года. Из 377 доступных на тот момент квот в течение месяца были выбраны 240, в частности, авиакомпании группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) забрали квоты на 150 иностранных командиров, «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) – 35, AirBrigeCargo – 30.

### **ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.03.12; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПОРЯДОК ПРИСВОЕНИЯ АЭРОПОРТАМ ИМЕН ВЫДАЮЩИХСЯ ЛИЧНОСТЕЙ**

В кабинете министров официально утвердили порядок присвоения имен аэропортам и другим географическим объектам. Они будут называться в честь российских деятелей.

Кабинет министров утвердил порядок процедуры присвоения аэропортам имен выдающихся людей России. Ранее деятели, которых увековечат таким образом, были выбраны народным голосованием.

Теперь общественная палата РФ вынесет предложения о названии аэропортов на рассмотрение правительству страны. Затем правительство в течение трех дней должно будет отправить их на согласование в организации, относящиеся к сфере деятельности выдающихся людей. Через 20 дней эти ведомства вынесут свои заключения о присвоении имени деятеля географическому объекту. Только после этого правительство начнет подготовку проекта президентского указа о присвоении имени.

Если в какой-то из инстанций в принятии нового названия откажут, российское правительство должно будет отправить предложения в администрацию президента РФ, пишет «РАПСИ».

Напомним, конкурс для присвоения ключевым аэропортам вторых названий, шел с 11 октября по 23 декабря 2018 года. Объекты назовут в честь различных выдающихся российских деятелей.

<http://fedpress.ru/news/77/society/2203914>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.12; РОСТРАНСНАДЗОР НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ЮТЭЙР ПОСЛЕ ФЕВРАЛЬСКОГО ИНЦИДЕНТА С ОТКАЗОМ ДВИГАТЕЛЯ**

Управление **Ространснадзора** по Уральскому федеральному округу начало внеплановую проверку авиакомпании «ЮТэйр» после февральского инцидента с отказом одного из двух двигателей Boeing-737-500, следует из данных системы «СПАРК-Интерфакс».

«Проведение мероприятий по контролю за соблюдением воздушного законодательства РФ в ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в связи с поступлением информации (...) отказ левого двигателя при выполнении рейса UTA-364 по маршруту Уфа – Внуково 28 февраля 2019 года, воздушное судно Boeing-737-500», – приводится в материалах правовое основание проверки.

Отмечается, что проверка продлится до 29 марта.

Как сообщалось, инцидент произошел утром 28 февраля. Самолет вылетел из Уфы по направлению в Москву, но спустя непродолжительное время экипаж получил сигнал о технической неисправности судна. Командир принял решение вернуться в аэропорт вылета, посадка прошла в штатном режиме. На борту находился 121 пассажир. Позднее их пересаживали на резервный борт «ЮТэйр».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ГРУЗОВОЙ САМОЛЕТ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОЛУЧИЛ ПОВРЕЖДЕНИЯ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ С МАЧТОЙ ОСВЕЩЕНИЯ**

Грузовой Boeing получил повреждения, врезавшись в мачту освещения в «Шереметьево», сообщил «Интерфаксу» источник знакомый с ситуацией.

«В «Шереметьево» при буксировке грузовой самолет Boeing-747 AirBridgeCargo грузовой врезался в мачту освещения», – сказал источник.

При этом самолет повредил законцовку крыла и закрылки.

По предварительным данным, при инциденте никто не пострадал.

### **ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.13; САМОЛЕТ DASH-8 НЕ СМОГ ВЫЛЕТЕТЬ ИЗ НИКОЛАЕВСКА-НА-АМУРЕ В ХАБАРОВСК ИЗ-ЗА ВКЛЮЧЕНИЯ ДАТЧИКА ЗАДЫМЛЕНИЯ**

Рейс компании «Аврора» не смог вылететь из Николаевска-на-Амуре в Хабаровск из-за срабатывания датчика задымления в салоне судна во время рулежки по взлетно-посадочной полосе, сообщила в среду агентству «Интерфакс – Дальний Восток» пресс-секретарь авиакомпании Татьяна Козырева.

«Происшествие случилось вечером 12 марта. Воздушное судно не успело взлететь. После срабатывания датчика командир принял решение не вылетать. Никто из 23 пассажиров не пострадал», – сказала Т.Козырева.

По ее словам, в настоящее время в Николаевск-на-Амуре вылетела группа технической поддержки авиакомпании. Они устранят неисправность.

«Планируется, что самолет вылетит 13 марта в 14:00 местного времени (07:00 мск).

Пассажиры задержавшегося рейса размещены в гостинице», – подчеркнула Т.Козырева.

Обстоятельства происшествия также проверяют специалисты **Росавиации**.

Как сообщалось ранее, в конце февраля такой же самолет авиакомпании «Аврора» совершил экстренную посадку в аэропорту Хабаровска из-за поврежденного шасси.

На ту же тему

<https://tass.ru/proisshestiya/6210987>

### **ТАСС; 2019.03.12; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРЕСЕКЛИ ПОПЫТКУ ПРОНЕСТИ В АЭРОПОРТ МАКЕТ ГРАНАТЫ**

Служба безопасности Шереметьево пресекла попытку пронести в здание аэропорта предмет, похожий на гранату Ф-1. Инцидент произошел 11 марта, говорится в сообщении пресс-службы столичного аэропорта.

«11 марта 2019 года в 16:25 мск при досмотре пассажиров на входе в терминал D аэропорта Шереметьево сотрудники безопасности аэропорта Шереметьево обнаружили в вещах пассажирки (гражданка Израиля) предмет, похожий на гранату Ф-1. Пассажирка планировала вылет в Тель-Авив рейсом SU-504. Сотрудники безопасности аэропорта, обнаружившие потенциально запрещенный к провозу предмет, вызвали на место события сотрудников линейного управления МВД и взрывотехников Росгвардии», – говорится в сообщении.

Взрывотехники установили, что предмет представляет собой массо-габаритную модель гранаты Ф-1 без взрывчатого вещества, добавили в пресс-службе аэропорта.

<https://tass.ru/proisshestiya/6209471>

[Вернуться в оглавление](#)