



Ежедневный мониторинг СМИ

14 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.03.13; МИНТРАНС НАШЕЛ ОСНОВНОГО ИНВЕСТОРА ДЛЯ ПОРТА ТАМАНЬ

Глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** предложил передать государственной ГТЛК 75% «РМП-Тамань», управляющей компании одноименного строящегося порта. Ранее предполагалось, что якорным инвестором проекта стоимостью 170 млрд руб. будут РЖД. **Министр транспорта** Евгений **Дитрих** представил вице-премьеру **Максиму Акимову** финансовую модель развития порта Тамань. Об этом РБК рассказал источник, знакомый с деталями проекта. По его словам, за основу взята модель порта Лавна, где первоначально контролирующим акционером была подведомственная **Минтрансу** Государственная транспортная логистическая компания (ГТЛК), которая в феврале 2019 года привлекла частных инвесторов.

Согласно предложению **Минтранса**, ГТЛК получит 75% «РМП-Тамань», управляющей компании порта, а еще 25% будут у **Росморречфлота**, рассказал собеседник РБК. Это предложение **Дитриха** обосновано необходимостью «ускорения проекта», отметил РБК другой источник, знакомый с письмом министра на имя вице-преьера.

Представитель **Акимова** подтвердил РБК получение документа, но от дальнейших комментариев отказался. В пресс-службе **Минтранса** сообщили, что «актуализированные организационно-правовая и финансовая модели реализации проекта строительства сухогрузного района морского порта Тамань направлены на рассмотрение в правительство». Официального поручения в адрес ГТЛК не поступало, сказал РБК представитель госкомпании.

По словам одного из собеседников РБК, в течение 2019 года ГТЛК и «РМП-Тамань» будут заниматься подготовкой концессионных соглашений и переговорами с инвесторами, а также подготовкой пакета договоров с ними. По его словам, среди потенциальных инвесторов – «Металлоинвест», СУЭК, «Кузбассразрезуголь», «СДС-Уголь», «РН-Бункер» («дочка» «Роснефти»), «Ростех» и аграрно-промышленная компания «Эфко», которые будут строить в порту терминалы. В «Роснефти» РБК сообщили, что компания «положительно относится к строительству порта Тамань и сохраняет планы по участию в проекте бункеровочного терминала». Остальные компании на запросы РБК не ответили.

Мощность порта Тамань должна составить 91,5 млн т в год. Проектом предусмотрено строительство зернового терминала на 20 млн т, двух угольных терминалов по 12 млн т каждый, а также терминала минеральных удобрений и серы на 11 млн т и контейнерного терминала на 1,5 млн TEU (TEU – эквивалент 20-футового контейнера). В порту также должны быть построены мощности по перевалке руды и другого железорудного сырья. Предполагается, что именно «РМП-Тамань» возьмет на себя строительство основной инфраструктуры порта: причалов, подходного канала, оградительных сооружений и берегоукрепления, а также искусственных земельных участков.

Согласно плану, представленному **Минтрансом**, стоимость строительства портовой инфраструктуры составит 170 млрд руб., сказал РБК источник, знакомый с деталями проекта. Это будут внебюджетные деньги – средства инвесторов и займы.

В конце прошлого года источники РБК сообщали, что якорным инвестором строительства морского порта Тамань могут стать РЖД. На тот момент проект оценивался в 232 млрд руб. – помимо портовой инфраструктуры он включал подъездные пути. Представитель РЖД отказался от комментариев.

Проект строительства порта в Тамани получил положительное заключение Главгосэкспертизы еще в 2014 году, но после присоединения Крыма к России приоритетным стало строительство Крымского моста. Решение строить порт на частные средства было принято в 2017 году. Контроль в «РМП-Тамань» планировали приобрести группа «Сумма» Зиявудина Магомедова и «Транснефть», вместе контролировавшие 50,1% Новороссийского морского торгового порта (НМТП). Но весной 2018 года Магомедова арестовали по обвинению в организации преступного сообщества, а в октябре он продал «Транснефти» долю в НМТП.

Не уложился в сроки

В феврале стало известно, что **Минтранс** сорвал сроки по подготовке финансовой модели порта Тамань: ее нужно было представить до 15 января. Причина срыва сроков – «объективные сложности взаимоотношений участников проекта» и распределения инвестиций между ними, заявил тогда в интервью РБК **Акимов**. «Одни инвестируют в федеральную инфраструктуру, другие – в терминалы. Есть грузовладельцы, которые не инвестируют в терминалы, но должны заключить договоры, чтобы инфраструктуру использовать», – говорил он. Тогда же он сообщил, что новый срок подготовки финансовой модели истекает в марте.

Возможным подрядчиком строительства порта собеседники РБК в конце 2018 года называли «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга. Этот подрядчик, который сейчас достраивает Крымский мост, уже проработал использование при строительстве порта своих технических мощностей, писала газета «Коммерсантъ». Решение о начале строительства порта надо принять до конца второго квартала 2019 года, иначе мощности переведут на другие объекты, предупреждала компания. В среду, 13 марта, представитель Ротенберга сказал РБК, что структуры бизнесмена не планируют участвовать в капитале проекта, а «что касается стройки, то говорить об этом преждевременно».

Порт Лавна

Несмотря на то что ГТЛК зашла в порт Лавна в ноябре 2016 года, стратегические инвесторы в проекте так и не появились. Сейчас ГТЛК владеет 95% МТП Лавна через ООО «Розана», еще 5% у совладельца УГМК и «Кузбассразрезугля» Андрея Бокарева. В дальнейшем его долю должна выкупить «ГТЛК-Финанс». Однако привлечь стратегических инвесторов в порт Лавна ГТЛК сможет только после погашения долга, взятого на приобретение 95% «Розаны».

Гендиректор «INFOline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что говорить о результатах участия ГТЛК в развитии порта Лавна еще рано. Однако тот факт, что **Минтранспорта** предлагает ГТЛК в качестве основного инвестора порта Тамань, в значительной степени обусловлен опытом порта Лавна, хотя южный проект значительно масштабнее. «Предложенная схема порта Тамань выглядит оптимальным вариантом, так как на текущий момент не решен ряд подготовительных вопросов и проект не готов к привлечению полноценного частного концессионера, – говорит эксперт. – ГТЛК в качестве агента сможет осуществить подготовку проекта к тому, чтобы осуществить полноценное привлечение инвестора, и скоординировать работу как с частными инвесторами, так и с госорганами».

<https://www.rbc.ru/business/13/03/2019/5c890b6d9a7947a0d727caba>

ТАСС; 2019.03.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В КОСТРОМЕ ЗАЙМЕТ НЕ МЕНЕЕ ПЯТИ ЛЕТ

Строительство объездной дороги вокруг Костромы и нового моста через Волгу займет не менее пяти лет. Об этом ТАСС сообщил губернатор Костромской области Сергей Ситников.

В ноябре 2018 года спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко на встрече сенаторов с министром транспорта Евгением Дитрихом сообщила, что премьер-министр Дмитрий Медведев подписал поручение о строительстве обхода Костромы, объект будет включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Реализация проекта подразумевает возведение нового моста через Волгу.

«Очень рассчитываем на то, что в этом году будет проведен конкурс на проектирование строительства обхода и моста. Сама стройка будет идти не менее пяти лет, потому что объем работы огромный. Это строительство моста, а еще строительство 26 км трассы, причем абсолютно с нуля», – сказал губернатор.

Как сообщалось, проектная стоимость работ составляет порядка 26 млрд рублей. По словам Ситникова, сейчас строительство может обойтись дешевле.

«По моим соображениям, это может быть меньшая сумма по одной простой причине: то, что проектировали в 2004 году, не предусматривало, скажем, тех новых технологий, которые сегодня есть и которые удешевляют строительство», – пояснил Ситников.

Сейчас в Костроме функционирует один мост через Волгу, по нему идет большой поток грузового транспорта. В день по мосту проезжают около 50 тыс. автомобилей, на нем регулярно возникают пробки, он не справляется с текущей нагрузкой. Реализация проекта по строительству второго моста через Волгу с обходом Костромы позволит вывести большегрузный транспорт из центра города и решить экологические проблемы.

<https://tass.ru/v-strane/6211501>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.03.13; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; ПОРОГУ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДОБАВЛЯЮТ ДЕТАЛЕЙ; КОГДА МОЖЕТ БЫТЬ ВВЕДЕН ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ

Штраф за превышение скорости на 10 км/ч может появиться в течение двух лет. Глава ГИБДД Михаил Черников вновь заявил, что ведомство поддерживает эту меру и считает ее необходимой. Но сначала, по его мнению, следует проверить все дороги и лишь после этого вводить наказание. Сейчас для автомобилистов действует не штрафующий порог в 20 км/ч. Но в конце прошлого года МВД и Минтранс начали разрабатывать предложения о его снижении до 10 км/ч. Это должно повысить безопасность на российских дорогах.

Но руководитель Федерации автовладельцев России Сергей Канаев считает, что у властей есть другие, более эффективные инструменты: «Не нужно забывать, что никто не запрещает снизить скоростной режим у социальных объектов или опасных до 40-20 и даже 10 км/ч, как на дворовой территории. Следующий момент – это создание удобных и безопасных пешеходных зон. На сегодняшний момент постоянно повышают штраф для автовладельцев, но нужно перечислить все правила дорожного движения – в них прописано, как можно снизить аварийность и повысить безопасность. В Москве-то эта проблема как раз меньше, чем в других городах. И за счет чего Москва добилась такого показателя? Неужели у нас живут совсем другие люди? Нет, просто система безопасности, система организации дорожного движения лучше».

Ранее глава Минтранса Евгений Дитрих также заявлял, что отмена не штрафующего порога в 20 км/ч мера необходимая. Правда, взамен министр предлагал повысить скоростной режим на тех участках, где это возможно, например, на федеральных трассах. Введение штрафа за превышение скорости на 10 км/ч не может не сказаться на аварийности, но в этом случае она скорее увеличится, уверен координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел: «Это создаст сумятицу и недопонимание, кто-то будет

знать, что приняли такие поправки, кто-то не будет знать, будет по-старому в голове держать, что за 20 км/ч не штрафуют.

Самая безопасная и спокойная езда – это когда ты едешь в своем режиме. Как только в него вносят какие-то изменения, то это сразу приводит к аварийности.

Ничего хорошего от этого ждать не стоит: и трафик изменится, и скорость упадет. Люди уже привыкли, здесь они начнут нервничать, вспоминать, высчитывать какие-то километры в час, сбавлять, прибавлять».

В конце февраля в Госдуме выступили против ужесточения скоростного режима. Депутаты сомневаются, что предложенная мера может повысить безопасность на дорогах, а выступления глав профильных министерств их не убедили.

<https://www.kommersant.ru/doc/3909110>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАЦИОНГ ЕЛЕНА; 2019.03.13; НА ЯМАЛЕ СЕГОДНЯ СТРОЯТСЯ ДОРОГИ, БЕЗ КОТОРЫХ СЛОЖНО РАЗВИВАТЬ СТРАНУ

Ямал с языка ненцев переводится как край света, но именно здесь сегодня строится целый ряд важных для всей страны транспортных объектов.

Во-первых, Северный широтный ход – железнодорожная магистраль протяженностью 707 км от станции Обская до Надыма. Она соединит Северную и Свердловскую железные дороги в единую систему и откроет короткий выход грузам к Северному морскому пути, а именно к порту Сабетта на Карском море. И уже оттуда появится возможность доставлять грузы практически в любую точку света – хоть на востоке, хоть на западе. Как отмечают эксперты, в результате сроки доставки контейнерных грузов в отдельные точки мира могут быть сокращены в два-три раза.

Дорога строится на основе концессионного соглашения. Магистраль предполагает строительство моста с автомобильными и железнодорожными путями через реку Обь в районе Салехарда общей длиной 40 км. Кроме того, будет построен железнодорожный участок от станции Бованенково до порта Сабетта. Северный широтный ход планируют запустить в эксплуатацию через пять лет, в 2023-2024 году. В число концессионеров входит правительство ЯНАО, правительство России, РЖД и ряд компаний топливно-энергетического комплекса. Нужно отметить, это первый опыт строительства железной дороги на основе концессии в нашей стране.

Эта магистраль имеет для страны стратегическое значение. Как известно, президент поставил задачу увеличить объем перевозок по Северному морскому пути до 80 млн тонн уже через несколько лет, и Северный широтный ход как раз и будет одной из важных подводящих магистралей на пути к северным морям.

Кроме того, Ямал стал первым в стране регионом, где построят мост на условиях государственно-частного партнерства. Это мост через реку Пур. Как подчеркивают власти региона, он жизненно важен в первую очередь потому, что на ближайшую перспективу ставка в развитии экономики делается на северо-восточную часть Ямала. Ту, что как раз и отделена рекой Пур. Там будут осваиваться новые месторождения, и без надежной связи между территориями невозможно полноценное развитие всего округа. На «отрезанной» территории сейчас разрабатывается около двадцати месторождений, среди которых богатейшие – Заполярное, Береговое, Русское, Тарасовское, Береговое.

Сегодня проезд через реку возможен только по зимнику, когда Пур прочно скован льдом, летом – по понтонной переправе, а в межсезонье перебраться с берега на берег можно только на «воздушной подушке», специальных катерах. Важно, что проезд по мосту для легковых автомобилей и транспорта экстренных служб гарантированно будет бесплатным. Плата за проезд будет взиматься только с грузового транспорта. Что позволит построить мост без бюджетных вложений.

Не случайно, важные инфраструктурные проекты Ямала сегодня находятся не только в фокусе внимания властей региона, но и правительства страны. На этой неделе прошла

одна из встреч «в верхах» главы ЯНАО Дмитрия Артюхова и **министра транспорта России Евгения Дитриха**.

- Все проекты, реализуемые на Ямале, значимые и находятся в активной стадии развития. Северный широтный ход – самый долгожданный проект, – отметил Дмитрий Артюхов в ходе встречи. – С нашей стороны необходимое софинансирование предусмотрено. Мы помогаем концессионеру, разрешаем вопросы, связанные с выделением земельных участков. Уже есть понимание, где будет находиться вахтовый городок и инфраструктура для самого сложного объекта СШХ – мостового перехода через Обь. Ждем следующий ход от концессионера. Надеемся, что он активно включится в работу и мы начнем новую фазу реализации проекта. У Ямала все для этого есть.

Дмитрий Артюхов и Евгений **Дитрих** обсудили также Северный широтный ход-2, участок железной дороги от Бованенково до Сабетты, строительство которого позволит сделать Сабетту самым восточным портом Северного морского пути с подведенной к нему железной дорогой.

- По нему у нас сейчас идет процесс обсуждения и сверки, – отметил Евгений **Дитрих**. – Мы как раз по грузовой базе должны со всеми заинтересованными сторонами прийти к пониманию единых цифр. В дальнейшем будем проект рассматривать, исходя из этих единых данных.

И еще один важный момент, о котором говорили на встрече, – реконструкция аэропорта в Новом Уренгое. Работы начнутся уже в этом году. Это первый в России концессионный проект по модернизации аэропортовой инфраструктуры. Предполагается реконструкцию пассажирского терминала, оборудование его тремя телетрапами, организацию вместительных парковок. План развития аэропорта предусматривает возможность в будущем увеличить площадь терминала и создать сектор для обслуживания международных рейсов.

<https://rg.ru/2019/03/13/reg-urfo/na-iamale-segodnia-stroiatsia-dorogi-bez-kotoryh-slozhno-razvivat-stranu.html>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.13; 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.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77588>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.03.14; МЕДВЕДЕВ СОГЛАСОВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ДО НИЖНЕГО НОВГОРОДА; ТЕПЕРЬ СУДЬБУ ПРОЕКТА ДОЛЖЕН РЕШИТЬ ВЛАДИМИР ПУТИН

Правительство одобрило начало строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ) в России. Сначала проект дороги от Москвы до Нижнего Новгорода (в направлении Казани) поддержал курирующий транспорт вице-премьер **Максим Акимов**. Теперь его доклад согласовал премьер **Дмитрий Медведев**, сообщили «Ведомостям» участник правительственных совещаний, два человека, близких к РЖД, и федеральный чиновник. Доклад подписан и направлен президенту, подтвердил представитель правительства. Теперь судьба проекта зависит от решения Владимира Путина.

Участок до Нижнего Новгорода будет стоить 621,5 млрд руб., из которых по 200 млрд должны предоставить бюджет и РЖД. Но если власти решат продолжить дорогу до Казани, смета вырастет почти втрое – до 1,7 трлн руб.

Медведев уже обещал строителям ВСМ налоговые льготы и одобрил включение проекта в магистральный план развития инфраструктуры. Но единодушия в правительстве не было: на рассмотрение премьера доклад **Акимова** поступил без визы первого вице-преьера и министра финансов **Антон Силуанов**, сказал участник правительственных совещаний и подтвердил чиновник. Силуанов говорил, что скептически относится к проекту: «Вопрос: а будет ли здесь экономика?» В дороге до Владимира, до Нижнего Новгорода, даже до Казани он ее не видел (цитата по «РИА Новости»).

Минфин считал, что пассажиропоток до Нижнего Новгорода посчитан некорректно. Сейчас по всем видам транспорта он не превышает 2,1 млн человек в год, а РЖД рассчитывает, что он вырастет до 5,5 млн, комментировал представитель Минфина. В подготовленной РЖД модели проекта, говорил представитель РЖД, поток пассажиров даже выше – 7,7 млн. Пока позиция Минфина не менялась, сказал его представитель, вопрос еще обсуждается.

«Все данные говорят о том, что операционная безубыточность проекта и его долгосрочная окупаемость – это достижимые цели. Надо приступать к реализации», – возражал **Акимов**. Проект всесторонне проработан, в том числе с привлечением ведущих российских подрядных организаций, имеющих значительный опыт в строительстве железнодорожной инфраструктуры, а также необходимые мощности, говорит его представитель.

Пока президент не принял решения, сказал его пресс-секретарь **Дмитрий Песков**. РЖД надеется, что это произойдет до конца марта, говорил во вторник президент госкомпании **Олег Белозеров**. Совещание у президента назначено на 20-е числа марта и если не будет перенесено, то решение будет принято быстро, считает человек, близкий к РЖД.

Но решение Путина будет во многом зависеть от того, найдутся ли в России желающие строить дорогу: его позиция – потраченные деньги должны в основном остаться в России, рассказывают три участника правительственных совещаний. Строителей будет подбирать РЖД, указывает представитель **Минтранса**. На совещаниях «строительный комплекс выразил всестороннюю готовность к реализации проектов ВСМ», утверждает

представитель РЖД, не уточняя, есть ли строители, заинтересованные в магистрали до Нижнего Новгорода.

Проектированием дороги занимался российско-китайский консорциум, в который входили «Мосгипротранс», «Нижегородметропроект» и China Railway Eryuan Engineering Group. В использовании китайских технологий строители увидели чрезмерные риски, когда в прошлом году изучали проектную документацию, знает участник правительственных совещаний: несколько компаний отказались от роли генподрядчика. «Если вдруг вмешается внешнеполитический фактор и отношения с Китаем ухудшатся, магистраль будет невозможно достроить», – объяснял сотрудник одной из строительных компаний. Но пока технологический партнер не выбран – рассматривались варианты как китайских, так и немецких компаний, напомнил участник совещаний. Во многих железнодорожных стройках генподрядчиком выступают структуры РЖД, обычно «РЖДстрой», но мощностей для строительства еще и ВСМ не хватит, считает строитель и подтверждает федеральный чиновник.

Единственный выход – разделить маршрут на много небольших участков, предлагает сотрудник строительной компании. Проект ВСМ потребует привлечения большого количества партнеров, признавал **Акимов**. Представители «ОСК 1520», «Трансстроймеханизации», «Стройгазмонтажа», «Спецтрансстрой», ГК «СК Мост» не ответили на запросы «Ведомостей» в среду вечером.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/03/14/796358-medvedev-magistrali>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ШАДРИНА ТАТЬЯНА; 2019.03.13; МИНТРАНС СНЯЛ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ДЛИНУ МАРШРУТОВ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК

Минтранс снял ограничения на протяженность маршрутов пригородных электропоездов в пределах одного региона. Ранее она составляла 200 километров, более протяженные маршруты могли быть только в межрегиональном пригородном сообщении.

Снятие ограничений позволит назначать прямые маршруты, минуя неудобные стыковочные рейсы и пересадки, оптимизировать затраты на содержание парка пригородных поездов, сократить порожние пробеги подвижного состава и снизить нагрузку на пропускную способность станций стыковки поездов.

Пассажирам обещают не только более удобные маршруты, но и новый подвижной состав. В течение года РЖД закупит семь составов (14 вагонов) рельсовых автобусов серии РА-3, 14 электропоездов переменного тока ЭПЗД и 150 вагонов «Ласточка». «Ласточки» стали очень популярными. Только на направлении Москва – Иваново они перевезли за первый год курсирования (с 13 марта 2018 года) более 586 тысяч пассажиров. Сегодня «Ласточки» совершают по восемь рейсов, отправляясь в утренние, дневные, вечерние и ночные часы из Москвы и Иваново с остановками во Владимире и Шуе.

Для железнодорожных перевозок в этом году центральным событием станет открытие железнодорожной части моста через Керченский пролив. На Крымской железной дороге, по данным Росжелдора, грузооборот в 2018 году сократился на 12,4 процента (1,2 миллиарда тонно-километров), пассажирооборот два года подряд держится на уровне 2017 года. После открытия моста для движения поездов ожидается рост перевозок, сказал глава Росжелдора Владимир **Чепец** на коллегии ведомства.

Росжелдор намерен обеспечить бесперебойное финансирование и стабильную работу Крымской железной дороги, чтобы обеспечить прием и пропуск поездов на полуострове.

В этом году планируется начать прокладку первого участка высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань (до Владимира). Как сказал на этой неделе глава РЖД Олег Белозеров, окончательное решение по проекту правительство может принять в течение месяца.

В 2019 году автоматическая система информирования пассажиров заработает на 16 российских вокзалах, в том числе Казани, Великого Новгорода, Выборга. Сейчас уже на

52 вокзалах оперативно извещают пассажиров о прибытии и отправлении поездов. «Умная» система информирования – это один из ключевых IT-проектов российских железнодорожных вокзалов, которая работает полностью автоматически и исключает фактор человеческой ошибки. Получая информацию о движении поездов, система информирования напрямую выводит ее на табло вокзала, а также автоматически запускает голосовые объявления по громкой связи. Инвестиции в проект в 2019 году составят около 390 миллионов рублей.

Всего в этом году 68 крупнейших вокзалов станут «умными». До внедрения новой системы пассажиров продолжают оповещать о прибывающих поездах и номерах платформ дикторы вокзалов, которые сами же выводят информацию на табло. Теперь диктор будет озвучивать только оперативные объявления об экстренных изменениях в графике движения.

<https://rg.ru/2019/03/13/mintrans-snial-ogranicheniia-na-dlinu-marshrutov-prigorodnyh-elektrichesk.html>

РГ-КРЫМ; ИЛЬЯ ИЗОТОВ, АННА ЮРКОВА; 2019.03.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КРЫМСКОГО МОСТА ПОДОШЛО К «ЭКВАТОРУ»

Строители довели железнодорожные рельсы до середины Крымского моста на острове Тузла. Накануне журналисты «РГ» стали свидетелями того, как рабочие и инженеры готовят железнодорожные пути для движения поездов из Кубани в Крым и обратном направлении.

Поднявшись на верхнее строение железнодорожных путей, журналисты прошли по гидроизоляционному слою с мягкой тканью, которая в будущем будет защищать основу моста от воздействия среды. Как только солнце выглянуло из-за туч, этот геотекстиль под ногами прямо-таки слепил глаза своей белизной.

Тут же мостостроители укладывают многотонные звенья пути. Рельсы и шпалы собирают в 25-метровые звенья на базе, развернутой на Таманском полуострове. Путеукладочный кран со специальными платформами перевозит их на мост по железнодорожному пути-подходу.

Вот машинист крана выдвигает тяжелую решетку вперед, какое-то время она волнообразно раскачивается в воздухе, монтеры направляют ее спуск, мгновение – и она уже лежит на мосту. Ее быстро стыкуют с предыдущими рельсами.

- То, что вы сейчас наблюдаете – это укладка путевой решетки специализированным краном, – рассказывает представитель подрядной организации Евгений Чибышев. – Из звеньев формируются участки пути длиной по 440 метров, между которыми ставятся уравнивательные стыки для компенсации температурных напряжений. Всего на Крымском мосту согласно проекту будет 84 комплекта уравнивательных стыков. Они позволят стальным рельсам свободно «дышать» в случае повышения или понижения температуры воздуха и самое главное, создадут так называемый «бархатный путь» для плавного движения пассажирских поездов.

Рельсы изготавливают на Новокузнецком металлургическом комбинате, скрепления также производят у нас в России. Они практичны, удобны для монтажа и требуют минимальных затрат для последующего обслуживания.

По словам мостостроителей, уже готово 19 из 38 километров двухпутевой железной дороги через Керченский пролив.

Фото: Инфоцентр «Крымский мост»

Крымский мост улучшил экологию Азовского моря

- Мы приблизились к территориальному «экватору» со стороны Тамани – уложены 19 километров путей. Работы идут по мере завершения пролетов моста. Условия те же, что и при строительстве автомобильного перехода. Суровые зимы с точки зрения штормов – около 40 дней, когда приостанавливались работы с крановым оборудованием. Это

основная особенность реализации проекта, но все было учтено еще на этапе подготовки, поэтому мы укладываемся в график. В августе месяце рассчитываем завершить укладку рельс, а первый вагон сможет поехать в декабре 2019 года, – отметил заместитель начальника ФКУ Упрдор «Тамань» Кайрат Турсунбеков.

Кроме того, на главном строительном участке – фарватерном с двумя ажурными арками – бригады монтируют архитектурную подсветку. После открытия железнодорожного движения судходная часть моста будет «раскрашена» в цвета триколора: автодорожная арка – в синий, железнодорожная – в красный, а на опорах пролетов – разместятся белые диоды. Для этого предстоит проложить более 19 километров кабельных линий, а также закрепить на мостовых конструкциях свыше 2000 энергосберегающих светодиодных светильников.

Кстати

Железная дорога рассчитана на движение составов массой до 7100 тонн в диапазоне температур от минус 27 до плюс 57 градусов. Пропускная способность – до 47 пар поездов в сутки.

<https://rg.ru/2019/03/14/reg-ufo/stroitelstvo-zheleznoj-dorogi-krymskogo-mosta-podoshlo-k-ekvatoru.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.13; ГЛОНАСС МЕНЯЕТ НАВИГАТОРА; ГЕНКОНСТРУКТОР СИСТЕМЫ ПОКИДАЕТ ПОСТ РАДИ РАБОТЫ В «РОСКАРТОГРАФИИ»

Генеральный конструктор ГЛОНАСС Сергей Карутин, занимавший этот пост с сентября 2015 года, в ближайшее время перейдет на работу в «Роскартографию». Преемник будет определен после консультаций с правительством. Ему придется непросто, убеждены источники “Ъ”: предстоит не только быстро включиться в разработку концепции новой ФЦП «Развитие ГЛОНАСС на 2021-2030 годы», но и защищать ее бюджет.

О предстоящем переходе господина Карутина в «Роскартографию» в среду сообщило «РИА Новости». Эту информацию “Ъ” подтвердил источник, близкий к «Роскосмосу», уточнив, что господин Карутин уже написал заявления об увольнении со всех занимаемых должностей. Он являлся не только заместителем директора ЦНИИмаш и генеральным конструктором ГЛОНАСС, но и советником главы «Роскосмоса» Дмитрия Рогозина и гендиректором АО «Научно-исследовательский институт микроприборов-К». В пресс-службе «Роскосмоса», впрочем, “Ъ” сообщили, что господин Карутин продолжит работу в ЦНИИмаше «до наделения соответствующими полномочиями нового генерального конструктора ГЛОНАСС, которого определит военно-промышленная комиссия». При этом Сергей Карутин намерен совмещать эту работу с должностью гендиректора «Роскартографии», добавили в госкорпорации.

Сергей Карутин стал генеральным конструктором ГЛОНАСС в сентябре 2015 года. Тогда, напомним, президент Владимир Путин подписал указ о генеральных конструкторах вооружений, которые получают широкие полномочия по обеспечению проектов. Кандидатуру каждого рассматривает коллегия военно-промышленной комиссии (в 2015 году ее возглавлял в статусе вице-преьера Дмитрий Рогозин, сейчас – Юрий Борисов), а затем они будут утверждаться на заседании комиссии (возглавляет Владимир Путин). При выборе генконструктора ГЛОНАСС упор был сделан не на статусе (например, с 2006 по 2012 год эту должность занимал гендиректор компании «Российские космические системы» (РКС) Юрий Урличич), а на деловых качествах.

Так, «Роскосмос» объявил набор из начальников отделов и глав небольших подразделений предприятий, специализирующихся на навигационной тематике. Вместе с господином Карутиным, занимавшим пост руководителя информационно-аналитического центра координатно-временного навигационного обеспечения ЦНИИмаша, генконструктором ГЛОНАСС могли стать замгендиректора РКС Григорий Ступак или начальник отдела

РКС Рудольф Бакитько. Но именно предложения Сергея Карутина по развитию ГЛОНАСС произвели на комиссию наибольшее впечатление. С назначением не ошиблись, говорит топ-менеджер одной из космических компаний:

при непосредственном участии господина Карутина было завершено проектирование новейшего аппарата ГЛОНАСС-K2 и, например, началось исследование технологий «бесшовной навигации» (позволяет обеспечить работу навигационной системы при переходе из среды в среду).

В отрасли его также характеризуют как системного человека, находившего время для науки. В 2016 году в журнале «Радиотехника» господин Карутин в соавторстве написал статью «Синтез алгоритмов синхронизации на основе ретрансляции навигационных сигналов с наземной станции». В 2017-м также в соавторстве опубликовал в журнале «Космонавтика и ракетостроение» статью об «использовании мобильной измерительно-диагностической лаборатории для оценки покрытия сотовой связью транспортного коридора Север-Юг с целью реализации передовых технологий спутниковой навигации». По словам источников «Ъ», переходу господина Карутина в «Роскартографию» могли поспособствовать рекомендации господина Урличича, ныне первого заместителя гендиректора «Роскосмоса»: отец Сергея Карутина Николай Карутин был заместителем господина Урличича в РКС.

Для него это новый вызов: здесь он пусть и важная, но часть большого проекта, а там будет руководить целой организацией», - полагает один из отраслевых собеседников «Ъ».

Имя преемника господина Карутина пока не называется: в «Роскосмосе» и правительстве, по информации «Ъ», ждут предложений по возможным кандидатурам генерального конструктора ГЛОНАСС. В любом случае преемнику Сергея Карутина достанется не самый простой участок работы, говорит один из собеседников «Ъ»: ему предстоит участвовать в разработке концепции новой федеральной целевой программы «Развитие ГЛОНАСС на 2021-2030 годы», а после этого защищать ее бюджет в правительстве.

<https://www.kommersant.ru/doc/3909479>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; КАБМИН РФ РАССМОТРИТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОЛНОМОЧИЯХ МИНТРАНСА ОПРЕДЕЛЯТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ПЛАТНЫХ УСЛУГ НА АВТОВОКЗАЛАХ

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит проект федерального закона «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ».

Как говорится в сообщении кабмина, законопроектом предлагается наделить **Минтранс** России полномочием определять список платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях объекта транспортной инфраструктуры (автОВОКЗалах – ИФ) за счёт юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, имеющих право заниматься регулярными перевозками по маршруту, включающему такие объекты транспортной инфраструктуры.

При этом отмечается, что это делается для устранения существующей проблемы «некорректной системы взаиморасчётов между объектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками».

Законопроект рассмотрен и одобрен 11 марта 2019 года на заседании комиссии правительства РФ по законопроектной деятельности.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/6214285>

ТАСС; 2019.03.13; ЛИКСУТОВ НАДЕЕТСЯ, ЧТО ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч БУДЕТ ВВЕДЕН

Руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов надеется, что порог ненаказуемого превышения скорости будет снижен с 20 до 10 км/ч, и, таким образом, водителей начнут штрафовать за превышение скорости в 10 км/ч. Об этом Ликсутов сообщил в интервью радио «Говорит Москва».

«Предложение о том, чтобы в городах неадминистрируемый порог [превышения скорости] с 20 км [в час] был снижен до 10 – я его озвучил, я считаю, что это совершенно правильное решение, особенно это касается городов. <...> Этот вопрос давно уже назрел, его надо решать, потому что за этим вопросом стоит огромное количество человеческих жизней, детей, пешеходов, которых сбивают, и превышение скоростного режима «смотрю на знак – и прибавляю 20 км» – это выглядит совершенно глупо и неправильно. Позиция у нас такая есть, большинство коллег из федерального правительства поддерживают такие предложения, надеюсь, что вопрос так или иначе решится», – сказал Ликсутов.

Он добавил, что аргумент о том, что камеры могут неправильно зафиксировать нарушение, в этом вопросе неприменим, так как камеры проходят проверку перед началом их использования на дорогах. «Мало того, все эти вещи у нас были уже давно – когда неадминистрируемый порог был и 5 километров, и 10 километров», – отметил заммэра.

«Так как у нас президент поставил задачу снижения аварийности в три раза по стране – я считаю, что мы не достигнем этих показателей, если ряд решений разумных [не] будет принято, в частности, по снижению этого неадминистрируемого порога скорости», – считает Ликсутов.

Ранее правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручила МВД и Минтрансу до 1 марта 2019 года представить предложения о введении штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч. Эту инициативу поддержала ГИБДД. Начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников сообщил, что введение такого штрафа могут осуществить в 2020-2021 годах.

<https://tass.ru/moskva/6211492>

РГ-НЕДЕЛЯ; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.03.13; КАМЕРА, МОТОР!; КАКИЕ ДОРОЖНЫЕ ШТРАФЫ МОГУТ СТАТЬ НЕОЖИДАННОСТЬЮ ДЛЯ МОСКОВСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ?

С 1 марта столичных водителей начали штрафовать за остановку на «вафельной» разметке. Жертвы среди автомобилистов появились в первый же день – сразу проехать перекресток, вставший под наблюдение камер, получилось не у всех. Многие до сих пор в замешательстве и слабо представляют, как правильно проезжать «вафлю» и что делать, если впереди затор. На самом деле в Москве хватает штрафов-«сюрпризов» и без администрирования загруженных перекрестков – взять хотя бы камеры, которые фиксируют среднюю скорость, проезд без остановки под знаком «Стоп» и непропуск пешеходов. Как избежать этих штрафов и можно ли их оспорить, разбирался обозреватель «РГ».

Не уверен – не стартуй

«Вафельная» разметка в столице уже нанесена на 103 перекрестках. Но штрафуют пока только на одном – на пересечении Садового кольца с Орликовым переулком. Однако уже в первой половине 2019 года администрировать начнут несколько десятков «вафельниц». «Мы хотим до конца весны или в начале лета закрыть «вафельницы» еще на 40 перекрестках», – рассказал руководитель дирекции фото- и видеофиксации столичного Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Евгений Леглер. По его словам,

говорить о том, где именно начнут штрафовать, пока рано, но это будут самые загруженные пересечения преимущественно в центре города.

По сути, задача новой разметки сводится к тому, чтобы не давать разрастаться пробке в перпендикулярных направлениях. Ведь все знакомы с ситуацией, когда 2-3 задержавшиеся на перекрестке машины блокируют проезд по трассе или улице, которая до этого буквально «летела». Стоять в этом случае приходится не только автомобилистам, но и пассажирам автобусов, троллейбусов и электробусов. В ЦОДД уверены, что благодаря «вафельнице» в часы пик задержки как городского, так и личного транспорта сократятся на 15-20%.

Но водителей мучает сразу несколько вопросов. Во-первых, как же правильно действовать, если впереди затор и нет уверенности, что перекресток удастся проехать на зеленый свет? Ведь если не тронуться, то сзади сразу начинают сигналить, требуя скорее нажать на газ. Главное – не вестись на провокации самых «опаздывающих» и строго соблюдать ПДД. «А именно выезжать на перекресток даже при зеленом сигнале светофора только в том случае, если сможете проехать его без остановки», – отметили в ЦОДД. Так что лучше оставаться за стоп-линией, пока «вафля» полностью не освободится.

Ну а что же тогда делать тем, кто поворачивает налево и должен пропустить поток встречных машин? Неужели надо во что бы то ни стало проскочить между машинами, пока не истекнут заветные 5 секунд? Ведь за более длительную остановку на «вафельнице» уже оштрафуют. В Госавтоинспекции водителей успокоили, объяснив, что остановка для пропуска встречного транспорта при повороте нарушением не является и «письмо счастья» в этом случае ждать не нужно, даже если пришлось простоять дольше отведенного времени. Отсчет 5 секунд начнется после того, как загорится красный сигнал светофора, который и оборвет встречный поток. Тех, кто едет прямо, это не касается – им перекресток нужно проезжать сразу.

На пересечении Орликова переулка и Садового кольца нарушителей теперь ловят сразу 6 камер. Столько же фотографий увидит автолюбитель в постановлении о штрафе. Но достаточно ли их, чтобы определить виновность водителя? Полностью доверять автоматике пока никто не собирается. Перед вынесением каждого такого постановления в ГИБДД, которая и занимается администрированием этих нарушений, просматривают еще и видеозапись. Сначала инспектор тщательно оценивает дорожную ситуацию на перекрестке, действия водителя и только потом принимает решение.

Самым неприятным будет оказаться в ситуации, когда машина сломалась прямо на «вафельнице». По словам Евгения Леглера, в этом случае штраф можно обжаловать в ГИБДД, приложив к заявлению документы о том, что такая поломка действительно имела место.

Стоп значит стоп

Но головной боли водителям добавили не только штрафы за остановку на «вафельных» перекрестках. До сих пор мало кто знает, что в прошлом году автолюбителей в Москве начали по камерам штрафовать за проезд без остановки под знаком «Стоп». Большинство автомобилистов эти знаки постоянно игнорируют: чаще всего слегка сбрасывают скорость, смотрят, нет ли помех для проезда, и выезжают с второстепенной дороги на главную. Попросту говоря, делают вид, что перед ними знак «Уступи дорогу», который не требует остановки. Однако «Стоп» (2.5 ПДД), как правило, устанавливается именно при выезде на загруженные трассы с плотным скоростным потоком машин или у железнодорожных переездов. Вылетать на эти дороги, полностью не убедившись в безопасности маневра, просто опасно.

Пока фотовидеофиксацию ведут на двух участках: при съезде с МКАД на Носовихинское шоссе и при съезде с дублера Нижней Масловки на улицу Марины Расковой. Только в прошлом году на каждом из этих перекрестков произошло более трех ДТП с

пострадавшими. Поначалу столичные водители сильно возмутились, что решение о штрафе выносилось только лишь по двум фотографиям с камер, и в ГИБДД даже пошли навстречу и на время перестали выносить постановления. Но доказательную базу достаточно оперативно расширили еще и видеозаписью, которую обязательно просматривает инспектор перед тем, как наказать нарушителя. Так что сейчас камеры на этих участках уже снова работают не «вхолостую».

Обжаловать постановление стоит только в том случае, если автомобилист на сто процентов уверен, что полностью остановился перед стоп-линией, которая нанесена на дорожное полотно рядом со знаком. На видеозаписи, которая есть в распоряжении ГИБДД, все будет четко видно. Если штраф (500 рублей) был выписан ошибочно, его быстро отменяют.

Усредненный штраф

Водители уже давно привыкли, что штраф за превышение скорости можно получить либо неудачно выскочив на инспектора с радаром, либо попав под камеру. В обоих случаях любителей погонять выручает антирадар, который заблаговременно ловит сигнал, излучаемый приборами, и предупреждает о начале фиксации скорости. Однако в Москве есть камеры, от которых не исходит сигнал ни в одном из диапазонов, и антирадар их просто не видит. Они замеряют среднюю скорость на одном или нескольких участках пути. Прибор делает фотографию машины с точным временем проезда, а потом через несколько сотен метров или даже километров такое же устройство фиксирует эти данные повторно. Так как расстояние между камерами известно, то остается только поделить его на отмеренное время – получится средняя скорость на участке пути. Если она оказалась выше разрешенной, водитель получает штраф.

Чтобы эффективно и точно фиксировать среднюю скорость, камеры устанавливают на протяженных отрезках трасс, где нет перекрестков и съездов. В Москве таких участков не так и много, но они все-таки есть. Устройства, например, работают в Лефортовском тоннеле на Третьем транспортном кольце и на МКАД в районе Лосиногостовского острова. Оспорить такой штраф будет непросто – ведь доказательной базой служат объективные данные. Правда, если в постановлении указана явно запредельная средняя скорость, то штраф стоит обжаловать. Ведь если в работе устройства был сбой, то в своих жалобах на это укажут десятки водителей, и тогда в ситуации обязательно разберутся. Ну а если окажется, что старенький «уазик» топит по тоннелю за 200 км/ч, то тут факт ошибки говорит сам за себя – технические характеристики не позволяют автомобилю двигаться с такой скоростью.

Зебра под контролем

Как рассказали «РГ» в ЦОДД, сейчас в Москве работают три камеры, фиксирующие еще и непропуск пешехода. Они есть в Северо-Западном, Южном и Восточном округах. Их использование позволило значительно сократить число наездов на пешеходов. До конца мая в столице планируется установить еще 50-70 таких комплексов, 6 из которых начнут работать уже в марте.

Аккуратней на светофорах

Далеко не все автолюбители знают, что проезд на «красный» в Москве тоже фиксируется в автоматическом режиме. Таких комплексов в столице, как рассказали в ЦОДД, установлено 68 штук. Причем уже прорабатываются планы по увеличению числа таких камер.

<https://rg.ru/2019/03/12/reg-cfo/kakie-dorozhnye-shtrafy-mogut-stat-neozhidannostiu-dlia-moskovskih-voditelej.html>

RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.03.13; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРОЕЗД ПОД ЗНАКОМ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЗОНЫ В РОССИИ

Автомобильный эксперт Игорь Моржаретто в беседе с НСН оценил сообщение о подготовке проекта «дорожной карты» по введению зон, в которые будет запрещено въезжать транспортным средствам с «низким экологическим классом».

«Начну с того, что в Москве и Санкт-Петербурге собираются вводить ограничения на въезд в некоторые районы автомобилей низкого экологического класса. Так что закон есть, но пока не доработаны детали. И до 2011 года в документах на авто не указывался никакой экологический класс, и сейчас нужно сделать так, чтобы пометка появилась», – заявил Моржаретто.

По его словам, все эти новации должны воплотиться до 2021 года.

Как отметил эксперт, процедуру необходимо сделать простой и бесплатной. Моржаретто напомнил, что в Германии, например, на автомобиль вешается соответствующая табличка. «И такая идея очень разумная, это борьба за нашу с вами экологию», – добавил он.

Ранее сообщалось, что к октябрю МВД и Минтранс разработают поправки к КоАП по введению нового штрафа за проезд под знаком, которым обозначается экологически чистая зона.

Эксперт оценил предложение штрафовать за проезд под знаком экологической зоны в России

<https://russian.rt.com/russia/news/610897-avto-ekspert-rossiya>

ТАСС; 2019.03.13; ОКОЛО ДЕСЯТИ СТАЦИОНАРНЫХ ВИДЕОКАМЕР УСТАНОВЯТ НА ДОРОГАХ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Около десяти стационарных видеокамер будет установлено на региональных дорогах Архангельской области в 2019 году в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги», сообщил ТАСС заместитель **министра транспорта** Архангельской области Денис Кулижников.

«В этом году мы будем ставить пока порядка девяти камер непосредственно на региональной сети дорог Архангельской области. Всего уже установлено 40 камер видеофиксации, к 2024 году мы планируем увеличить их число в два раза, точнее, на 211 процентов, мы превышаем даже показатели, установленные федеральным проектом», – сказал Кулижников.

В настоящее время определяются точки, где будут поставлены камеры. «Это интенсивные по движению районы: Вельский, Устьянский, Няндомский, Коношский и Котласский куст. Мы сейчас определяем места, согласовываем с ГИБДД и планируем выйти на торги», – пояснил собеседник агентства.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6213606>

ТАСС; 2019.03.13; ЕКАТЕРИНБУРГ НАПРАВИТ НА РЕМОНТ ДОРОГ НА ДЕВЯТИ УЛИЦАХ В 2019 ГОДУ БОЛЕЕ 416 МЛН РУБЛЕЙ

Администрация Екатеринбурга объявила конкурс на ремонт дорог на девяти улицах в городе. Стоимость контракта составляет более 416 млн рублей, говорится в документации, размещенной на региональном сайте госзакупок.

В городе будет заменена часть дорожного покрытия нескольких улиц, в том числе в центре Екатеринбурга, часть эстакад, будут заменены бордюры, нанесена разметка. Работы должны быть завершены до 23 сентября 2019 года, подрядчика определяют 5 апреля.

Как уточнил ТАСС пресс-секретарь городской администрации Анатолий Карманов, запланированные работы помогут в увеличении доли дорог, которые должны соответствовать нормативным требованиям.

Согласно региональному проекту «Дорожная сеть и общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в 2019 году доля дорог, соответствующих нормативам в Екатеринбургской агломерации, должна составить 66,2% от их общей протяженности. Всего в рамках нацпроекта в 2019 году в регионе на ремонт будет направлено 3 млрд рублей. На эти деньги будут отремонтированы более 140 км дорожного покрытия, оборудовано несколько десятков пешеходных переходов, а также начнется строительство транспортной развязки в Екатеринбурге.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6211265>

ТАСС; 2019.03.13; БОЛЕЕ 7,5 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ

Власти Иркутской области в 2019 году намерены направить более 7,5 млрд руб. на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщила в среду пресс-служба регионального правительства.

«В 2019 году в Иркутской области на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено 2 млрд 814 млн рублей из федерального бюджета, софинансирование из областного бюджета – 4,3 млрд рублей, местных бюджетов – 668 млн рублей», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в нормативное состояние планируется привести 240 км региональных дорог и 61 км местных – в Иркутске, Ангарске, Братске, Усолье-Сибирском и Шелехове.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6211197>

ТАСС; 2019.03.13; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ ПОЛУЧАТ БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ДО 2024 ГОДА

Власти Ленинградской области до 2024 года получают из федерального бюджета 3,3 млрд рублей на ремонт трасс регионального значения общей протяженностью 100 км в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги», сообщил журналистам в среду председатель комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области Юрий Запалатский. В программу включены пять магистралей: Санкт-Петербург – Морье, Санкт-Петербург – Матокса, Санкт-Петербург – Ручьи, Гатчина – Ополье и Кемполово – Шапки. Область также запросила федеральное финансирование на строительство мостов через реки Волхов и Свирь, обхода поселка Мурино в створе Пискаревского проспекта, строительства подъезда ко Всеволожску и реконструкции Колтушского шоссе.

В рамках реализации проекта в текущем году власти Ленинградской области потратят 200 млн рублей федеральных средств на обновление трех из пяти упомянутых трасс: Санкт-Петербург – Ручьи, Гатчина – Ополье и Кемполово – Шапки.

Всего в 2019 году планируется отремонтировать 17 региональных трасс в 13 муниципальных районах Ленинградской области за 1,5 млрд рублей из областного дорожного фонда. В частности в марте начнется строительство путепровода на станции «Мельничный ручей» во Всеволожске стоимостью 1,6 млрд рублей. Летом начнется возведение первого этапа обхода Мурино в створе Гражданского проспекта. Ремонтные работы продолжатся на автодороге «Сосновый Бор – Глобицы», которая обеспечивает транспортную доступность Ленинградской АЭС, на трассе «Ульяновка – Отрадное» в Тосненском районе, а также в Выборгском районе – на участке трассы «Зеленогорск – Приморск – Выборг».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6211702>

РБК ПЕРМЬ; 2019.03.13; В ПРИКАМЬЕ ОБЪЯВЛЕН АУКЦИОН НА РЕМОНТ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОГИ ЗА 214 МЛН

Федеральное казенное учреждение «Управление федеральных автомобильных дорог «Прикамье» **Федерального дорожного агентства** объявило аукцион на выполнение работ по объекту «Ремонт автомобильной дороги Р-243 Кострома – Шарья – Киров – Пермь (участок Киров – Слободской – Б.Холуница – Омутнинск – Афанасьево – граница Пермского края) на участке км 161+642 – км 176+000». Аукцион объявлен 13 марта.

Конкурс будет проходить в электронной форме 8 апреля. Начальная и максимальная цена контракта составляет 214,94 млн рублей. Вся сумма будет выплачена заказчиком подрядчику в 2019 году.

До начала 1990-х годов автодорогой Р-243 была дорога Казань – Набережные Челны – Уфа, сообщается в открытых источниках. В январе 2016 года дорога стала федеральной. В 2017 году костромской участок трассы планировалось отремонтировать в течение трёх лет за 1 миллиард рублей. К 2018 году нормативно-эксплуатационное состояние трассы оценивалось на 30,9 %, сообщает Газета.ру. Средняя скорость движения по участку Кострома-Шарья составляет 35-55 км в час.

По данным ресурса Газета.ру, в 2018 году средства от системы «Платон» будут направлены на ремонт федеральных автодорог. В том числе, «частичное софинансирование получит трасса Р-243 Кострома – Шарья – Киров – Пермь, ещё недавно носившая статус региональной», сообщили источники издания, отмечая, что **Минтранс** России и **Росавтодор** приняли такое решение на основании выбора самих грузоперевозчиков в рамках проекта ОНФ «Карта убитых дорог».

О самой магистрали говорится, что она является стратегической артерией, соединяющей крупные регионы сразу двух федеральных округов. Предполагается, что восстановление трассы Р-243 сократит сроки доставки товаров и повысит безопасность движения.

«Благодаря, в том числе, средствам, которые вносят грузоперевозчики в дорожный фонд через систему «Платон», дорога от Костромы до Перми будет полностью приведена к нормативу до конца 2020 года», – цитирует издание слова **министра транспорта РФ** Максима Соколова.

Как ранее сообщал РБК Пермь, в 2019-2021 годах на развитие федеральных трасс Пермского края **Росавтодор** планирует направить свыше 4,3 млрд рублей. Общая протяженность автомобильных дорог **Росавтодора** в регионе составляет 520,5 км, из которых на 1 января 2019 года 92% соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию. На реализацию мероприятий по строительству и реконструкции, капитальному ремонту и ремонту, а также содержанию автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них на территории Пермского края в 2018 году было направлено 3,033 млрд рублей. В эксплуатацию введено более 180 км федеральных автомобильных дорог.

В период 2019-2024 годов в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры в Пермском крае **Росавтодор** начнет реконструкцию двух участков федеральной автодороги 242 Пермь – Екатеринбург.

На территории субъекта федерации к концу 2018 года более 62% дорожной сети агломерации соответствуют нормативному состоянию – это свыше 1 тысячи км. С 2019 года протяженность дорог агломерации уточнена и увеличена до 1,68 тысячи км, нормативное состояние на 1 января 2019 года снизилось и составляет 59,3%.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c88e9ae9a794793bae467d0>

ТАСС; 2019.03.13; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ НАПРАВИТ ПОЧТИ 450 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Псковская область направит почти 450 млн рублей в течение 2019 года на ремонт дорог по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Средства

будут направлены на приведение в порядок трасс, распложенных в Псковской городской агломерации, сообщает в среду пресс-служба администрации области.

«Почти 450 млн рублей будет направлено на ремонт дорог в Псковской городской агломерации: Пскове, Печорах, Острове и Палкинском районе по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», – говорится в сообщении по итогам совещания в региональном комитете по транспорту и дорожному хозяйству, посвященному реализации нацпроекта в 2019 году.

По данным пресс-службы, в 2019 году в Пскове планируется выполнить реконструкцию участков улиц Индустриальной и Яна Фабрициуса, а также отремонтировать участки на улицах Железнодорожная, Рельсовая, Льва Толстого и Паровозном проезде. Общая сумма выделенных на работы средств составит 336 млн рублей.

«В настоящее время в Островском, Палкинском и Печорском районах завершаются работы по подготовке аукционной документации. При этом Псковский район, а также город Псков уже объявили аукционы на ряд объектов ремонта. По итогам совещания и.о. председателя комитета Борис Елкин поставил задачу ускорить работу по подготовке документации для проведения процедур по выбору подрядчика на выполнение дорожных работ», – отмечается в сообщении.

Перспективы дорожной сферы

Депутат Госдумы от Псковской области, лидер межрегионального общественного движения «Убитые дороги» Александр Васильев, который является участником общественно-делового совета по реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги», сообщил ТАСС, что выделение региону федеральных средств позволит существенно улучшить ситуацию с состоянием дорог.

«Это позволит увеличить количество региональных и муниципальных дорог, отвечающих нормативным требованиям, закрыть «болевые» точки по ряду магистралей в городе Пскове, на исправление которых у муниципалитета нет средств, а также продолжить строительство Северного обхода города Пскова. Плановые расходы дорожного фонда Псковской области в 2018 году превысили 5 млрд рублей, из которых 1,2 млрд рублей составило федеральное финансирование», – рассказал Васильев.

По его словам, ситуация с дорогами в Псковской области постепенно улучшается. «Протяженность федеральных трасс, которые обслуживает **Росавтодор**, полностью отвечающих нормативным требованиям, приближается к 100%, это один из лучших результатов по России, и в этом есть заслуга нашего движения. Хуже обстоят дела с региональными и муниципальными дорогами, исправить ситуацию с этими дорогами поможет национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Безусловно, это скажется положительно на развитии региона, который является приграничным, и через который проходят международные маршруты», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6211495>

КОММЕРСАНТЬ, САРАТОВ; МАРИНА КОВАЛЕВА; 2019.03.13; КОРРУПЦИЮ НАШЛИ НА ДОРОГАХ; ПЛОХОЕ КАЧЕСТВО САРАТОВСКИХ ДОРОГ СВЯЗАЛИ С ПРОТИВОПРАВНЫМИ ДЕЙСТВИЯМИ ЧИНОВНИКОВ

Секретарь Совета безопасности России Николай Патрушев назвал саратовские дороги одними из самых худших в Приволжском федеральном округе. В числе причин такого состояния дорожной сети он перечислил халатность должностных лиц и коррупционные и мошеннические действия при освоении выделенных на дорожную отрасль денежных средств. Саратовские депутаты и общественники считают, что состояние дорожного покрытия в регионе действительно оставляет желать лучшего, однако причина этого в недостаточном финансировании из федерального центра.

Дороги Саратовской области признаны одними из самых худших в Приволжском федеральном округе. С таким заявлением на выездном заседании с полномочным представителем президента в ПФО Игорем Комаровым в Ижевске выступил секретарь Совета безопасности России Николай Патрушев. «Наихудшая ситуация наблюдается в Саратовской, Пензенской областях и Чувашской республике. Низкое качество дорожного покрытия зачастую является не только следствием халатности должностных лиц, но и следствием коррупционных и мошеннических действий, связанных с хищением денежных средств, выделяемых на строительство и ремонт дорог», - уточнил он.

Подводя итоги выступления, господин Патрушев рекомендовал главам регионов взять под личный контроль состояние дорожной сети и выполнение региональной программы по обеспечению безопасности дорожного движения, включая вопросы финансирования.

О возможных коррупции и сговоре в сфере дорожного строительства на этой неделе заявил и начальник управления по борьбе с картелями ФАС России Андрей Тенишев. «Сейчас есть подозрение, что в Саратове может действовать картель в сфере дорожного строительства и ремонта дорог. Однако от подозрения до обвинения – большая работа. Просто так обвинять на основании того, что цена завышена, нельзя. Средний срок хорошего картельного расследования полгода», - рассказал он на пресс-конференции 12 марта.

В бюджете Саратовской области на развитие и обеспечение сохранности сети автомобильных дорог региона в 2019 году предусмотрено финансирование в размере 10,81 млрд руб., в 2020 году – 8,98 млрд руб., в 2021 году – 9,23 млрд руб. На строительство и реконструкцию дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, мостов и мостовых переходов, находящихся в государственной собственности области, за счет средств областного дорожного фонда в этом году пойдет 158,81 млн руб. По статье «капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, мостов и иных искусственных сооружений на них, находящихся в государственной собственности области» из средств областного дорожного фонда в этом году будет направлено 4,53 млрд руб.

В целом дорожный фонд на 2019 год утвержден в размере 11,15 млрд руб.

В **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства региона сказали “Ъ”, что согласны с оценкой состояния дорог Николаем Патрушевым, однако утверждают, что оно стало следствием финансирования дорог «по остаточному принципу». «До 2015 года из-за дефицита средств областного дорожного фонда на дорожной сети области выполнялись только работы по содержанию дорог», - пояснили в ведомстве. По данным областного **минтранса**, в нормативном состоянии находятся лишь 9% дорог.

Депутат саратовской городской думы Дмитрий Кудинов («Единая Россия») считает, что дороги в области не самые худшие. «Я поездил по разным регионам. К нашим дорогам есть, конечно, много вопросов, но я бы не сказал, что в других регионах они намного лучше. Нам есть над чем работать, и мы этим и занимаемся», - заявил он.

Депутат саратовской областной думы Александр Анидалов (КПРФ) согласен с высказыванием секретаря Совбеза РФ о состоянии дорог в регионе, однако называет главной причиной не коррупцию, а недофинансирование отрасли.

«Насчет коррупции, я не могу так заявлять, я не суд, но очень похоже, что это правда. Мне кажется, что все-таки основная причина заключается в остром недофинансировании региональных и местных бюджетов. Нам не дают полномочий на то, чтобы распоряжаться федеральными денежными средствами. Это высказывание господина Патрушева интересно тем, что он не только может озвучить эту информацию, но и принять какое-то решение. Поэтому теперь все сидим ждем, было ли это просто заявление или за ним последуют какие-то действия».

Руководитель исполкома ОНФ в Саратовской области Сергей Шаров рассказывает, что на проект ОНФ «Карта убитых дорог» нанесены 493 объекта и большинство из них находятся в Саратове. «Отремонтированные дороги, как правило, не служат дольше того гарантийного срока, который дают им компании-подрядчики. В основном это три года. Спустя три года состояние отремонтированных участков нередко становится ненормативным, появляется колейность. Поэтому скорее нужно говорить о качестве самого ремонта дорог», - подытожил господин Шаров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3909458>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; «МЕРКАТОР» НАЧАЛ ВЫПУСК АВТОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ НА ЗАВОДЕ В ПРИМОРЬЕ

ООО «Меркатор Восток» (входит в «Меркатор Холдинг») начало на предприятии в Приморском крае выпуск комбинированных дорожных машин (КБМ) с полной комплектацией навесного оборудования, предназначенных для круглогодичного содержания автодорог.

Как сообщает пресс-служба Минвостокразвития, инвестпроект стоимостью около 15 млн рублей реализован в рамках режима Свободный порт Владивосток (СПВ) по соглашению с АО «Корпорация развития Дальнего Востока».

Ранее сообщалось, что производственная площадка площадью более 500 кв. метров со складом хранения готовой продукции расположена в городе Артеме.

Дорожные машины собираются из комплектующих и шасси, которые поставляют предприятия холдинга «Меркатор».

«Наш проект стартовал в августе 2018 года, и, по сути, весь прошедший год был для нас большим подготовительным этапом. Мы проработали все вопросы логистики комплектующих с нашего калужского предприятия, чтобы иметь возможность осуществлять бесперебойную работу не только завода, но и сервисной службы. Совместно с нашими зарубежными партнерами подготовлен проект по созданию постоянно действующего склада запасных частей», – сказал гендиректор ООО «Меркатор Восток» Сергей Смирнов, слова которого приведены в сообщении.

«Сегодня можно говорить о том, что мы вплотную подошли к следующему шагу, а именно к размещению новых технологических линий и расширению возможностей производства, чтобы к концу 2019 года выйти на запланированную мощность 70-100 машин в год. Это предполагает расширение пакета инвестиций со стороны «Меркатор Холдинг» в новое предприятие», – сообщил С.Смирнов.

Ранее сообщалось, что суммарные инвестиции холдинга «Меркатор» в проект в течение 5 лет составят около 500 млн рублей.

Второй этап, запланированный на 2019-2020 годы, предусматривает установку на предприятии оборудования для сварки и покраски кузовов распределителя реагента.

Третий этап, рассчитанный на 2021-2022 годы, завершит формирование производственного комплекса: на заводе будет установлен станок для лазерного раскроя, пресс и другое оборудование для изготовления деталей кузова.

В итоге производительность завода составит 500 единиц техники в год.

«Меркатор Восток» планирует поставлять КБМ организациям дорожно-коммунального хозяйства в регионы Дальнего Востока. На базе «Меркатор Востока» также создан сервисный центр по обслуживанию такой техники.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Меркатор Восток» зарегистрировано в марте 2018 года в г.Артеме. Уставный капитал составляет 10 тыс. рублей. Учредителем выступило ООО «Меркатор Калуга», на 100% принадлежащее ООО «Меркатор Холдинг».

ООО «Меркатор Холдинг» учрежден московским ЗАО «Трансстрой», принадлежащим двум физлицам, занимается проектированием, производством и комплексными

поставками дорожной, коммунальной, строительной, аэродромной спецтехники и оборудования. В 2014 году холдинг ввел завод в Калуге, объем инвестиций превысил 500 млн рублей. В 2016 году компания совместно с международной корпорацией Bucher запустила на этом заводе линию по сборке вакуумно-подметальных машин.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; «ЗОЛОТАЯ КОРОНА» ЗАЙМЕТСЯ СОЗДАНИЕМ СИСТЕМЫ БЕЗНАЛИЧНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В ПЕРМСКОМ КРАЕ ЗА 23 МЛН РУБ

ЗАО «Золотая корона» признано победителем открытого конкурса по созданию Единой автоматизированной системы оплаты проезда и учета пассажиропотока (ЕСОП) на маршрутах регулярных перевозок в Пермском крае, сообщает пресс-служба **министерства транспорта** региона.

Сумма заключенного контракта составляет 23 млн рублей.

В задачи компании входит создание и аттестация единого программно-технического решения для учета безналичной оплаты и регистрации проезда в транспорте, а также получение полных и достоверных данных о пассажиропотоке на маршрутах регулярных перевозок Пермского края.

По данным пресс-службы, аналогичные системы, разработанные «Золотой короной», представлены в отдельных городах 28 регионов России и в Казахстане (в Алма-Ате). Выдано свыше 7,5 млн транспортных и социальных карт, ежемесячно совершается более 100 млн транзакций.

Региональный **Минтранс** отмечает, что Пермский край станет первым регионом, внедряющим систему безналичной оплаты и регистрации проезда с зоной покрытия всего субъекта, включая межмуниципальные перевозки.

ЕСОП обеспечит возможность проезда по одной транспортной карте как на муниципальных, так и межмуниципальных маршрутах. Кроме того, будут внедрены универсальные тарифные планы, а у пассажиров появится возможность оплачивать проезд транспортными и банковскими картами, телефонами.

Система платежных сервисов «Золотая Корона» – универсальная процессинговая платформа розничных платежных услуг, связывающая финансовые организации, предприятия различных секторов экономики, платежную инфраструктуру, средства осуществления платежей и коммуникации. Одним из продуктов системы является сервис «Золотая корона – транспортная карта».

«Золотая корона» входит в ГК «Центр финансовых технологий» (ЦФТ). По данным участников рынка, бенефициаром ЦФТ является бизнесмен Андрей Смирнов.

ТАСС; 2019.03.13; ВЛАСТИ МОСКВЫ НЕ ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО

Власти Москвы пока не планируют привлекать частные инвестиции в строительство метро, в том числе из соображений безопасности, сообщил журналистам в среду заммэра Москвы Марат Хуснуллин в рамках международной инвестиционной выставки MIPIM во Франции.

«Метро мы пока не рассматриваем, потому что вопросы подготовки и обеспечения инвестиций – длительный процесс. <...> Вопрос строительства транспортной инфраструктуры – вопрос транспортной безопасности. Это не то, на чем можно экспериментировать», – сказал он.

Он добавил, что основные объемы строятся за счет бюджетных средств, и пока их достаточно. Как отметил заммэра, частные инвестиции в строительство транспортной инфраструктуры будут привлекать по мере необходимости.

Кроме того, по его словам, применения механизма государственно-частного партнерства в сфере транспорта и дорожного строительства требует много времени. Он привел в

качестве примера строительство Северного дублера Кутузовского проспекта, который строится по такому принципу. Соответствующее соглашение на реализацию проекта было подписано еще три года назад. «Если бы приняли решение строить за бюджетные [средства], уже бы построили», – сказал Хуснуллин
<https://tass.ru/moskva/6211188>

КОММЕРСАНТЬ, ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2019.03.13; ТРАМВАЙ ОТПРАВЛЯЕТСЯ С ПЕРВОГО ПУТИ; ТРАМВАЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА УЧАСТКЕ ПЕРМЬ II – ПЕРМЬ I ОТКРОЮТ В 2021 ГОДУ

Краевые и городские власти договорились о строительстве скоростной трамвайной линии на месте закрываемой железнодорожной ветки Пермь II – Пермь I. Предполагается, что движение трамваев здесь начнется до конца 2021 года. Стоимость проекта не превысит 1 млрд руб. Существует пока проблема с еще не оформленной в муниципальную собственность землей под железной дорогой. Эксперты полагают, что скоростной трамвай будет пользоваться спросом.

Как стало известно „Ъ-Прикамье“, краевые и городские власти обсудили перспективы запуска трамвайной линии на месте действующей сегодня ветки Горнозаводского направления железной дороги. Совещание состоялось в середине прошлой недели.

По информации „Ъ-Прикамье“, организацию трамвайного движения власти разделяют на три этапа. Первый – организация движения на участке между вокзалами Пермь II и Пермь I. Предполагается, что на этом этапе трамваем будут пользоваться в основном пассажиры электропоезда – на станции Пермь I они будут пересаживаться на городской вид транспорта в направлении Перми II. Он может быть реализован после октября 2019 года – когда РЖД обещает прекратить движение по этому участку. Стоимость работ по запуску трамваев на первом этапе может составить до 1 млрд руб.

Второй этап – от Перми I до ТПУ «Мотовилиха». Он может быть реализован, когда железная дорога закроет движение на этом отрезке и будет построен транспортно-пересадочный узел, который проектируют краевые власти. ТПУ должен быть построен к 2022 году.

При реализации второго этапа у властей есть замыслы соединить трамвайную линию от пересадочного узла «Мотовилиха» с разворотным кольцом для трамваев на площади 1905 года. Таким образом, у прибывших пассажиров электропоездов на конечной станции ТПУ «Мотовилиха» будет выбор – либо продолжать движение на станцию Пермь II, либо в центр Перми через улицу Уральскую.

Третий этап развития – строительство трамвайной линии от Перми II до микрорайона Паркового, с «проколом» через Транссиб в районе Товарного двора. По предварительным оценкам, реализация этого проекта может занять десять лет.

На первом этапе пассажиропоток на линии прогнозируется незначительным. Большую рентабельность и серьезную конкуренцию автобусам трамваи составят при реализации второго и третьего этапов.

В **минтрансе** края подтверждают лишь первые два этапа создания трамвайной линии: «Движение скоростного трамвая планируется организовать на месте существующей железнодорожной линии Пермь II – о. п. Мотовилиха». В ведомстве также уточнили, что реализацию первого этапа планируется осуществить до декабря 2021 года: «В настоящее время завершены комплексные инженерные изыскания для проектирования трамвайных путей на участке Пермь II – Пермь I. Кроме того, подрядной организацией (проектировщик) подготовлены предпроектные предложения по строительству трамвайных путей между станцией Пермь II и намечаемым ТПУ «Мотовилиха», которые направлены заказчику – МКУ «Пермблагостройство».

В администрации Перми воздержались от комментирования проекта.

По информации „Ъ-Прикамье“, одним из основных препятствий для реализации плана остается земельный вопрос – участки под железной дорогой находятся в собственности РФ, а РЖД ими лишь пользуется. Между тем, для того чтобы проект прошел госэкспертизу, участки должны быть в собственности края или муниципалитета.

Источник, близкий к Росимуществу, сообщил, что власти пока не обращались с этим вопросом к владельцу земли. Собеседник выразил уверенность в том, что при наличии грамотно составленного обращения госорган примет оперативное решение, которое обязательно будет законным.

Источник в кабмине, в свою очередь, заявил „Ъ-Прикамье“, что власти не видят особой проблемы в этом: земельные участки перейдут к властям от ООО «РЖД», которое закроет ветку и передаст все имущество: пути, контрактную сеть, столбы и права на участок в региональную собственность. По неофициальным данным, РЖД намерены продать краевым властям свое имущество: контактную сеть, столбы, железнодорожное полотно. Вместе с этим власти получают право на земельные участки.

Председатель комитета Пермской думы по экономическому развитию Арсен Болквядзе отмечает, что маршрут скоростного трамвая, скорее всего, будет пользоваться спросом. «Однако однозначно говорить о востребованности маршрута можно только на основании исследований, проведенных специалистами по транспорту. Когда появятся обоснованные прогнозы по ожидаемому пассажиропотоку и загрузке маршрута, можно будет сделать окончательные выводы», - добавил депутат.

<https://www.kommersant.ru/doc/3909507>

ТАСС; 2019.03.13; РЖД В 2019 ГОДУ ВЛОЖИТ 1,17 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЧЕЧНЕ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) инвестирует 1,17 млрд рублей в развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры Чеченской Республики в 2019 году, что в 1,6 раза больше, чем в предыдущем году. Об этом журналистам в среду сообщили в пресс-службе Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

«Объем инвестиций, которые планируется направить на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры Грозненского региона Северо-Кавказской магистрали в 2019 году, должен составить 1,17 млрд рублей, что в 1,6 раза больше, чем в предыдущем году. Эти средства планируется направить на строительство транспортно-пересадочного узла в Грозном, реконструкцию пути на станции Гудермес и участке Каргинская – Кизляр. Кроме того, будут выполнены работы по обновлению устройств электроснабжения, систем регулирования и обеспечения безопасности движения поездов на участке Грозный – Гудермес», – сообщили в пресс-службе.

В рамках инвестиционной программы также предусмотрены работы по реконструкции вокзального комплекса в Грозном. «По сути, это будет новый вокзал, совмещенный с городским и пригородным автотранспортом. Общая площадь комплекса составит 3 тыс. кв. м. Проектом также предусмотрено строительство высокой пассажирской платформы длиной 600 м», – отметили в филиале.

В 2018 году РЖД вложили в развитие железнодорожной инфраструктуры на территории республики 730 млн рублей. За год была проведена модернизация системы электроснабжения на восьми железнодорожных переездах, восстановлены линии электроснабжения на участках Шелковская – Каргинская и Каргинская – Кизляр общей протяженностью 54 км, а также проведена реконструкция пути на станции Гудермес и участка Стодеревская – Ищерская.

<https://tass.ru/ekonomika/6212284>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» К ЛЕТУ ИЗГОТОВЯТ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ «ЛАСТОЧКИ» ДЛЯ МЦК С ТЕХНОЛОГИЯМИ БЕСПИЛОТНОГО ВОЖДЕНИЯ

ООО «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Siemens и группы «Синара») начало внедрять в поезда «Ласточка» беспилотные технологии вождения, изготовит до лета опытный образец, сообщает пресс-центр группы «Синара».

В настоящее время уральский завод получил заказ ОАО «РЖД» на дооборудование системы автоведения скоростных электропоездов дополнительными ультразвуковыми датчиками, которые позволят скорректировать остановку поезда на платформе с точностью до 50 см. По контракту «Уральские локомотивы» до конца года оборудуют 38 машин на Московском центральном кольце (МЦК) аппаратурой точного позиционирования электропоезда на платформе. Датчики будут установлены на фальшбортах головных вагонов с обеих сторон движения, блок управления системой – под головными вагонами.

По данным «Синары», МЦК является одним из самых передовых полигонов эксплуатации, где внедряются различные инновационные проекты.

«Решение вопроса по точности позиционирования электропоезда на платформе – это подготовительный этап в рамках глобального проекта по внедрению беспилотной системы управления электропоездами. Именно поэтому все разработки по автоматическим режимам управления электропоездами без участия машиниста создаются с учетом инфраструктуры МЦК, в том числе, высота платформ и особенности движения», – приводятся в сообщении слова первого заместителя генерального директора по технической политике «Уральских локомотивов» Виталия Брексона.

Далее завод планирует изготовить опытный образец со встроенной системой «машинного зрения» с установкой камер, радаров и сканирующих лидаров, позволяющих формировать двухмерную или трехмерную картину окружающего пространства при помощи оптических систем. Кроме этого, на крыше «Ласточки» специалисты смонтируют инфракрасную камеру. Дополнительное оборудование позволит оценивать состояние и занятость путей. Опытный образец планируется запустить на МЦК летом.

«Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма, Свердловская область) серийно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока с коллекторным тяговым приводом 2ЭС6 «Синара» и с асинхронным – 2ЭС10 «Гранит», а также электрички «Ласточка» и магистральные электровозы переменного тока 2ЭС7. Siemens и «Синара» контролируют совместное предприятие через ULH.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; Ж/Д ПОГРУЗКА УГЛЯ В ЗАБАЙКАЛЬЕ И ПРИАМУРЬЕ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ ВЫРОСЛА НА 11%

Погрузка угля на Забайкальской железной дороге (ЗабЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе-феврале составила 2,1 млн тонн, увеличившись на 11% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года, говорится в сообщении филиала.

Вместе с тем экспорт угля в Китай через станцию Забайкальск упал на 55% – до 181,6 тыс. тонн. Одновременно зафиксировано падение экспортных отправок через этот же пункт пропуска лесных грузов (на 26,6% – до 441,8 тыс. тонн) и целлюлозы (на 31,4% – до 10,2 тыс. тонн).

Погрузка импортных грузов на ЗабЖД выросла в 1,6 раза и составила 285,4 тыс. тонн.

Погрузка на магистрали за два месяца увеличилась на 11,2% – до 3,2 млн тонн, при этом строительных грузов погружено 177,3 тыс. тонн (снижение на 29,7%), нефти и нефтепродуктов – 110,6 тыс. тонн (снижение на 19,2%), зерна – 73,7 тыс. тонн (снижение на 34%).

Погрузка грузов в контейнерах на ЗабЖД увеличилась на 28,7% – до 49,5 тыс. тонн, жмыхов – на 43,3%, до 45,7 тыс. тонн.

Забайкальская железная дорога является важной транзитной составляющей Транссиба и одной из ключевых транспортных магистралей восточной части России. Она проходит по территории Забайкальского края и Амурской области, ее протяженность составляет 8,3 тыс. км, на ней расположено 173 станции.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; РОСЖЕЛДОР В 2018 Г. ПОСТАВИЛ НА УЧЕТ 68,2 ТЫС. НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПРИ СПИСАНИИ 35,7 ТЫС

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) РФ в 2018 г. осуществило пономерной учет 68,2 тыс. новых грузовых вагонов при списании 35,7 тыс., следует из годового отчета ведомства.

Объемы исключения такого подвижного состав из эксплуатации на 40% меньше показателя 2017 г., добавляет **Росжелдор**.

«(В 2018 г. – ИФ) в соответствии с обращениями владельцев подвижного состава, порядка 50 тыс. грузовых вагонов переведены на систему ремонта по пробегу или фактическому выполненному объему работ, что выше показателей 2017 г. (40 тыс.)», – также говорится в документе.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.03.13; РЖД ОСНАСТИТ «УМНОЙ» СИСТЕМОЙ ИНФОРМИРОВАНИЯ 68 РОССИЙСКИХ ВОКЗАЛОВ

ОАО «РЖД» в этом году планирует оборудовать автоматической системой информирования пассажиров 68 крупнейших российских вокзалов, сообщили в компании. Сейчас такая система уже функционирует на 52 вокзальных комплексах. В этом году планируется установить такую систему еще на 16 российских вокзалах в Казане, Адлере, Сочи, Самаре, Уфе, Ульяновске, Брянске, Курске, Кургане, Великом Новгороде и Выборге.

«Умная» система информирования работает полностью автоматически и исключает фактор человеческой ошибки, пояснили в РЖД. Получая информацию о движении поездов, система сама выводит ее на табло и автоматически запускает голосовые объявления по громкой связи. В 2019 году в реализацию проекта РЖД планирует вложить около 390 миллионов рублей.

До внедрения системы информацию о прибывающих поездах получали по каналам связи от специальных служб РЖД. Затем дикторы делали объявления и выводили данные на табло. После внедрения автоматизированной системы диктор озвучивает только объявления об экстренных изменениях в графике движения поездов.

<https://rg.ru/2019/03/13/reg-pfo/rzhd-osnastit-umnoj-sistemoj-informirovaniia-68-rossijskih-vokzalov.html>

РГ-ТАМБОВ; АНТОН ВАЛАГИН; 2019.03.13; ДУШ С ИНТЕРНЕТОМ; В ТАМБОВЕ ПОКАЗАЛИ НОВЫЙ ПЛАЦКАРТНЫЙ ВАГОН

На тамбовском вагоноремонтном заводе подготовили к выходу на линию первый плацкартный вагон с новым интерьером. Собранный в январе по программе реновации подвижного состава вагон представили руководству РЖД, устранили замечания и испытали. С конца марта экспериментальный вагон будет тестироваться на маршруте Ростов-на-Дону - Сочи.

Необычный плацкарт сияет свежей краской. Внутри светлые панели под дерево, мягкие полки с толстыми матрасами, диванные спинки и парящий в воздухе столик. Главное новшество - каждый пассажир может создать себе индивидуальное купе со светильником, розеткой и зарядкой гаджетов через USB. В биотуалетах появились откидные пеленальные столики, гигиенический душ и сенсорные диспенсеры с мылом. Вместо классического титана кипятков и холодную воду раздает железнодорожный кулер. В

принципе, агрегат может наливать и газировку, но баллон с углекислотой в вагоне пока решили не размещать из соображений безопасности.

По соседству с кулером в стену вмонтирован 27-дюймовый сенсорный экран системы «Попутчик» - с ее помощью можно выйти в интернет, уточнить расписание или заказать обед в вагоне-ресторане. Часть новых агрегатов ввезена из-за границы - тот же кулер, - однако вагоноремонтники ведут переговоры по импортозамещению с тамбовскими оборонными заводами. Там выпускают мощные станции радиоэлектронной борьбы, и сделать электрический кипятильник для них не проблема.

- Обновленный вагон будет запущен в серийное производство в 2019 году, - рассказал главный технолог ТВРЗ Максим Сидорин. Собрать его будут только в Тамбове. В ходе испытаний модернизированный вагон достойно выдержал краш-тест и понравился руководству Федеральной пассажирской компании. Замечания были, но небольшие: прикрутить дополнительные крючки для одежды и установить держатели для брюк.

Пожелания заказчика на заводе выполнили, но главный конструктор Василий Мотычко считает, что брюкодержатели - это уже излишество. «Пассажиры плацкарта ездят в джинсах», - уверен он. У заводчан своя правда: ФПК готова платить за обновленный вагон одну цену, вагоноремонтники хотят получить другую. В поисках компромисса они предложили убрать один пеленальный столик, сенсорный экран и антивандальную стальную окантовку в коридоре. Но железнодорожники настаивают, что ущемлять пассажира плацкарта нельзя.

Интерьер будут менять во время планового восстановительного ремонта - он положен каждому плацкарту после 28 лет работы. Усталые вагоны со всей страны пригоняют в Тамбов, разбирают на составляющие, проверяют все системы, меняют внутреннюю обшивку и оборудование. Особенно достается вагонам с курортных линий - во время поездок вдоль моря их корпуса быстро ржавеют. Обновленный плацкарт будет стоить ненамного дороже прежнего, для начала в Тамбове планируют собрать опытную партию в 50 вагонов.

<https://rg.ru/2019/03/13/reg-cfo/v-tambove-pokazali-novyj-plackartnyj-vagon.html>

КУБАНЬ 24, КРАСНОДАР; БУЗЫЧКИНА ЯНА; 2019.03.13; ЧТО УЖЕ СДЕЛАЛИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ НАЗЕМНОГО МЕТРО В КРАСНОДАРЕ

Проект создания городской электрички 12 марта в Москве обсудили глава Кубани Вениамин Кондратьев и генеральный директор компании РЖД Олег Белозеров.

Ксения Борякина теперь добирается до Краснодара без пробок. Студентка ездит на учебу на городской электричке со станции Афипской. Путь, который раньше измерялся часами, сократился до 40 минут.

«Я половину первого курса ездила на автобусе. Чтобы успеть добраться, приходилось просыпаться намного раньше, часа за два. Пробки были очень большие, особенно на Яблоновском мосту», - рассказала студентка Ксения Борякина.

Всего пригородно-городскими электричками ежедневно пользуются около 9 тыс. пассажиров. Самые популярные направления - микрорайон Пашковский, станция Динская, а также поселки Афипский и Ильский. В декабре 2018 года на эти маршруты ввели дополнительные рейсы. Это логичное развитие проекта городских электричек, отметили тогда представители РЖД. Теперь жители кубанской столицы интересуются, в какие еще районы придет электропоезд, ведь городу-миллионнику, который иногда просто «задыхается» от девятибалльных пробок, необходимо новое транспортное решение.

«Можно обойтись без чего угодно, но опять же, это будет совершенно другой город. Он будет вечно стоять в пробках, будет вечно заторможенным и немобильным», - отметил архитектор-градостроитель Алексей Тимофеев.

По его мнению, именно сейчас, когда население города активно прирастает, нужны кардинальные меры. На такие в свое время пошла Москва. В столице открыли движение пассажирских поездов по МЦК, а позже ввели схему, позволяющую соединить пригород и центр города, – так называемые сквозные диаметры. Для того, чтобы в Краснодаре появился свой скоростной наземный транспорт, есть все предпосылки: движение можно пустить по уже существующим железнодорожным путям.

«В любом случае город готов – железнодорожное сообщение через Краснодар есть. Эти пути, коридоры внутри города, режутся труднее всего. Трудно сносить дома, чтобы проложить ветку метро. А у нас этого делать не нужно. По крайней мере, в глобальных масштабах. В этом отношении город, конечно, готов», – пояснил Алексей Тимофеев.

Проект наземного метро начали активно обсуждать после запуска железнодорожного обхода Краснодара. Его официально открыли в феврале этого года. По новой 65-километровой ветке, минуя город, теперь следует весь транзитный грузопоток. Вениамин Кондратьев отметил, что новую инфраструктуру используют грамотно. Путепровод позволит развивать систему пригородного транспорта, а также поможет связать с центром отдаленные районы.

Прошло чуть больше месяца, и перспективы развития наземного транспорта в Краснодаре обсудили уже на федеральном уровне. Вениамин Кондратьев 12 марта встретился с генеральным директором РЖД Олегом Белозеровым. В обсуждении также приняли участие заместители главы региона Андрей Алексеенко и Игорь Галась и мэр краевой столицы Евгений Первышов. Губернатор рассказал о необходимости проекта городской электрички и обратился к Олегу Белозерову с просьбой создать рабочую группу при поддержке транспортной компании.

«Для нас принципиально важно при вашей поддержке решить вопрос, необходимый для развития Краснодара, его транспортной составляющей, – возможности создания наземного метро. Она появилась, потому что при вашей поддержке удалось реализовать проект железнодорожного объезда Краснодара, и те возможности, которые нам предоставляет существующая железнодорожная транспортная инфраструктура, могут позволить реализовать проект наземного метро. Сегодня он на самом деле значим для города. Электрички свяжут и прилегающие районы и микрорайоны Краснодара между собой и с центром города. Это позволит нам отчасти разрешить транспортную проблему. Поэтому, если возможно, под вашим контролем и по вашему поручению определить тех, кто войдет в эту рабочую группу со стороны РЖД, а мы определим участников со стороны Краснодарского края, и планомерно подойти к реализации проекта, потому что сегодня все возможности для этого есть», – сказал губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

«Полностью поддерживаю возможность создания совместной рабочей группы. Думаю, что мы в рамках работы этой группы обсудим и возможность расшивки внутри Краснодара и, как вы сказали, посмотрим, как можно будет улучшить ситуацию с пригородным движением в целом: где мы могли бы найти наиболее оптимальные варианты по ускорению движения», – отметил генеральный директор ОАО РЖД Олег Белозеров.

Специалисты разрабатывают маршруты движения городских электричек. Первый этап свяжет между собой станцию Новотитаровскую и Северский район с центром Краснодара, а также северную часть города с восточной. Задача второго этапа – связать станцию Динскую с центром Краснодара, а третий этап коснется сообщения между аэропортом и Усть-Лабинским районом.

«Это не просто способ перевозки пассажиров. Это способ увеличить транспортную доступность, а значит, повысить производительность труда за счет сокращения времени на дорогу, это способ повысить трудовую мобильность и, соответственно, более рационально использовать рабочую силу и повысить доходы от транспортной отрасли,

если проект будет реализован комплексно», – сказал председатель комиссии Общественной палаты Краснодарского края Александр Полиди.

Планируется, что наземные ветки пустят по существующим железнодорожным путям. Также рассматривается возможность строительства новых. По обозначенным направлениям пустят поезда «Ласточка». Для обслуживания скоростных электричек возведут депо. Специалисты уже отмечают, что будущий проект, который не боится пробок и долгих остановок, станет скачком в транспортном развитии Краснодарской агломерации.

Как писал интернет-портал «Кубань 24», Кондратьев опубликовал карту проекта наземного метро в Краснодаре.

<http://kuban24.tv/item/chto-uzhe-sdelali-dlya-sozdaniya-nazemnogo-metro-v-krasnodare-224334>

ИА МОСКВА24; 2019.03.13; ЭЛЕКТРИЧКА НАСМЕРТЬ СБИЛА МУЖЧИНУ В РАЙОНЕ СТАНЦИИ СЕРГИЕВ ПОСАД

Электричка насмерть сбила мужчину в районе станции Сергиев Посад Ярославского направления Московской железной дороги, сообщает Агентство «Москва».

ЧП произошло 13 марта около 15:00. Электричка следовала из Сергиева Посада в Москву. Погибшим оказался мужчина 1970 года рождения. По предварительным данным, он шел вдоль путей и никак не отреагировал на сигнал машиниста.

На месте происшествия работают сотрудники транспортной полиции, они устанавливают обстоятельства случившегося.

Подробнее: https://www.m24.ru/news/proisshestiya/13032019/68928?utm_source=CopyBuf

ВЕСТИ; 2019.03.13; ГРУЗОВОЙ СОСТАВ СБИЛ МОЛОДУЮ МАМУ С РЕБЕНКОМ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

В реанимации оказались 23-летняя жительница Няндомы и ее полуторагодовалый ребенок после неудачной попытки проскочить переезд перед товарным составом, сообщает управление МВД по Архангельской области. Камера наблюдения зафиксировала опасный момент.

Авария произошла около 21:20 в минувший вторник, 12 марта, на 792-м километре Северной железной дороги. На кадрах видно, что женщина с ребенком на руках ступила на рельсы, когда поезд был уже в считанных метрах от переезда. Машинист подал предупреждающий сигнал, но пешеход не отступила, а бросилась на другую сторону железнодорожного полотна.

Уйти от столкновения ей не удалось – состав отбросил молодую маму и ее ребенка в сторону. По словам свидетелей, сразу после случившегося пострадавшая не могла самостоятельно подняться на ноги, жаловалась на острую боль в бедре и затрудненное дыхание. Ребёнок получил менее серьезные травмы. В настоящее время пострадавшие находятся в реанимации районной больницы.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3125770>

РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.03.13; МИНПРИРОДЫ НАШЛО СПОСОБ ВЫПОЛНИТЬ УКАЗ ПУТИНА ПО ЗАГРУЗКЕ СЕВМОРПУТИ

Минприроды обновило прогноз грузооборота Северного морского пути (СМП), дополнив его объемами, необходимыми для выполнения майского указа президента Владимира Путина. Это следует из документа, подготовленного ведомством по поручению правительства, у РБК есть его копия.

Прогноз вошел в план по «Реализации минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики», подготовленный Минприроды совместно с Минтрансом, Минпромторгом, Минэнерго и губернаторами арктических регионов и направленный в

правительство в понедельник, 11 марта. Представитель Минприроды Наталья Хлопунова подтвердила РБК отправку документа.

По новым подсчетам Минприроды, к 2024 году объем транспортировки грузов достигнет 82 млн т в год, что даже выше цели, прописанной в указе Владимира Путина, – 80 млн т в год. Северный морской путь получит 5 млн т из заявленных 82 млн т за счет перевозки леса и грузов обеспечения. Из оставшихся 77 млн т подтверждены запасами месторождений и согласованными проектами строительства инфраструктуры 59 млн т прогнозных грузов, следует из документа.

Еще в декабре 2018 года Минприроды насчитывало всего 52 млн т подтвержденного грузопотока СМП к 2024 году, преимущественно с проектов НОВАТЭКа по производству сжиженного природного газа (СПГ) на Ямале. В обновленном прогнозе ведомство учитывает проекты «Роснефти» и «ННК-Таймырнефтегаздобыча» Эдуарда Худайнатова в бухте Север, предусматривающие поставки нефти и газового конденсата с Ванкорского кластера «Роснефти» – Сузунского, Тагульского и Лодочного месторождений, а также Пайяхского месторождения Худайнатова в Красноярском крае. Минприроды ожидает, что в 2024 году с этих проектов на СМП поступит 14,9 млн т нефти. Из них на нефть Пайяхи приходится около трети (5 млн т в год), сказал РБК источник в компании Худайнатова. Представитель «Роснефти» не ответил на запрос РБК.

Однако еще 18 млн т грузов остается под вопросом. Речь идет о таймырском угле, который компания «ВостокУголь» Дмитрия Босова планирует добывать и транспортировать по СМП к 2024 году. Эти объемы угля пока базируются только на заявлении компании о наличии в этом регионе ресурсов полезных ископаемых, реальные запасы не подтверждены, следует из документа. Реальным объемом добычи для «ВостокУгля» к 2024 году авторы прогноза сочли 1 млн т. Представитель «ВостокУгля» не ответил на запрос РБК.

Предупреждение вице-премьера

Вице-премьер Юрий Трутнев, курирующий Арктику, поручал в феврале Роснедрам проверить, как ведется разработка месторождений полезных ископаемых в арктической зоне в связи с риском невыполнения майского указа. Тогда он напомнил, что лицензии выдаются компаниям со сроками освоения месторождения, в них поэтапно расписаны сроки геологоразведки и выхода на проектную мощность. «Я считаю справедливым поддерживать только тех, кто выполняет требования лицензионных соглашений, а у тех, кто не выполняет, лицензия изымается и передается эффективному недропользователю», – заключил он.

«Хочу подчеркнуть, что речь в документе идет только о проектах освоения сырьевой базы Арктики. Здесь нет иных грузов, которые будут поступать от производителей продукции Урала, Сибири или Центральной России. А этот объем тоже будет», – заявил директор департамента госполитики и регулирования в области гидрометеорологии, изучения Арктики, Антарктики и Мирового океана Минприроды Сергей Хрущев (его слова приводятся в сообщении ведомства от 13 марта). Цифры грузопотока по СМП постоянно уточняются, а дополнительный объем арктических грузов по этому маршруту зависит от нужд российской промышленности, пояснила РБК Хлопунова. «Это может быть и зерно Тюмени, и металлоконструкции Урала, и другие грузы, не связанные с нефтью и газом», – добавила она.

По данным Минприроды, для реализации мероприятий подготовленного плана потребуется около 10,5 трлн руб. внебюджетных инвестиций, их планируется привлечь до 2030 года и дальнейшую перспективу.

Реальная цель

Текущий прогноз грузов для Арктики рассчитан по результатам анализа проектов разработки месторождений, предоставленных компаниями Роснедрам, и заявлений компаний с оценкой их обеспеченности текущей ресурсной базой, сказал РБК один из

разработчиков прогноза, консультант Минприроды, руководитель компании «Гекон» Михаил Григорьев. По его мнению, обеспечить 80 млн т грузов по СМП к 2024 году реально. «Необходимо учесть, что заявленные объемы отгрузки угля «ВостокУгля» с Таймыра указаны как не обеспеченные текущей ресурсной базой, но по итогам успешной геологоразведки компания может предоставить необходимый объем запасов к 2024 году. Помимо вывоза минерального сырья дополнительные объемы обеспечат грузы снабжения для действующих и строящихся производств, северный завоз и транзитные грузы (объем которых **Минтранс** оценивает в 1 млн т в год)», – сказал он.

Основной объем перевозок СМП по-прежнему придется на НОВАТЭК. Но ранее грузы с двух проектов этой компании, «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», оценивались до 40 млн т СПГ. Исходя из нового прогноза Минприроды, они составят лишь 31,3 млн т, из которых 20,2 млн т обеспечит уже запущенный завод «Ямал СПГ», а еще 11,1 млн т – завод «Арктик СПГ-2», по которому еще не принято инвестиционное решение, но уже привлечен иностранный партнер – французская Total. Грузопоток с проектов, реализуемых НОВАТЭКом, составит около 46,7 млн т до 2024 года при своевременном развитии инфраструктуры СМП, относящейся к федеральной собственности, сообщил РБК представитель НОВАТЭКа.

На втором месте среди поставщиков грузов – Новопортовское месторождение «Газпром нефти», которое к 2024 году обеспечит 6,4 млн т нефти. В предыдущем прогнозе Минприроды к этому сроку ожидалась поставка 7,5 млн т. РБК направил запрос в пресс-службу «Газпром нефти». В 2019 году с Новопортовского месторождения будет поставлено по СМП 7 млн т нефти, следует из обновленного прогноза.

Прогноз грузопотока Северного морского пути дополнили и грузами с небольших проектов: от «Северной звезды» Романа Троценко ждут 3,5 млн т угля, от KazMinerals – 500 тыс. т медного концентрата, «Норильский никель» помимо металлов должен поставлять конденсат (100 тыс. т в год с Пеляткинского месторождения), а «дочка» ЛУКОЙЛа «Ритэк» – 100 тыс. т нефти с Сандибинского месторождения. В прогноз включили даже незначительные объемы грузов с Томторского (редкоземельного), Павловского (свинцово-цинкового) и Майского (золоторудного) месторождений, а также 300 тыс. т угля с Зырянского угольного разреза в Якутии, который принадлежит бывшему совладельцу «Колмара» Анатолию Митрошину.

СМП позволит перевозить арктические грузы в сторону Европы дешевле, чем по другим маршрутам. Например, НОВАТЭК сможет значительно снизить стоимость транспортировки СПГ, который зимой доставляется через Суэцкий канал, говорил ранее предправления и совладелец компании Леонид Михельсон. Кроме того, за счет него сократится срок поставки газа в Азию с 36 до 19 дней, а затраты – с \$2,49 до \$1,65 за 1 млн британских термических единиц (ММВТУ).

<https://www.rbc.ru/business/13/03/2019/5c87d7af9a7947460fcfc78e>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3909502>

РБК; 2019.03.13; РОССИЯ НАПРАВИТ ЭКСПОРТНЫЕ ПОТОКИ В НОВЫЕ ПОРТЫ: ОСНОВНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

В четверг 7 марта в московском «Марриотт Отеле» прошла ежегодная конференция РБК «Логистика 2019: инвестиции в эффективность». Топ-менеджеры ведущих компаний и представители правительства обсудили вопросы модернизации логистической отрасли – основные тенденции и проблемы.

Открыл мероприятие замдиректора департамента программ развития Минтранса Евгений Ткаченко. Будущее – в переходе на цифровые технологии и в смарт-контрактах (электронные контракты между участниками сделки, которые используются в системе блокчейна. – Ред.), заявил чиновник.

Открыл мероприятие замдиректора департамента программ развития Минтранса Евгений Ткаченко. Будущее – в переходе на цифровые технологии и в смарт-контрактах (электронные контракты между участниками сделки, которые используются в системе блокчейна. – Ред.), заявил чиновник.

«Мы должны следовать за тенденциями в бизнесе, а это цифровизация грузовых перевозок, уход от бумаги и использование искусственного интеллекта без участия человека», – пояснил Ткаченко. Его поддерживали и другие участники конференции – например, Юлия Тарасенко – представитель компании «Новотранс Актив». Она отмечала, что переход на цифру – самый современный и оптимальный путь развития логистического рынка.

Евгений Ткаченко отмечал, что свои планы до 2035 года Минтранс подробно прописал в своей стратегии развития, но чиновники по-прежнему открыты к предложениям от бизнеса и готовы вносить корректировки в свои решения, исходя из конкретной практики. Однако важное направление – это увеличение экспорта товаров. Одним из направлений для развития могут стать Китай, Япония и Вьетнам.

Уже сегодня, как отмечали участники дискуссии, в Китай отправляются по 4 тыс. поездов в год. А в ближайшие годы их количество будет только наращиваться, прорабатывается запуск рефрижераторных контейнерных поездов для экспорта молочной продукции, мяса и курицы.

«Япония и Китай очень хотят с нами работать, но им действительно нужно отслеживать грузы на своих стандартах. А вот это риски. На наших [стандартах] – пожалуйста. Нам нужны эффективность и гарантированное отслеживание состояния груза: где он, как себя чувствует и когда прибывает. Нам главное – не быстрее, а вовремя», – участвовал в дискуссии Ткаченко.

«Самое важное – это понимать, куда пойдет потом поток товаров и как государство собирается его направлять, – отмечал представитель LFA Logistics Field Audit Андрей Хлус. – Все остальное вторично».

Впрочем, уже сегодня перевозчики могут быстро рассчитать самую оптимальную стоимость и маршрут доставки грузов в онлайн-режиме буквально несколькими кликами, рассказала представитель Российского экспертного центра Алевтина Кириллова. Следующий шаг – переход к электронной заявке в «одном окне».

Параллельно центр проводит анализ транспортных узлов по восьми основным экспортным коридорам. «Нам нужны инновационные решения не только в техническом плане, но и модернизация инфраструктуры, – отмечала Кириллова. – Нужно проработать и проанализировать нагрузку на все объекты по этим коридорам и собрать сведения в динамичную карту».

Впрочем, модернизацией логистического сектора активно занимается компания «Усть-Луга», которой принадлежит порт с таким же названием в Финском заливе. Генеральный директор фирмы Виктория Федорова представила на конференции его презентацию.

«Наша компания работает с 1992 года. У нас была возможность построить порт в чистом поле и к нему подвести всю инфраструктуру – автомобильную четырехполосную дорогу и железнодорожные станции, – рассказала директор. – Сейчас работают три станции и две еще строятся».

Сам порт – это двенадцать действующих терминалов и три строящихся, короткий подходной канал, у порта почти отсутствует ледовый период, в наличии два подходных канала, которые обеспечивают круговое движение кораблей, а глубина составляет 17,5 м.

«Порт работает также в режиме «одного окна», все терминалы знают, где груз и когда прибывает», – поясняла Федорова.

Сейчас обороты порта – более 100 млн т грузов в год, но собственники планируют за ближайшие пять лет увеличить его мощность на 50%. И если раньше он был больше ориентирован на импорт, то сейчас стал работать на экспорт, рассказывает Виктория

Федорова. Правда, вместо иностранных машин, которые раньше поступали в порт из-за границы, российские поставщики отгружают через него уголь на экспорт.

Один из новых инвесторов порта – группа компаний «Новотранс». Холдинг планирует уже летом этого года приступить к строительству универсального терминала в порту Усть-Луга (проект LUGAPORT) за 45 млрд руб. Об этом на конференции рассказал гендиректор ООО «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга» (компания-оператор проекта) Алексей Жарков. При этом он подчеркнул, что огромную помощь «Новотрансу» в различных вопросах оказывают ОАО «РЖД» и Минтранс России.

В рамках развития 4, 5, 6-й очередей комплекса генеральных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга (Ленинградская область) группа компаний «Новотранс» разрабатывает инвестиционный проект строительства многопрофильного транспортно-перевалочного комплекса. Проект LUGAPORT предусматривает создание в составе терминала комплекса по перевалке навалочных и генеральных грузов и комплекса по перевалке зерновых. В сотрудничестве с ПАО «Ленгипротранс» проведены расчеты параметров и спланированы железнодорожные подходы к терминалу, смоделирована возможность выгрузки на терминале 1100 вагонов в сутки. В начале 2018 года проект был представлен на Российском инвестфоруме в Сочи, а также на Петербургском международном экономическом форуме.

LUGAPORT включает в себя три терминала (зерновой, для пищевых продуктов, а также для навалочных генгрузов), пять причалов, общая длина причальных стенок составит полтора километра. Обслуживаемый флот: суда классов Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize.

Годовой грузооборот составит 24–28 млн т, на этот уровень проект планируется вывести после 2024 года. Ориентировочные объемы перевалки зерна составляют 6 млн т в год.

«Подготовительные работы для строительства терминала будут начаты в апреле этого года, – сообщил Алексей Жарков. – По нашим расчетам, в 2024 году мы полностью закончим строительство и запустим проект». По словам спикера, строительство будет начато за собственные средства «Новотранса», затем, возможно, будет привлечено стороннее финансирование. «Первый этап реализации проекта – это создание искусственных земельных участков – мы заходим с инвестициями только «Новотранса». На втором этапе (создание, строительство самого терминала) мы будем привлекать инвестиции. Сейчас ведется работа в этом направлении. Банки из первой десятки весьма заинтересованы в реализации проекта», – сообщил Жарков.

Директор по перевозкам ООО «Грузовая компания «Новотранс» Николай Цыденов, в свою очередь, заметил, что проект LUGAPORT даст возможность переориентировать грузопоток, который идет в страны Балтии. «Мы создадим экономически более выгодные условия в том плане, что грузовладельцам не придется нести дополнительные расходы из-за транспортировки экспортных грузов из России по территории третьих стран», – резюмировал Николай.

Сейчас большая доля зерна экспортируется автомобильным транспортом, рассказывал на мероприятии независимый эксперт по логистике зерновых и аграрных грузов Денис Сергеев.

По его данным, общий урожай зерновых культур в год составляет в среднем от 113 до 135 млн т. На экспорт же идет от 30–40 млн т.

Главная проблема – устаревшие железнодорожные вагоны, плохие подъезды для автомобилей на погрузку зерна в порты, очереди на разгрузку. Однако все это постепенно решается через модернизацию. Правда, пока главные поставки зерна идут через Азовско-Черноморский бассейн, а погрузка идет на суда на малой воде.

Решением же могут стать современные терминалы, такие, как планируется построить в Усть-Луге.

<http://presscentr.rbc.ru/page5130943html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; В РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ СТРЕМИТЕЛЬНО ТЕПЛЕЕТ – РОСГИДРОМЕТ

Прошедший 2018 год в Арктике стал вторым в череде самых теплых за последние 80 лет, при этом температуры в среднем для Русского Севера растут высокими темпами – на три четверти градуса за десятилетие.

Такие данные содержатся в подготовленном Росгидрометом докладе об особенностях климата на территории РФ за 2018 год, размещенном на официальном сайте ведомства в среду.

«В Арктике 2018 год был очень теплым (второй с 1936 г.): среднегодовая температура на 2,5 градуса выше нормы», – говорится в докладе.

Авторы документа отмечают, что области крупных положительных аномалий температуры в России располагались преимущественно в восточной части евразийской территории РФ, особенно на Чукотке: аномалия на Чукотке составила +3,9 градуса и заняла рекордное первое место.

В целом метеорологи отмечают неуклонный рост средних значений температуры для всей Северной полярной области (СПО) России в последние тридцать лет (с 1989 по 2018 гг.).

«В целом для СПО линейный тренд среднегодовой температуры составил 0,76°C/10 лет. Наиболее высокие темпы роста отмечены в районе Карского моря: около 1,59°C/10 лет», – говорится в докладе.

Отдельно отмечается, что температуры стремительно растут в районе Северного морского пути. Они увеличились с конца 1990-х гг. примерно на 5 градусов зимой и примерно на 1 градус летом. Ледяной покров также продолжает сокращаться.

«Ледяной покров в Сибирских арктических морях к концу лета быстро сокращался начиная с 1998 года, уменьшившись к 2005 году до 300 тыс. км². В последние 14 лет его площадь в сентябре колеблется около этого уровня, что в 4 раза меньше, чем в 1980-х гг.», – отмечается в докладе.

РИА НОВОСТИ; 2019.03.13; СУДНО КОМПАНИИ «ГУДЗОН» ВСКОРЕ ПОКИНЕТ ЮЖНОКОРЕЙСКИЙ ПОРТ

Попавшая под санкции компания «Гудзон», которой отказывали в бункеровке судна «Партизан» в южнокорейском порту, нашла топливо и планирует, что судно выйдет на следующей неделе, сообщил РИА Новости заместитель генерального директора по стратегическому развитию компании-судовладельца Валерий Улискин.

В конце февраля на «Партизане», который с грузом металлолома следовал в южнокорейский порт, произошел взрыв. Судовладелец называл широкий ряд возможных причин – от халатности до попадания учебного или боевого снаряда. «Партизан» 27 февраля прибыл в порт Поханг, где проходит экспертиза. Улискин в понедельник сообщил, что в порту судну отказывают в заправке, ссылаясь на риск вторичных санкций. МИД РФ и консульство России подключились к решению ситуации.

«Наконец мы нашли единственного бункеровщика, который не побоялся (вторичных) санкций и отгрузил топливо. Судно получило разрешение на переход, мы заделали пробоину, обеспечили мореходность, частично поменяли экипаж. Попробуем восстановить сорванный из-за отсутствия топлива договор о перевозке», – сказал Улискин.

По его словам, бункеровщик – частная южнокорейская компания. «Партизан» может выйти из порта в начале следующей недели», – сказал собеседник.

<https://ria.ru/20190314/1551774329.html>

КОММЕРСАНТЪ , САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; НА ПУЛКОВО МАХНУЛИ КРЫЛОМ; «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА

Авиакомпания «Победа», не договорившись с погранслужбой Пулково об ускорении проверок международных рейсов из аэропорта, прекратила переговоры об их возобновлении. Перевозчик требует жестких финансовых гарантий отсутствия задержек, но погрануправление ФСБ отмечает, что они обусловлены действиями экипажей самой компании. В итоге «Победа» будет летать из Петербурга только на черноморские курорты, что, по мнению экспертов, даже полезно для общего пассажиропотока Пулково – на международных рейсах перевозчик конкурировал с другими авиакомпаниями, а по России сможет отобрать часть работы у железнодорожников.

Авиакомпания «Победа» (лоукостер «Аэрофлота») прекратила переговоры с погранслужбой аэропорта Пулково о возобновлении международных перевозок из Петербурга, рассказал “Ъ” источник, знакомый с ситуацией. Лоукостер объявил о прекращении перевозок в январе, накануне открытия продаж на летний сезон. По информации “Ъ”, длительные проверки погранслужбы в Пулково увеличивали разворот самолетов «Победы» со стандартных 30 минут до 2 часов, что и послужило причиной отказа от зарубежных рейсов из аэропорта. Последние вылеты состоятся в марте.

В пресс-службе пограничного управления ФСБ по Санкт-Петербургу рассказали, что члены экипажей «Победы» отказывали сотрудникам погранконтроля в доступе к ряду помещений и технологических отсеков самолетов, выполняющих международные рейсы. Отсеки были «опечатаны стикерами с росписью неизвестных лиц», пояснили в управлении.

Стороны пытались договориться: по данным “Ъ”, в январе-феврале на площадке комитета по транспорту Петербурга прошел ряд совещаний с представителями погрануправления, ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, оператор Пулково) и «Победы». Но, говорит один из источников “Ъ” в Смольном, «дальше общих разговоров и деклараций дело не пошло».

В «Победе» не стали обсуждать возможность возобновления международных рейсов, отметив лишь, что освобожденные провозные емкости запланированы для летней региональной программы полетов – перевозок из Петербурга и других регионов РФ на черноморские курорты. Источник, близкий к руководству авиакомпании, сообщил, что возобновление международных рейсов возможно, лишь если авиакомпания получит финансовые гарантии исключения задержек международных рейсов.

Как конфликтовали «Победа» и пограничная служба Пулково

По словам источников “Ъ”, аналогичные разногласия были у «Победы» и в других городах, но их удавалось разрешить с помощью операторов аэропортов или местных властей. В пресс-службе врио губернатора Петербурга Александра Беглова не ответили, участвовал ли он в переговорах по рейсам «Победы». В ВВСС утверждают, что предлагали создать совместную рабочую группу, но «оперативно достичь согласованной всеми сторонами позиции не удалось». По данным ВВСС, в 2018 году «Победа» перевезла на рейсах из Петербурга 1,2 млн человек, обеспечив 6,6% от общего пассажиропотока аэропорта, в том числе 203 тыс. пассажиров (1,1% от пассажиропотока) на международных рейсах.

Партнер юридической компании НАФКО Ирина Мостовая говорит, что единственный законный способ сокращения времени досмотра для любой авиакомпании – содействие его проведению. «По статье 85 Воздушного кодекса предполетный досмотр судов обязателен, проводится уполномоченными лицами служб авиабезопасности, таможенной и пограничной служб. По требованию проверяющих перевозчик обязан обеспечить доступ ко всем подлежащим проверке отсекам самолета», – поясняет юрист.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов добавляет, что для модели point-to-point, характерной для «Победы», важен локальный спрос, поэтому «найти альтернативу Петербургу будет сложно». При этом Пулково, по мнению гендиректора Friendly Avia Support Александра Ланецкого, от смены стратегии «Победы» в аэропорту только выиграет: «На направлениях из Петербурга в Европу «Победа» за счет низкой цены создавала дополнительный спрос только для 30% перевезенных пассажиров, остальные 70% она отбирала у авиакомпаний-конкурентов». Переориентировав рейсы на российские курорты, по мнению эксперта, компания сможет забрать часть пассажиропотока у железной дороги и автотранспорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3909461>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.03.14; ПОСЛЕДНИЙ BOEING – ТРУДНЫЙ САМЫЙ: РОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ 737 MAX 8; ПОСТАВКИ ПРОБЛЕМНОЙ МОДЕЛИ ЛАЙНЕРА В РФ ПЕРЕНОСЯТСЯ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК

Российские авиакомпании, ожидавшие поставок самой продаваемой модели Boeing – 737 MAX 8, готовятся к их приостановке, рассказали «Известиям» участники рынка. По их мнению, это коснется в первую очередь перевозчиков, рассчитывавших получить новые самолеты в ближайшие месяцы. Один из крупнейших мировых авиапроизводителей столкнулся с проблемой отмены поставок и срыва контрактов после того, как более 40 стран, включая США, закрыли небо для модели 737 MAX 8. Эксперты и пилоты проводят параллели между двумя катастрофами с участием этого самолета за последние полгода, но американский концерн своей вины пока не признает. Потери капитализации Boeing уже составили \$27 млрд, но компании грозят более серьезные проблемы в случае, если будет установлено, что причиной двух крушений стали именно технические неисправности новой модели.

Некуда спешить

Крушение лайнера Boeing в Эфиопии, ставшее вторым за полгода, спровоцировало волну запретов на эксплуатацию самой продаваемой модели американской корпорации. После этой авиакатастрофы небо для 737 MAX 8 закрыли Индонезия, Эфиопия, Китай, Германия, Индия, США и Великобритания – в общей сложности, более 40 стран по всему миру. Полеты на самолетах этой модели временно приостановили авиакомпании Royal Air Maroc, MIAT Mongolian Airlines, польская LOT, Norwegian Air Shuttle, российская S7, южнокорейская The Eastar Jet, Aeromexico, Gol Airlines (Бразилия), Aerolíneas Argentinas, Eastar Jet (Южная Корея), Turkish Airlines, TUI Group и целый ряд других. При этом на сегодняшний день концерном заключены контракты на поставку около 5 тыс. самолетов, а перевозчиками эксплуатируется порядка 350 бортов.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

10 марта самолет авиакомпании Ethiopian Airlines разбился в Эфиопии через несколько минут после взлета. Погибли 157 человек, в том числе трое россиян. Сейчас бортовой самописец, найденный на месте трагедии, изучают специалисты. Похожее крушение Boeing 737 Max, унесшее жизни 189 человек, произошло менее чем полгода назад – в конце октября 2018 года. Лайнер авиакомпании Lion Air упал в Индонезии через 13 минут после вылета из аэропорта. Официальных итогов расследования катастрофы нет до сих пор.

Российские авиавласти пока не предпринимают активных действий для ограничения эксплуатации самолета. **Росавиация** лишь направила официальные запросы в Boeing и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) с просьбой предоставить рекомендации по дальнейшему использованию модели.

На сегодняшний день в нашей стране эксплуатируется всего два Boeing 737 MAX 8. Оба входят в парк авиакомпании «Глобус» (S7 Group). Воздушные суда были переданы перевозчику в октябре прошлого года. Всего же российские перевозчики заказали более 70 самолетов 737 Max 8 на сумму порядка \$4 млрд. В частности, S7 Group должна была получить пять 737 Max 8. Помимо S7, заказчиками Boeing являются еще четыре авиакомпании: лоукостер «Победа» ожидает поставки 20 лайнеров, «Уральские авиалинии» – 14, Utair – 30, NordStar – трех.

Первые самолеты планировалось передать уже в этом году. «Уральские авиалинии» должны были получить самолеты в октябре 2019-го, «Победа» – в ноябре, а NordStar – в апреле.

В Utair также рассчитывали на получение первых бортов в апреле. Однако представитель перевозчика сообщил «Известиям», что в компании решили дождаться результатов расследования – поставки 737 Max 8 начнутся, когда будет получена «100%-ная гарантия его безопасности от производителя».

Российские авиакомпании не пойдут на риск и не станут получать в лизинг самолеты, эксплуатация которых находится под запретом, считает руководитель Научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд.

-- В настоящее время в Boeing говорят о неполадках с программным обеспечением, которые авиахолдинг постарается оперативно устранить, -- пояснил «Известиям» эксперт. Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает сдвиг поставок Boeing 737 MAX-8 в Россию «весьма вероятным». По его мнению, это касается как минимум авиакомпаний, которые рассчитывали получить новые самолеты в ближайшие месяцы.

- Почти все воздушные суда, которые ввозятся в Россию в последнее время, зарегистрированы на Бермудах, – подчеркнул эксперт. – Это касается и двух самолетов S7. Однако введенный властями Бермудских островов запрет на эксплуатацию лайнера не позволит им осуществлять полеты в РФ.

Источник в крупной лизинговой компании также заявил «Известия», что вариант переноса сроков поставок в данном случае вполне возможен.

-- Всё зависит от условий договора лизинга, которые оговариваются с каждой авиакомпанией индивидуально. Максимум, чем она рискует, -- потерять депозит. Но никаких санкций в ситуации, когда перевозчик по факту не сможет эксплуатировать самолет, к нему применяться не будет, -- отметил он.

Возможный сдвиг сроков поставок в Utair, S7 и «Уральских авиалиниях» не комментируют. В «Победе» и NordStar не ответили на запрос. Но как следует из информации на сайте госзакупок, «Победа» уже объявила конкурс на техобслуживание 20 Boeing 737 MAX.

Безумный MAX

Американские пилоты ранее сообщали о системной проблеме, связанной с резким опусканием носа нового самолета, но никто из них не знает причин такого поведения воздушного судна.

Согласно документам, которые Boeing предоставил авиакомпаниям и в Федеральное управление гражданской авиации США (FAA), система повышения характеристик маневрирования MCAS активируется только в случае, если автопилот выключен, пишет Time. Впрочем, нештатные ситуации, описанные пилотами, летавшими на Boeing 737 Max 8, не позволяют утверждать это с полной уверенностью.

В одном из анонимных сообщений пилотов из базы NASA, на которую ссылается издание, речь идет, например, о таком случае. Сразу после включения автопилота второй пилот выкрикнул «Падаем», затем включилось звуковое предупреждение о резком снижении

самолета. После этого капитан «немедленно отключил автопилот и восстановил набор высоты».

«Учитывая проблемы с задирием носа MAX 8, мы оба решили, что нужно обратить на это внимание», -- написал капитан.

Во время другого полета, рассказал другой авиатор, спустя несколько секунд после включения автопилота нос самолета резко наклонился вниз. Лайнер начал снижаться со скоростью 1200-1500 футов (365-460 метров) в минуту. Как и в предыдущем случае, сработала система предупреждения об опасном снижении. Когда капитан отключил автопилот, самолет начал подниматься.

Один из американских летчиков назвал руководство по управлению Boeing 737 Max 8 «неадекватным и преступно неполным».

-- Подготовленный пилот справится с такой ситуацией, но если уровень 30-35 градусов по тангажу на снижение образовался на скорости 600 км в час, то вытащить этот самолет невозможно, -- сказал «Известиям» бывший летный директор «Внуковских авиалиний» Юрий Сытник. – Систему MCAS отключить нельзя, но можно выйти из нештатной ситуации с помощью управления стабилизатором аварийно, но на это нужны время и специальная подготовка. Если вмешаться на третьей секунде -- это одна ситуация, а если на десятой – то совсем другая. После 12-15 секунд у пилота практически нет шансов спасти самолет.

По предварительной информации, у пилота Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, разбившегося 10 марта, возникли проблемы с управлением непосредственно перед крушением. Об этом рассказал гендиректор компании Тевольд Гебремариам в беседе с The Wall Street Journal. Он отметил, что это следует из записей переговоров пилота с сотрудниками наземных служб.

В Boeing утверждают, что предприняли необходимые меры предосторожности еще после первой катастрофы в Индонезии – в электронную «начинку» лайнера были внесены определенные изменения.

«Мы полностью уверены в безопасности 737 MAX 8. Исходя из имеющейся информации, у нас нет оснований для предоставления эксплуатантам новых рекомендаций», -- говорилось в сообщении, распространенном пресс-службой авиастроительного холдинга. Однако уже в среду концерн принял решение о приостановке полетов Boeing 737 MAX 8 по всему миру.

Ничего опасного – только бизнес

FAA и Boeing до сих пор не установили прямой связи между катастрофами в Индонезии и Эфиопии, несмотря на схожие на первый взгляд обстоятельства. Но американские парламентарии тем не менее настаивают на приостановке полетов этого самолета.

«Федеральное управление гражданской авиации должно приостановить полеты 737 MAX 8, пока мы не изучим причины недавних аварий и не сможем гарантировать летную безопасность самолетов», -- написал сенатор-республиканец Митт Ромни в Twitter.

Вечером в среду глава Белого дома Дональд Трамп заявил, что приказывает запретить полеты Boeing 737 MAX 8 и MAX 9. Все авиакомпании и пилоты уже уведомлены об этом распоряжении, добавил он.

Американский производитель уже потерял в капитализации \$26,6 млрд. Когда власти США приняли решение о приостановке полетов этого ВС, котировки Boeing сразу опустились еще на 3%. Если же будет доказано, что причиной авиакатастроф стала техническая неисправность лайнера, они упадут в разы.

Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак оценивает потенциальные потери в миллиарды долларов из-за переноса сроков поставок самолетов и сокращения портфеля заказов. Еще десятки миллионов долларов потребуется для того, чтобы выявить дефект, в том числе в программном обеспечении, устранить его и заново пройти сертификацию.

Последний рубеж

Неудачи американского авиапроизводителя могут сыграть на руку его главному конкуренту.

-- У европейцев есть свой концерн, который они коллективно создали, -- Airbus. И в условиях, когда Boeing получил такие результаты по 737-му, по правилам конкурентной борьбы сам бог велел европейцам заявить свою преференцию на восполнение этой ниши, -- сказал «Известиям» председатель комитета Госдумы по обороне Владимир Шаманов.

Председатель комитета Совфеда по международным делам Александр Бабаков добавил, что европейские компании точно постараются этим воспользоваться.

Партнер Arthur D. Little в России Артем Малков рассказал «Известиям», что раздел мирового рынка гражданских самолетов между двумя крупнейшими игроками -- Airbus и Boeing -- происходил в жесткой борьбе.

-- В 1990-е годы Airbus начал активно теснить Boeing, после чего были поданы многочисленные иски в ВТО с обеих сторон. В них Boeing обвинял Airbus в том, что европейский концерн пользуется господдержкой и ведет борьбу за рынок, нарушая рыночные принципы, -- пояснил эксперт. -- В ответ европейская компания предъявила претензии американскому конкуренту в получении прибыльных военных контрактов, считая это скрытым субсидированием. В результате переговоров все иски были отозваны, а рынок они разделили примерно 50 на 50.

Основные конкуренты модели 737 MAX 8 – европейский A320neo, китайский Comac C919 и российский MC-21-200. Поскольку выпуск китайского и российского самолетов намечен после 2020 года, время у американцев еще есть, говорит эксперт.

Мировые авиакомпании уже пересматривают планы по приобретению самолетов Boeing. Так, третья по величине африканская компания Kenya Airways может изменить решение о покупке десяти Boeing 737 MAX 8, несмотря на то, что это было включено в стратегию развития компании. Заменой им могут стать Airbus A320. Присматривается к конкурентам и индонезийский перевозчик Lion Air, чей самолет как раз был участником первой авиакатастрофы.

Больше всего самолетов Boeing 737 MAX на данный момент эксплуатируют Southwest Airlines (34), Air Canada (24), American Airlines (24), China Southern (24), Norwegian Air Shuttle (18), Air China (15), TUI Group (15), SpiceJet (13), WestJet (13), FlyDubai, Hainan Airlines и Turkish Airlines (по 11).

<https://iz.ru/855974/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva-elnar-bainazarov/poslednii-boeing-trudnyi-samyi-rossiiskie-perevozchiki-otkazyvaiutsia-ot-737-makh-8>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2019/03/13/796357-aviakompanii-regulyatori-somnevayutsya>

<https://rg.ru/2019/03/13/aviakompanii-zaiavili-o-peresmotre-kontraktov-na-postavku-max-8-i-9.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; АВИАВЛАСТИ РФ И КОЛУМБИИ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ

Росавиация и ведомство гражданской авиации Колумбии (UAEAC) подписали рабочее соглашение по сотрудничеству в области летной годности, сообщил российский регулятор.

«С учетом имеющейся заинтересованности отечественных предприятий авиационной промышленности, прежде всего, холдинга «Вертолеты России», в экспортных поставках авиационной техники в Колумбию, подписание рабочего соглашения позволяет избежать повторных сертификационных проверок колумбийской стороны при валидации выданных Росавиацией одобрительных документов», – говорится в сообщении.

Также рабочее соглашение регламентирует «вопросы обеспечения постсертификационной деятельности».

До осени 2015 года сертификацию авиатехники российского производства осуществлял Межгосударственный авиационный комитет. Но постановлением правительства эти функции были перераспределены между **Минтрансом**, Минпромторгом, **Росавиацией** и позднее – специально созданным ФАУ «Авиационный регистр РФ». ФАУ должно вести сертификацию воздушных судов, двигателей, винтов и бортового оборудования, при этом подписание соглашений с зарубежными авиавластями и экспортных сертификатов курирует сама **Росавиация**.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; АВИАВЛАСТИ РФ И БЕЛОРУССИИ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ РЕЙСОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И МИНСКОМ

Авиавласти РФ и Белоруссии на консультациях в середине февраля договорились об увеличении количества рейсов на линии Москва – Минск. Протокол по итогам консультаций опубликован на сайте **Росавиации** в среду.

«Принимая во внимание приоритетный характер укрепления двустороннего сотрудничества в области воздушного сообщения между РФ и республикой Беларусь, стороны договорились увеличить частоту полетов на линии Москва – Минск до 63 рейсов в неделю для каждой из сторон на сезон ИАТА «Лето 2019» (действует с конца марта по конец октября – ИФ)», – говорится в протоколе.

«Для российской стороны дополнительные 7 рейсов в неделю будут предоставлены перевозчикам, фактически не выполняющим рейсы по маршруту Москва – Минск», – отмечается в документе.

Сейчас прямые рейсы между столицами РФ и Белоруссии выполняют три авиакомпании: «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) и «Белавиа». При этом ранее на маршрут претендовали и другие перевозчики, в том числе «Победа». Последняя неоднократно пыталась запустить рейсы, но сначала не могла добиться аккредитации авиавластей Белоруссии, а затем столкнулась с высокими тарифами обслуживания в аэропорту Минска.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/13/kolichestvo-aviarejsov-mezhdu-rossiej-i-belarusiu-uvelichat.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ В РФ В НАЧАЛЕ ГОДА ВЫРОСЛИ НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 5% – ФАС

Цены на авиабилеты в РФ в первые месяцы 2019 года выросли не более чем на 5%, утверждает Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России.

«ФАС провела проверку информации по материалам СМИ о росте цен на авиабилеты в первые месяцы 2019 года. В среднем за этот период рост цен не превышает 5%», – указано в сообщении ведомства в среду.

Основная причина роста цен – «увеличение топливного сбора и сокращение предложений авиабилетов по льготным ценам и промоакциям».

В конце февраля газета «Коммерсантъ» сообщила, что цены на авиабилеты за декабрь-февраль на различных направлениях выросли в среднем на 5-33%. Такой вывод издание сделало, проанализировав данные электронных сервисов продажи билетов: Biletix, Tutu.ru, OneTwoTrip и пр.

«ФАС России отмечает, что доля продаж авиабилетов через агентства-агрегаторы не превышает 30%. Основным каналом продаж услуг авиакомпаний остаются их собственные интернет-сайты и офисы, – говорится в сообщении регулятора. – В сообщениях прессы указывался рост стоимости «среднего чека», а не цен на авиабилеты. На показатель «среднего чека» влияют также: количество пассажиров в заказе, дальность перелета, наличие обратного билета, дополнительные услуги (бронирование отелей,

аренда авто, трансферы). Таким образом, рост показателя «средний чек» говорит, скорее, о росте спроса на туристические услуги, чем о росте цен на авиабилеты».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6211790>

<https://rg.ru/2019/03/13/fas-rost-stoimosti-aviabiletov-ne-prevyshaet-piati-procentov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ПАССАЖИРОПОТОК «ЮТЭЙР» В ФЕВРАЛЕ УПАЛ НА 11%

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) в феврале 2019 года снизила перевозки на 11% по отношению к аналогичному периоду прошлого года, до 484,8 тыс. пассажиров, сообщил «Интерфаксу» представитель компании.

«При сравнении февраля 2019 к февралю 2018 наблюдается запланированный спад на 11%, падение связано с оптимизацией маршрутной сети в низкий сезон для возможности расширить программу полетов летом», – заявил собеседник агентства.

Вместе с тем, по его словам, в прошлом месяце «ЮТэйр» увеличила загрузку рейсов, рост составил 4 процентных пункта. Результаты февраля «соответствует годовому плану увеличить пассажиропоток на 14%», отметил собеседник агентства.

По итогам 2018 года «ЮТэйр» замыкала пятерку крупнейших авиакомпаний РФ: компания перевезла 7,65 млн человек, показав рост на 4,8%. Но уже в январе 2019 г. «ЮТэйр» переместилась на шестую строчку статистики **Росавиации**, ее перевозки при этом снизились на 0,5%, до 584,1 тыс. человек. В опубликованных накануне оперативных данных **Росавиации** о перевозках за февраль авиакомпаний топ-5 «ЮТэйр» вновь не оказалось.

В настоящее время «ЮТэйр» испытывает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк (МОЕХ: SBER)), перевозчик должен 38,6 млрд руб. По одному из кредитов – на 18,9 млрд руб. – «ЮТэйр» в конце прошлого года допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации.

ТАСС; 2019.03.13; «НОРДАВИА» И RED WINGS ЗАПУСТЯТ НА ЛЕТНИЙ СЕЗОН АВИАРЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В ТУРЦИЮ

Авиакомпания «Нордавиа» и Red Wings запустят на летний сезон авиарейсы из Казани в турецкие города Даламан и Бодрум. Об этом в среду сообщила пресс-служба международного аэропорта Казань.

«Авиакомпания «Нордавиа» с 28 апреля начинает выполнение полетов из Казани в Даламан. Рейсы будут выполняться по средам, пятницам и воскресеньям в течение всего летнего сезона 2019 года на 148-местных лайнерах <...> Авиакомпания Red Wings с 31 мая начинает выполнение полетов из Казани в Бодрум. Рейсы будут выполняться по определенным датам на 220-местных самолетах семейства Airbus», – говорится в сообщении, распространенном пресс-службой.

Как уточнили в аэропорту, полетная программа в направлении Бодрума рассчитана до 15 октября. Время полета по обоим направлениям составляет четыре часа. В летний период время в городах Бодрум и Даламан совпадает с московским.

Аэропорт Казань расположен в 28 км юго-восточнее центра столицы Татарстана. Самолеты оттуда отправляются на Урал, в Поволжье, Сибирь, Крым, центральные районы России, а также в страны Ближнего Востока, Германию и Прагу.

<https://tass.ru/ekonomika/6211215>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ГРУЗИНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ MUWAY AIRLINES С 26 АПРЕЛЯ НАЧИНАЕТ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ

Авиакомпания MuWay Airlines, созданная в Грузии китайской Hualing Group, с 26 апреля начнет выполнять прямые регулярные рейсы в направлении РФ по маршруту Тбилиси-Жуковский (Московская область).

Как сообщил в среду журналистам руководитель авиакомпании MuWay Airlines Игорь Апциаури, разрешение от авиационных властей России на осуществление полетов уже получено.

«Рейсы из Тбилиси в направлении Жуковского будут выполняться три раза в неделю – по вторникам, пятницам и воскресеньям. С июля планируется добавить еще один рейс – по средам», – сказал И.Апциаури.

Авиакомпания MuWay Airlines начала оперировать на авиарынке Грузии в 2018 году и в настоящее время выполняет полеты только в направлении Тель-Авива.

Между Грузией и РФ по разным маршрутам сейчас осуществляют регулярные полеты с грузинской стороны одна национальная авиакомпания Georgian Airways, с российской – «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», S7 Airlines, «Уральские авиалинии», Nordavia, Red Wings.

Россия и Грузия объявили о возобновлении регулярного авиасообщения между двумя странами с 15 сентября 2014 года. По итогам технических консультаций авиационных властей двух стран грузинские авиакомпании получили право осуществлять регулярные полеты в направлении Москвы, Петербурга, Самары, Екатеринбургa, Сочи, Ростова и Кавминвод, а российские – в направлении Тбилиси, Батуми и Кутаиси.

Регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года. Полеты были возобновлены в августе 2010 года, однако до сентября 2014 года осуществлялись только прямые чартерные рейсы между двумя странами.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В ИЮНЕ НАЧНЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ BRUSSELS AIRLINES

Аэропорт «Шереметьево» с июня начнет обслуживать рейсы бельгийской авиакомпании Brussels Airlines.

«Со 2 июня 2019 года авиакомпания Brussels Airlines открывает регулярные прямые рейсы в международный аэропорт «Шереметьево» по маршруту Брюссель-Москва-Брюссель», – говорится в сообщении аэропорта.

Рейсы будут выполняться четыре раза в неделю на узкофюзеляжных Airbus A319. Пассажиры авиакомпании будут обслуживаться в терминале «Е».

Brussels Airlines входит в группу Lufthansa.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; РЕКОНСТРУКЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА «ЯКУТСК» ОЦЕНИВАЕТСЯ В 1,4 МЛРД РУБ

Аэропорт «Якутск», наряду с реконструкцией взлетно-посадочной полосы (ВПП), планирует осуществить реконструкцию международного терминала, сообщается на сайте аэропорта.

Отмечается, что с момента ввода терминала международных авиалиний прошло почти четверть века, и он уже не отвечает международным стандартам, как технически, так и по качеству предоставляемых услуг. Реконструкцию планируется осуществить в три этапа: в 2019 году будет разработана проектно-сметная документация, в 2020 году начнутся строительные-монтажные работы. Завершающий этап планируется в 2021 году.

Как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта, реконструкция международного терминала оценивается в 1,4 млрд рублей.

«На данный момент подготовлен проект технического задания, которое включает в себя разделение потока пассажиров на вылет и на прилет, усовершенствование технологий

обслуживания пассажиров и обработки багажа, а также установку к терминалу телескопического трапа и другие технические модернизации», – говорится в пресс-релизе. В сообщении также отмечается, что в среду в аэропорту «Якутск» состоялась встреча с потенциальными инвесторами проекта реконструкции международного терминала – представителями Японского банка для международного сотрудничества (Japan Bank for International Cooperation, JBIC) и компании Hokkaido Corporation. Японская сторона признала, что благодаря своему местоположению аэропорт в перспективе может стать крупным транспортным узлом для регионов Дальнего Востока и Сибири и стран Юго-Восточной Азии, что повышает привлекательность проекта для инвестирования.

Ранее, в декабре 2018 года, данный вопрос был поднят главой Якутии Айсеном Николаевым в рамках презентации инвестиционных проектов региона в Токио, тогда был подписан меморандум о намерениях по сотрудничеству при реализации проекта «Реконструкция международного терминала».

В пресс-релизе также говорится, что после завершения реконструкции ВПП и обновления международного терминала аэропорт «Якутск» начнет принимать самолеты 1-го класса (Boeing-777, A-320 и др.), что будет способствовать росту пассажиропотока и увеличит число авиакомпаний-партнеров, в том числе иностранных. По предварительным прогнозам, на международных направлениях пассажиропоток возрастет с 40 тыс. до 100 тыс. человек в год.

Как сообщал в октябре прошлого года **министр транспорта** и дорожного хозяйства Якутии Александр Тарасов журналистам, стоимость реконструкции ВПП аэропорта «Якутск» составит 4,5 млрд рублей, финансирование предусмотрено государственной программой развития транспортной системы, рассчитанной до 2022 года.

Сообщалось также, что реконструкция ВПП ведется в несколько очередей, на 2019-2021 годы запланирован III этап. Кроме ремонта полосы планируется строительство площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, расширение пассажирских перронов.

В июле 2017 года **Росавиация** сообщала о намерении увеличить объем финансирования реконструкции ВПП аэропорта с 2,2 млрд рублей до 4,8 млрд рублей. Предложение было внесено в Минфин России. С чем связано увеличение финансирования, не уточнялось.

Заказчиком работ выступает «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (находится в ведении **Росавиации**). Генподрядчиком является московский «Ирмаст-холдинг».

Международный аэропорт «Якутск» является крупнейшим аэропортом республики, здесь базируются авиакомпании «Якутия» и «Полярные авиалинии». Из аэропорта выполняются регулярные прямые рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Владивосток, Благовещенск, Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Хабаровск, Улан-Удэ. Осуществляются полеты в Пекин, Харбин, Сеул, Токио, Пхукет.

Единственным акционером ОАО «Аэропорт «Якутск» является Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2019.03.13; В ГОСДУМЕ ЖДУТ ВСТРЕЧНЫХ ШАГОВ ОТ «ПОБЕДЫ» ДЛЯ РАЗРЕШЕНИЯ КОНФЛИКТА С АЭРОПОРТОМ ИРКУТСКА

Депутат Госдумы от Иркутской области, член Комитета по бюджету и налогам Михаил Щапов в среду заявил об ожидании встречных шагов со стороны авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») для урегулирования конфликта с международным аэропортом Иркутска.

20 февраля лоукостер «Победа» заявил о прекращении полетов в Иркутск из-за отказа аэропорта соблюдать стандарт авиакомпании «no touch policy» – по запрету касания самолета наземной техникой. В среду, 13 марта, в Госдуме состоялось совещание по

этому вопросу с участием депутатов, руководства авиакомпании и иркутской воздушной гавани, представителей **Росавиации** и **Минтранса** России.

Щапов выразил озабоченность, что отмена рейсов «Победы» может негативно сказаться на транспортной доступности региона и привести к повышению стоимости авиабилетов. Он отметил, что за время работы лоукостера в Иркутской области пассажиропоток увеличился на 10 тысяч человек в месяц.

«Сегодня мы услышали часть ответов на заданные нами с депутатом Сергеем Теном вопросы. Авиакомпания объясняет свой отказ от полетов в Иркутск тремя причинами: внутренняя политика компании «no touch policy», необходимость сокращения времени обслуживания самолетов на земле с 50 до 30 минут, пересмотр коммерческих условий стоимости обслуживания», – рассказал депутат «Парламентской газете».

По его словам, на встрече представители аэропорта заверили, что исполняют требования «no touch policy» ровно с того дня, с которого требовала «Победа» – с 25 февраля. Аэропорт также согласился идти навстречу и по другим разумным требованиям авиакомпании в случае, если они не противоречат законодательству и мерам безопасности.

«Теперь было бы хорошо увидеть аналогичные встречные шаги со стороны авиакомпании. Необходимо искать компромисс. Учитывая, что авиакомпания опосредованно принадлежит государству, мы ждем, что она будет руководствоваться не только коммерческой выгодой, но и государственными приоритетами, важнейшим из которых является обеспечение транспортной доступности жителей удаленных регионов, к которым относится и Иркутская область», – подчеркнул Щапов.

Депутат также призвал в случае необходимости наделить **Минтранс** дополнительными полномочиями, чтобы ведомство могло более активно работать с аэропортами и перевозчиками, обеспечивать их диалог и своевременное разрешение противоречий.

<https://www.pnp.ru/economics/v-gosdume-zhdut-ot-pobedy-vstrechnykh-shagov-dlya-razresheniya-konflikta-s-aeroportom-irkutska.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.13; «ПОБЕДА» НЕ СМОГЛА УБЕДИТЬ СУД В ЗАКОННОСТИ ПЛАТЫ ЗА ПРОНОС КОФЕ В САМОЛЕТ

Арбитражный суд Московского округа вслед за двумя нижестоящими инстанциями подтвердил законность предписания Ространснадзора в адрес авиакомпании «Победа», которая заставила пассажирку заплатить 2 тысячи рублей за пронос на борт самолета стаканчика кофе, купленного в аэропорту.

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, окружной суд в среду отклонил кассационную жалобу «Победы» на решение арбитражного суда Москвы и постановление Девятого арбитражного апелляционного суда. Оспариваемым предписанием от 29 января 2018 года Ространснадзор обязал авиакомпанию привести свои внутренние правила перевозки в соответствие требованиями воздушного законодательства. Перевозчик просил суды признать предписание недействительным.

Представители сторон поясняли в суде первой инстанции, что в октябре 2017 года пассажирка в аэропорту «Внуково» прошла регистрацию на рейс в Сочи, замер ручной клади, досмотр, а уже в нейтральной зоне купила стаканчик кофе и булочку. При посадке на рейс ручную кладь снова положили в калибратор, и пакет с едой в него не поместился. Представители авиакомпании предложили доплатить за превышение нормы ручной клади или оставить ее в аэропорту.

Ространснадзор посчитал это нарушением, поскольку минимально допустимый вес ручной клади не был превышен, а дамская сумочка, которую также поместили в калибратор, должна идти сверх нормы бесплатно.

Представитель «Победы», в свою очередь, пояснил в суде, что сотрудники авиакомпании взяли плату в размере 2 тысяч рублей именно за превышение нормы ручной клади. По

словам юриста авиакомпании, пассажирка устроила скандал, начала ругаться, и ее чуть не отстранили от рейса, но в итоге она заплатила 2 тысячи рублей, а затем обратилась в Ространснадзор и прокуратуру.

Как указал в своем решении, принятом в июне 2018 года, арбитраж Москвы, «Победа» незаконно взыскала с пассажира денежные средства. Суд отметил, что нарушено право пассажира на провоз в качестве ручной клади сверх нормы, установленной перевозчиком, и без взимания дополнительной платы дамской сумки, как это предусмотрено нормами Федеральных авиационных правил.

<https://ria.ru/20190313/1551760095.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; «ПОБЕДА» ОБЪЯВИЛА КОНКУРС НА ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ BOEING-737 MAX ВО «ВНУКОВО»

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) ищет поставщика услуг по техническому обслуживанию самолетов Boeing-737 MAX в своем базовом аэропорту «Внуково». Информация об открытом запросе предложений опубликована на сайте госзакупок.

Поставщик, которого выберет компания, должен будет обеспечивать техобслуживание 20 Boeing-737 MAX в течение трех лет. В его задачи войдут «устранение дефектов и буксировка» бортов. Максимальная стоимость закупки – 1,08 млрд руб.

«Победа» заказала 20 самолетов Boeing-737 MAX 8 в октябре прошлого года, сообщалось в опубликованных тогда материалах закупки. Пятнадцать из них компания собралась взять в 10-летний лизинг у ирландской SMBC Aviation Capital (сделка оценивалась в \$1,125 млрд), пять – в 9-летний лизинг у ирландско-американской GECAS (за \$375 млн). Предполагаемый срок поставки – с ноября 2019 по октябрь 2021 гг.

Как сообщалось, 10 марта Boeing-737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби, потерпел крушение через несколько минут после взлета. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек и стала вторым крушением самолета этого типа за полгода: в октябре 2018 года Boeing-737 MAX 8 индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море также вскоре после вылета. Тогда погибли все 189 находившихся на борту человек.

После этого ряд стран ввели временный запрет на полеты Boeing-737 серий MAX 8 и MAX 9, в том числе в ЕС, Китае, Эфиопии, Великобритании, Австралии, Омане, Индии. Единственный российский эксплуатант Boeing-737 MAX 8 – авиакомпания «Глобус» (входит в группу S7) – также сообщил о приостановке полетов обоих своих бортов «до получения более подробной информации о расследовании причин катастрофы самолета Ethiopian Airlines».

Кроме «Победы», Boeing-737 MAX ранее заказали «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) (14), «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) (30) и NordStar (3). В пресс-службе «Победы» накануне заявили, что «внимательно следят за расследованием» катастрофы в Эфиопии, воздержавшись от других комментариев.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ВСЕ САМОЛЕТЫ BOEING-737 MAX НАХОДЯТСЯ НА ЗЕМЛЕ

Эксплуатация всех самолетов семейства Boeing-737 Max временно прекращена, следует из данных Flightradar24.

Последний самолет этого семейства, находившийся в небе, произвел посадку в 6:30 мск в канадском аэропорту Галифакс, выполнив рейс Air Canada из Сан-Франциско.

В небе нет не только самолетов модели 8 (такой же, как у самолетов, разбившихся в Эфиопии и Индонезии), но и моделей 7, 9, 10.

Ранее многие страны ввели временный запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX 8. Среди них – Россия, страны-члены ЕС, ОАЭ, Турция, Австралия, США.

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.

На ту же тему;

<https://iz.ru/856017/2019-03-13/cnn-soobshchilo-o-priostanovke-ekspluatatsii-po-vsemu-miru-247-boeing-737-max>

<https://ria.ru/20190314/1551774032.html>

ТАСС; 2019.03.14; ВЛАСТИ ЕЩЕ ПЯТИ СТРАН ПРИОСТАНОВИЛИ ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX

В частности, такое решение приняла Мексика. Об этом говорится в обнародованном в среду вечером (утро четверга мск) заявлении Главного управления гражданской авиации (исп. DGAC) страны.

«Власти Мексики приняли решение приостановить до нового уведомления все операции с самолетами моделей Boeing 737 MAX 8 и MAX 9, как внутри страны, так и на международных рейсах», – говорится в тексте. В DGAC считают необходимым «принять меры, которые обеспечивали бы безопасность и уверенность пользователей самолетов в воздушном пространстве страны».

Основная панамская авиакомпания Copa Airlines временно ограничила использование самолетов Boeing 737 MAX 9.

«Copa Airlines внимательно следит за ходом продолжающегося расследования происшествия с самолетом Boeing 737 MAX 8 компании Ethiopian Airlines. По рекомендации Управления гражданской авиации Панамы наша авиакомпания приняла решение немедленно временно приостановить эксплуатацию своих шести самолетов MAX 9 до тех пор, пока не станет известна причина аварии», – говорится в заявлении пресс-службы авиаперевозчика. Отмечается, что для обслуживания затронутых рейсов перевозчик располагает другими свободными самолетами.

Управление гражданской авиации Коста-Рики также посчитало необходимым временно отказаться от использования этой модели самолета. «Исходя из печальных событий, мы приняли это решение. Наша миссия – убедиться в безопасности наших пассажиров, это всегда является приоритетом», – приводит агентство Пренса Латина слова главы ведомства Гильермо Опе.

Национальное агентство гражданской авиации Бразилии в среду ограничило использование самолетов Boeing 737 MAX 8 на территории и в воздушном пространстве страны. Об этом со ссылкой на соответствующее решение сообщило агентство Reuters.

Эксплуатация указанных самолетов приостановлена после запроса федерального прокурора. Агентство авиации также провело консультации с американскими специалистами, представителями компании Boeing и местными авиаперевозчиками.

Власти Колумбии в среду решили запретить полеты Boeing 737 MAX над национальной территорией.

«С сегодняшнего дня [среды] мы уведомляем о своем решении запретить эксплуатацию указанных самолетов [Boeing 737 MAX] на национальной территории. Эти же средства не могут пролетать через колумбийское воздушное пространство», – говорится в документе, распространенном колумбийской Службой гражданской авиации.

В ведомстве отметили, что «ни одна колумбийская авиакомпания не эксплуатирует самолеты B737 MAX-8 и B737 MAX-9».

<https://tass.ru/proisshestiya/6214558>

RNS; 2019.03.13; МНЕНИЕ: РОМАН ГУСАРОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ПОРТАЛА AVIA.RU

После крушения Boeing 737 Max в Эфиопии авиационные власти Евросоюза запретили эксплуатацию этого самолета на территории ЕС. По итогам торгов вторника акции компании подешевели на 6,15%.

У самолетов бывают и более сложные проблемы. Я понимаю, если была бы проблема с двигателем, конструкцией самого самолета. Тут конструкция весьма отработана. Из нововведений – новые концевки крыла, новая авионика, новые двигатели. Самолет сам по себе давно известный, надежный.

Я не вижу никаких предпосылок для сворачивания этой программы. Это было бы нелогично и стало бы катастрофой для гражданской авиации.

Европейские авиакомпании не отказываются, а приостанавливают эксплуатацию самолетов. Его никто не запрещает и не возвращает. По большому счету, сейчас идет некоторая перестраховка: до сих пор не известно, совпадение ли эти два случая авиакатастроф. Однако эти случаи довольно резонансные, и после этих новостей пассажиры могут испугаться летать. Я думаю, что приостановка эксплуатации будет недолгой.

Чисто технически исправление ошибок Boeing будет стоить недорого. Насколько я понимаю, если там действительно проблема в модуле, который должен исправлять ошибки пилотов, но вместо этого вводит пилотов в заблуждение, то их надо просто отключить. Предыдущее поколение 737 не оснащалось такими модулями и самолеты отлично себя чувствуют. Либо необходимо внести изменение в ПО. Понятно, что это не сверхзадача и самолет не надо перепроектировать. Тогда Boeing надо обновить программное обеспечение на всех 350 самолетах.

Значительно хуже дела обстоят с другими потерями, которые уже понес Boeing. Это имиджевые потери, потеря доли рынка: заказчики, которые колебались между Boeing и Airbus, теперь могут склониться в сторону конкурентов. Также у компании упала капитализация. Те компании, которые уже заказали эти самолеты, могут потребовать пересмотра условий контракта, например, учесть некоторый дисконт. Boeing и дальше придется продавать этот самолет, поэтому им придется делать большой дисконт.

Потери авиастроительной корпорации уже колоссальные, и они будут только расти.

<https://rns.online/opinions/CHto-budet-s-samoletami-Boeing-posle-krusheniya-737-Max-2019-03-13/>

ТАСС; 2019.03.13; WSJ: У ПИЛОТА BOEING 737 MAX ПЕРЕД КРУШЕНИЕМ ВОЗНИКЛИ ПРОБЛЕМЫ С УПРАВЛЕНИЕМ

Пилот самолета Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines перед катастрофой сообщил о проблемах с управлением самолета.

Пилот, по его словам, «сообщил авиадиспетчерам о том, что у него проблемы с управлением» и хотел вернуться в аэропорт вылета.

Глава авиакомпании отказался обсуждать обстоятельства, связанные с полетом этого самолета или ход расследования авиакатастрофы, но уточнил, что переговоры между пилотами и диспетчерами не указывают на наличие каких-либо внешних проблем, например столкновения самолета с птицами. Как отметила газета, это может помочь сузить перечень возможных причин катастрофы.

«Черные ящики» с потерпевшего катастрофу авиалайнера отправят для изучения в Европу, сообщил Гебремариам, но пока не принято решение о том, куда именно. По его словам, рассматривается возможность отправки «черных ящиков» в Великобританию, Францию или Германию. Решение по этому вопросу должно быть принято в среду.

<https://tass.ru/proisshestviya/6213004>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/13/03/2019/5c88e8dc9a794792a9ba3413>

<https://tass.ru/proisshestviya/6211787>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; В BOEING ПОДДЕРЖИВАЮТ РЕШЕНИЕ США ЗАПРЕТИТЬ ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ 737 МАХ, НО ПО-ПРЕЖНЕМУ УВЕРЕНЫ В ИХ БЕЗОПАСНОСТИ

Компания Boeing поддержала решение властей США ввести временный запрет на полеты самолетов типа 737 МАХ, но выразила полную уверенность в их безопасности.

«В Boeing по-прежнему полностью уверены в безопасности самолетов 737 МАХ», – говорится в заявлении компании.

«Мы поддерживаем этот превентивный шаг в целях предосторожности», – сказал главный исполнительный директор компании Boeing Деннис Мюленбург, комментируя введенный США временный запрет.

По его словам, основным приоритетом Boeing является безопасность самолетов.

«Мы делаем все возможное, чтобы вместе со следователями понять причины авиакатастроф», – добавил он.

Между тем, Федеральное управление гражданской авиации США официально объявило о временном прекращении полетов Boeing 737 МАХ. Изначально об этом шаге объявил президент США Дональд Трамп.

«Федеральное управление гражданской авиации США распоряжается временно запретить полеты Boeing 737 МАХ, эксплуатируемые американскими авиалиниями или на территории воздушного пространства США», – говорится в заявлении ведомства.

В нем указывается, что такое решение принято, в частности, с учетом «данных, собранных на месте (крушения самолета в Эфиопии – ИФ) и проанализированных сегодня».

Ранее многие страны ввели временный запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 МАХ 8. Среди них – страны-члены ЕС, а также ОАЭ, Турция и Австралия.

Самолет Boeing-737 МАХ 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 МАХ 8 индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета из аэропорта Джакарты. Погибли все 189 человек на борту.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; США ПРИОСТАНАВЛИВАЮТ ПОЛЕТЫ BOEING-737 МАХ 8 И BOEING-737 МАХ 9

Президент США Дональд Трамп в среду объявил о приостановке в стране полетов самолетов Boeing-737 МАХ 8 и Boeing-737 МАХ 9, сообщают американские СМИ.

«Безопасность – наш главный приоритет», – указал Д.Трамп.

Это реакция на катастрофу с самолетом Boeing-737 МАХ 8 авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявшим рейс из Аддис-Абебы в Найроби, который 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 МАХ 8 индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета из аэропорта Джакарты. Погибли все 189 человек на борту.

Временный запрет на эксплуатацию самолетов Boeing-737 МАХ ввели многие страны мира. Среди них – страны-члены ЕС, а также ОАЭ, Турция, Австралия и Канада.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190314/1551773295.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; АВИАКОМПАНИИ НАЧИНАЮТ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ ЗАКАЗЫ ЛАЙНЕРОВ BOEING-737 MAX

Ряд авиакомпаний может отказаться от покупки самолетов Boeing-737 MAX, предназначенных для среднемагистральных маршрутов, после второй аварии за пять месяцев в пользу других моделей американской компании или лайнеров ее главного конкурента – Airbus.

Инциденты могут заставить Kenya Airways Plc поменять планы, подтвердил агентству Bloomberg председатель ее совета директоров Майкл Джозеф. Кенийская авиакомпания – третья по величине в Африке к югу от Сахары. Она пока не размещала твердого заказа на Boeing-737 MAX, но эти лайнеры были включены в стратегию развития. Теперь Kenya Airways может переключиться на A320 либо, если решит остаться с Boeing, выбрать более вместительные Boeing-787 Dreamliner.

«Мы пока не определились, сколько самолетов нам нужно для этой дистанции. Мы будем внимательно отслеживать развитие событий вокруг 737 MAX», – сообщил М.Джозеф.

Между тем индонезийская Lion Air планирует аннулировать заказ самолетов этой модели на \$22 млрд и перейти к конкурирующей Airbus, сообщили агентству Bloomberg информированные источники. Один из разбившихся Boeing-737 MAX 8 принадлежал Lion Air.

Между тем Deutsche Lufthansa в среду подтвердила планы закупки у Airbus и Boeing на равных условиях, однако речь идет о широкофюзеляжных самолетах для дальнемагистральных рейсов. Как говорится в сообщении Lufthansa, она приобретет 40 лайнеров: 20 A350-900 и 20 Boeing-787-9 Dreamliner. Общая сумма заказов оценивается в \$12 млрд.

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 компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета из аэропорта Джакарты. Погибли все 189 человек на борту.

<https://iz.ru/855744/video/ot-boeing-737-max-8-otkazalis-pochti-30-aviakompanii-po-vsemu-miru>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; КАНАДА ЗАКРЫВАЕТ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ BOEING-737 MAX

Канада вводит временный запрет на полеты в своем воздушном пространстве самолетов типа Boeing-737 MAX 8 и Boeing-737 MAX 9 после авиакатастрофы в Эфиопии, сообщил в среду **министр транспорта** страны Марк Гарно.

«Предписание запрещает коммерческие пассажирские рейсы на Boeing-737 MAX 8 и Boeing-737 MAX 9 любых авиакомпаний, как канадских, так и иностранных», – говорится в заявлении М.Гарно.

В нем отмечается, что запрет распространяется на прибытие, отправление этих авиалайнеров, а также на их полеты через воздушное пространство Канады.

Министр транспорта указал, что введение таких мер было рекомендовано канадскими экспертами в области гражданской авиации. Между тем, М.Гарно сказал, что «еще слишком рано» говорить о причинах крушения самолета в Эфиопии. Он также отметил, что Канада тщательно следит за развитием ситуации.

Таким образом Канада присоединилась ко многим странам мира, которые ранее ввели временный запрет на эксплуатацию самолетов Boeing-737 MAX. Среди них – страны-члены ЕС, а также ОАЭ, Турция и Австралия.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ЕГИПЕТ, ЛИВАН, ОАЭ И ГРЕЦИЯ ПРИСОЕДИНИЛИСЬ К ОГРАНИЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ BOEING-737 MAX

Еще четыре страны – Египет, Ливан, ОАЭ и Греция – после катастрофы авиалайнера Boeing-737 Max 8 авиакомпании Ethiopian Airlines приостановили полеты самолетов этого типа.

Так, о решении приостановить эксплуатацию Boeing-737 серий Max 8 и Max 9 заявили в управлении гражданской авиации Объединенных Арабских Эмиратов, сообщила газета «Аш-Шарк аль-Аусат».

В компании EgyptAir в свою очередь подчеркнули, что в парке авиакомпании нет самолетов Boeing данной модели. Но пролеты самолетов этой серии над территорией страны запрещены.

Власти Греции также в среду объявили, что закрывают воздушное пространство страны для самолетов Boeing-737 серии Max.

«С завтрашнего дня всем аэропортам Греции запрещено принимать и пропускать самолеты данной модели в воздушном пространстве Греции», – заявили в управлении гражданской авиации страны.

Ранее временный запрет на полеты авиалайнеров Boeing-737 серий Max 8 и Max 9 был введен в ЕС, Китае, Эфиопии, Великобритании, Австралии, Омане, Индии.

ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2019.03.13; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА НЕ ПРИНИМАЕТ РЕЙСЫ ИЗ-ЗА СНЕГОПАДА

Ночной снегопад привел к задержке более 10 рейсов как на вылет, так и на прилет в челябинском аэропорту «Баландино», сообщили агентству «Интерфакс-Урал» в пресс-службе аэропорта.

«Ушли в Екатеринбург на запасной аэродром рейсы из трех московских аэропортов, Пулково авиакомпаний «Уральские авиалинии», «Победа», «Аэрофлот», «Норд Винд». Рейс авиакомпании «Сибирь» был отправлен в Тюмень, «Аэрофлот» один рейс отменил», – сказал собеседник агентства.

Кроме того, по его словам, не смогла вылететь из Челябинска в Домодедово группа детей из 60 человек.

«Дети должны были лететь в лагерь «Артек» через Москву, пока они временно размещены в здании аэропорта», – сказали в пресс-службе.

Там добавили, что снегопад шел с 21:00 до 5:00 по местному времени, выпало порядка 10-15 сантиметров снега.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; СУД ОТПРАВИЛ ПОД ДОМАШНИЙ АРЕСТ 2 ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ ЦЕНТРА БИЗНЕС-АВИАЦИИ «ДОМОДЕДОВО»

Мещанский суд Москвы в среду заключил под домашний арест гендиректора ООО «Сфера Джет» Андрея Степанюка и начальника службы организации пассажирских перевозок ООО «Бизнес авиэйшен центр» (обе компании занимаются организацией рейсов деловой авиации на территории аэропорта «Домодедово») Вячеслава Реснянского, подозреваемых в неуплате таможенных сборов при оформлении самолетов на сумму около 636 млн рублей.

«В отношении Степанюка и Реснянского избрана мера пресечения в виде домашнего ареста на срок до 7 мая», – сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь суда Юлия Котомина.

Как ранее сообщили в СК РФ, 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, отметили в СК, руководство коммерческой организации, получившей в аренду за границей четыре самолета бизнес-авиации 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.

В результате незаконной деятельности организованной группы ущерб, причиненный государству, составил около 636 млн рублей в виде неуплаченных таможенных платежей за использование воздушных судов на территории России.

Ранее сообщалось, что совладельцы компании «Сфера джет» проверяются на причастность к оформлению четырех бизнес-джетов в обход таможенных процедур.

«В рамках расследования уголовного дела об уклонении от уплаты таможенных платежей (ст. 194 УК РФ) к следователю доставлены гендиректор ООО «Сфера джет» Андрей Степанюк и совладелец этой компании Татьяна Стахурская», – сообщил накануне «Интерфаксу» осведомленный источник. По его словам, с раннего утра по 12 адресам жительства и работы коммерсантов оперативные работники провели обыски.

Другой источник, близкий к авиационной отрасли, подтвердил агентству эту информацию, дополнительно сообщив, что бизнесмены опрашиваются по ситуации с ввозом в РФ четырех бизнес-джетов без уплаты таможенных платежей. «Ущерб от этого преступления оценивается в сумме более 600 млн рублей», – сказал источник.

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».

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ВЫЛЕТЕВШИЙ В ГРЕЦИЮ SSJ-100 АЭРОФЛОТА ВЕРНУЛСЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ИЗ-ЗА ТРЕЩИНЫ ЛОБОВОГО СТЕКЛА

Самолет рейса Москва – Салоники в среду вернулся в столичный аэропорт «Шереметьево» из-за треснувшего лобового стекла.

«Следователи устанавливают обстоятельства и причины ЧП с самолетом SSJ-100 компании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) сообщением Москва – Салоники. Пилоты вынуждены были вернуться в «Шереметьево» из-за растрескивания верхнего слоя лобового стекла», – сообщили «Интерфаксу» в среду в пресс-службе Следственного комитета (СК).

По данным СК, никто из 48 пассажиров и шести членов экипажа не пострадал.

Пассажиры вылетели по маршруту следования другим бортом.

В пресс-службе отметили, что по факту случившегося проводится доследственная проверка.

«После взлета при наборе высоты произошло растрескивание верхнего слоя лобового стекла борта воздушного судна. В связи с этим в 12:46 произведена аварийная посадка в аэропорту вылета. В настоящее время воздушное судно отбуксировано к месту стоянки до выяснения причин происшествия», – добавили в СК

В целях установления всех обстоятельств и причин случившегося на место происшествия выехала следственная группа Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК.

Проведен осмотр воздушного судна, опрошены члены экипажа, истребована необходимая техническая документация, отметили в пресс-службе.

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/obschestvo/sledovateli-proverjat-pochemu-tresnulo-steklo-u-samoleta-aeroflota/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.13; ПРОКУРОРЫ НАЧАЛИ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ ГРУЗОВОГО «БОИНГА» С МАЧТОЙ ОСВЕЩЕНИЯ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Московская межрегиональная транспортная прокуратура организовала проверку в связи со столкновением воздушного судна с мачтой освещения в международном аэропорту Шереметьево, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ведомства.

«Проведение проверки соблюдения законодательства в сфере безопасности полетов поручено Московскому прокурору по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте. По ее результатам при наличии оснований будет решен вопрос о принятии мер прокурорского реагирования», – сказали в среду в надзорном ведомстве.

По данным прокуратуры, предварительно установлено, что около 21:30 мск минут 12 марта в международном аэропорту Шереметьево, грузовое воздушное судно авиакомпании «AirBridgeCargo», во время буксировки столкнулось с мачтой освещения. В результате столкновения у самолета повреждено правое крыло, борт от полетов отстранен. Как сообщила представитель столичного управления на транспорте Следственного комитета (СК) Лариса Марковец, следователи в настоящее время выясняют обстоятельства инцидента, начата доследственная проверка.