



Ежедневный мониторинг СМИ

15 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2019.03.14; СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД; СОСТОЯЛСЯ ВСЕРОССИЙСКИЙ СЕМИНАР, ПОСВЯЩЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Стратегический подход к вопросам улучшения дорожной сети регионов в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» стал ключевой темой трехдневного семинара-совещания, организованного **Минтрансом** России и **Росавтодором**. Впервые проектная команда нацпроекта собралась в полном составе – это делегации 83 субъектов РФ. В мероприятии приняли участие представители Минстроя, МВД, Федерального казначейства, Счетной палаты, профильных отраслевых организаций, экспертного сообщества, крупнейших дорожных компаний, а также руководители пяти регионов и заместители губернаторов всех субъектов, участвующих в нацпроекте.

Цель встречи – обсудить технологии, процедуры и методы, которые позволят качественно и в срок достигнуть всех показателей нацпроекта. Всего в мероприятии приняли участие более 500 человек.

Открывая семинар, **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** обозначил векторы развития дорожного хозяйства субъектов и акцентировал внимание на важности создания современной, комфортной, надежной и экономически эффективной транспортной инфраструктуры в регионах страны. «В этом году мы начали реализовывать национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Фактически он расширяет и дополняет приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», осуществлявшийся в 2017-2018 годах. Нацпроект существенно масштабнее, потому что в нем участвует вся страна.

Для бесперебойного обеспечения дорожных работ глава **Минтранса** призвал внимательно просчитать объемы дорожно-строительных материалов. «Каждый из участников национального проекта на региональном уровне должен собрать соответствующую информацию и обобщить ее, – подчеркнул министр. – Это необходимо для оперативных заказов дорожно-строительных материалов. Дело в том, что если нам не будет хватать тех или иных дорожных материалов и сегодня мы не сможем их оперативно заказать, не сможем синхронизировать наши усилия, то в последующем это приведет к удорожанию материалов, снижению качества и невозможности выполнить весь объем работ».

Также Евгений **Дитрих** напомнил, что уже запущен механизм контроля и анализа баланса дорожно-строительных материалов, в том числе битума. «Сейчас ведем активные переговоры с нефтяниками для того, чтобы битум был качественным, нужных модификаций и в необходимом объеме в тех регионах, где его будут использовать», – сказал он.

За период реализации нацпроекта в норму должны быть приведены 39,8 тыс. км автомобильных дорог регионального значения. Это 260 тыс. из 511 тыс. км общей протяженности региональной дорожной сети. До 85% будет доведена доля дорог в агломерациях в нормативном состоянии, в 2 раза – снижено количество мест

концентрации ДТП. Показатель смертности в ДТП на 100 тыс. жителей должен быть снижен с нынешних 13 до 4 человек.

В числе ключевых тем, обсуждавшихся на семинаре, были особенности, направления, механизмы и инструменты достижения целевых показателей национального проекта. Были организованы 7 секций, состоялись мастер-классы и обучающие лекции.

«Очень актуальный, современный формат. Мы можем понять на начальном этапе, как правильно строить свою работу, взаимодействовать с общественностью, контролировать ход работ, привлекать население, – подчеркнула заместитель губернатора Мурманской области Ольга Кузнецова. – Задачи перед нами стоят амбициозные. В 2019-м мы получим из федерального бюджета более 870 млн руб. – это впервые в истории нашего региона».

Своим опытом на семинаре поделились представители субъектов, в которых приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» реализовывался в 2017-2018 годах.

В ходе семинара подчеркивалось, что одной из особенностей масштабного дорожного строительства является вовлеченность в него граждан и высокая роль общественного контроля. Также была отмечена важность слаженной работы федерального центра и региональных проектных групп, которая обеспечит эффективность реализации нацпроекта.

<http://transportrussia.ru/item/4836-strategicheskij-podkhod.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ ВАХИТОВ; 2019.03.14; МИНТРАНС РОССИИ НАГРАДИЛ СОТРУДНИКОВ УФИМСКОГО АЭРОПОРТА ЗА ТУШЕНИЕ САМОЛЕТА RED WINGS

Пять сотрудников международного аэропорта Уфы получили награды **Минтранса** России за действия при аварийной посадке в аэропорту самолета Ту-204 авиакомпании Red Wings с горящим двигателем. Инцидент произошел в августе прошлого года при выполнении рейса Уфа-Сочи: из-за возгорания левого двигателя через несколько минут после взлета самолет совершил аварийную посадку в Уфе. **Минтранс** отметил сотрудников аэропорта – сменного руководителя производства Владислава Пруссакова, начальника смены службы организации пассажирских перевозок Ксению Сатаеву, мастера службы перронного обслуживания Александра Шнайдера, водителя пожарной машины Игоря Асеева и начальника пожарно-спасательной команды Рахимджана Тукаева – нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта». На вручении награды глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** отметил «профессионализм и скоординированность» действий сотрудников, которые позволили быстро локализовать пожар, предотвратить авиационное происшествие и возможные человеческие жертвы, отмечает пресс-служба аэропорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3909933>

ТАСС; 2019.03.14; АКИМОВ: РЕШЕНИЕ О ВСМ МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД ПРИМЕТ ПРЕЗИДЕНТ В БЛИЖАЙШИЕ НЕДЕЛИ

Минфин пока сомневается в обоснованности ВСМ Москва – Нижний Новгород, судьбу проекта решит президент РФ в ближайшие недели, заявил журналистам вице-премьер **Максим Акимов**.

«Есть позиция правительства РФ по этому вопросу. Внутри правительства есть разные точки зрения, это абсолютно нормально. Решение будет принято президентом, мы ожидаем, что в течение ближайших недель», – сказал **Акимов**.

Ранее на этой неделе глава РЖД Олег Белозеров сообщил, что компания надеется, что окончательное решение по строительству ВСМ Москва – Казань правительство РФ примет в течение месяца.

«Есть позиция Минфина, который сомневается в обоснованности данных, лежащих в основе модели. Об этом можно спорить. Но там внутри все не так просто. Есть

потребность, и она будет нарастать, в строительстве в любом случае дополнительных путей для того, чтобы разделить грузовое и пассажирское сообщение на этом участке для увеличения пропускной способности», – сказал он. По словам **Акимова**, поэтому целесообразно сразу строить пути под ВСМ.

Ранее первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов усомнился в экономической целесообразности проекта ВСМ Москва – Казань. По его мнению, на данном маршруте не ожидается необходимый для окупаемости вложений пассажиропоток, а возможные перевозки контейнеров будут проигрывать в цене морским и железнодорожным.

Строительство ВСМ предусмотрено проектом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 790 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Согласно плану развития магистральной инфраструктуры, первый участок ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода стоимостью более 620 млрд рублей может быть введен в эксплуатацию до 2024 года. Общий объем инвестиций в ВСМ Москва – Казань **Минтранс** РФ оценивает в 1,7 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6216237>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; РФПИ С DP WORLD ГОТОВ ОБСУЖДАТЬ С МИНОРИТАРИЯМИ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА ВЫКУП ИХ ДОЛЕЙ

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) проявляет интерес к миноритарным долям в ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) в партнерстве с DP World.

«Мы готовы общаться с миноритариями, готовы входить в альянсы – видим, что это интересная компания, и безусловно, она будет расти, и мы можем там быть одним из акционеров вместе с DP World, и DP World мог бы туда привнести свою значимую экспертизу», – заявил глава РФПИ Кирилл Дмитриев журналистам в кулуарах Недели российского бизнеса в четверг.

«Это один из вариантов, на которые мы смотрим. Есть и другие логистические компании в России, которые интересны. Мы видим значимый рост в сегменте логистики», – добавил он.

К.Дмитриев также отметил, что РФПИ с DP World готовы поучаствовать и в конкурсе на пакет «Трансконтейнера», если он будет объявлен.

«Мы сохраняем громадный интерес к логистике, мы продолжаем рассматривать различные проекты с DP World, в том числе участие, если будет объявлен конкурс на компанию «Трансконтейнер». При этом мы открыты к партнерству с существующими акционерами «Трансконтейнера», мы смотрим на различные портовые проекты в России и считаем, что логистика и портовая инфраструктура в России будут активно и очень быстро развиваться», – сказал глава РФПИ.

Совладелец одного из ключевых миноритариев «Трансконтейнера» – ООО «Енисей Капитал» (доля в операторе – 24,74%) – Александр Абрамов заявил журналистам в четверг в кулуарах Недели российского бизнеса, что в настоящее время не ведет с РФПИ переговоры о продаже доли. «Купить можно все, вопрос денег – какую цену предложат», – отметил он при этом.

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

VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% – у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и А.Абрамова.

Аукцион по продаже 50% акций «Трансконтейнера» может быть проведен к концу лета – началу осени, сообщил в понедельник вице-премьер **Максим Акимов**. Условия проведения торгов по основным базовым параметрам будут определены весной, добавил он. Представитель вице-преьера отметил, что соответствующая директива поступила в правительство.

Как сообщалось, иностранным претендентам на контрольный пакет акций ПАО «Трансконтейнер», принадлежащий ОАО «Российские железные дороги», будут выставляться поведенческие ограничения, чтобы не допустить с их стороны покупку оператора для того, чтобы убрать его с рынка в пользу своих морских линейных сервисов. «Я знаю, что есть желание у нескольких крупных игроков поучаствовать в этой процедуре. Мы будем приветствовать. Есть заявки и от зарубежных участников. Нам очень важно только, чтобы это не было предметом скрытой конкурентной борьбы, которая бы была направлена на обнуление нашего транзитного потенциала», – заявил в феврале **М.Акимов**.

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

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

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

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

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

При этом обозначился достаточно широкий круг потенциальных претендентов на долю. Интерес к активу в разное время обозначали группа UCL Владимира Лисина с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева (в 2017 году купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), СМА CGM с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций и, конечно же,

крупнейший миноритарий оператора – FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH)), контролируемый группой «Сумма» Зиявудина Магомедова и ее партнерами.

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

Однако в конце 2017 года 24,5% акций оператора у второго его крупного миноритария – НПФ «Благосостояние» (создан при участии «Российских железных дорог») – выкупило ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова (сейчас его доля – 24,74%). В марте 2018 года З.Магомедов и его брат Магомед были арестованы. Им было предъявлено обвинение в организации преступного сообщества, мошенничестве, растрате и незаконном обороте оружия.

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

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

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ХОЛДИНГ АЕОН ТРОЦЕНКО ГОТОВ ВЛОЖИТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛОВ В ПОРТУ ТАМАНЬ ПОРЯДКА 35 МЛРД РУБ., ЖДЕТ РЕШЕНИЯ ПО МОДЕЛИ ПРОЕКТА

Холдинг AEON Corporation считает интересным для инвестирования проект строительства морского порта Тамань, готов вложить в строительство терминалов порядка 35 млрд рублей, заявил журналистам владелец компании Роман Троценко в кулуарах Недели российского бизнеса в четверг.

«Тамань нас интересует уже два года, мы делали заявки на Тамань. Сейчас государство определится с формой, видимо, через ГТЛК в дальнейшем будет искать партнеров. Тамань интересна», – сказал Р.Троценко, отвечая на вопрос об интересующих портовых проектах.

По его словам, холдинг может инвестировать в строительство терминалов. «Да. У нас два вида грузов. Уголь с одной стороны, химия, удобрения азотные с другой стороны», – добавил он.

«Нам было бы интересно построить угольный терминал на 5-6 млн тонн и терминал, допустим, по азотным удобрениям до миллиона тонн. Может быть, я добавил бы туда что-то в химии наливом, может быть ещё на миллион тонн. Такая программа трех терминалов будет стоить примерно около 35 млрд рублей», – сказал Р.Троценко, подтвердив, что холдинг готов вкладывать в проект собственные средства.

Министерство транспорта РФ в начале марта направило вице-премьеру **Максиму Акимову** актуализированную организационно-правовую и финансовую модель проекта развития сухогрузного района порта Тамань, сообщил ранее в четверг «Коммерсантъ» со ссылкой на источник, знакомый с ситуацией. В аппарате **М.Акимова** изданию

подтвердили, что модель поступила и изучается. В **Минтрансе** от комментариев отказались.

По данным «Коммерсанта», в рамках новой модели изменяются масштаб и этапность проекта. На первом этапе в 2024 году должны быть введены в строй семь терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн. Речь идет об угольных терминалах «Кузбассразрезугля» (МОЕХ: KZRU) (КРУ) на 20 млн тонн и «СУЭКа» на 12 млн тонн, терминале металлогрузов УК «Металлоинвест» (9 млн тонн), зерновом терминале ЭФКО на 20 млн тонн, терминале сортового угля «СДС-Угля» (5 млн тонн), бункеровочной базы «РН-Бункер» (входит в «Роснефть», 0,9 млн тонн) и небольшом терминале спецназначения «Ростеха».

На втором этапе (2027-2030 годы) мощности должны быть увеличены еще на 37 млн тонн: предполагается строительство контейнерного терминала на 1,8 млн тонн и терминала минудобрений на 12 млн тонн. Однако, отмечается в документе, решение о реализации второго этапа «будет приниматься в 2025-2030 годах с учетом рыночной конъюнктуры, внешних факторов и подтверждений намерений операторов терминалов». Предварительный меморандум по контейнерному терминалу был подписан с ХК «Форум», глава которой Дмитрий Михальченко был приговорен к четырем годам колонии за контрабанду алкоголя.

Затраты в рамках первого этапа должны составить 171,1 млрд руб., в том числе 54,9 млрд руб. - инвестиции в объекты концессии, 25,8 млрд руб. – имущество концессионера. Частные инвесторы вложат в терминалы 90,4 млрд руб. Ранее затраты оценивались в 232 млрд руб. Чистая приведенная стоимость проекта на первом этапе составит 12,7 млрд руб., внутренняя норма доходности – 22,24%, срок окупаемости – 11,2 года (дисконтированный – 15 лет), ставка дисконтирования – 15,7%. При этом концессионер несет полную ответственность не только за сроки и стоимость объектов концессии, но и за грузооборот порта, который также является одним из основных условий инвестсоглашений с операторами терминалов.

Для ускорения проекта, а также опираясь на опыт порта Лавна, **Минтранс** предложил до заключения концессионного соглашения, запланированного на первый квартал 2020 года, продать ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) 75% в «РМП-Тамань» (принадлежит ФГУП «Росморпорт»). Далее, в период действия соглашения, эти 75% должны быть проданы разным стратегическим инвесторам – КРУ, «СУЭКу», «Металлоинвесту», а также ОАО «РЖД», которое изъявляло такое намерение в декабре 2018 года. В КРУ не ответили на запрос газеты, в «СУЭКе», «Металлоинвесте» и РЖД комментариев не дали. В «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) «Коммерсанту» сообщили, что положительно относятся к строительству порта Тамань и сохраняют планы по участию в проекте бункеровочного терминала.

РБК; 2019.03.14; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ О НЕДОРАБОТКАХ BOEING 737 MAX

Недостатки разработки и сертификации самолетов Boeing 737 MAX могли привести к катастрофам, произошедшим с лайнерами этой модели в Индонезии и Эфиопии. Об этом заявил замминистра транспорта Александр **Юрчик** на коллегии **Росавиации**, сообщает корреспондент РБК.

«Обращаю ваше внимание, что этот элемент повышения безопасности полетов ярко продемонстрирован в той ситуации, которая сейчас сложилась в мире с Boeing. Намечается такая ярко видимая ситуация, что именно недостатки разработки и сертификации воздушного судна привели к тем двум катастрофам», – сказал он. По словам **Юрчика**, случившееся должно стать сигналом к выстраиванию качественной системы сертификации авиационной техники.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c8a1deb9a7947ed210881b6>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-svyazal-katastrofy-boeing-737-makh-s-nedostatkami-razrabotki-i-sertifikacii.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6215584>

RT (RUSSIAN.RT.COM); ЛУШНИКОВА АННА, ГУСАРОВ СЕРГЕЙ; 2019.03.14; «ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИХ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НЕЛЬЗЯ»: В РОССИИ ЗАПРЕТИЛИ ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX

Росавиация запретила эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX после двух крупных авиакатастроф с их участием. В **Минтрансе** России связывают инциденты с недостатками разработки и сертификации модели. Эксперты не исключили, что возможные недочеты вызваны стремлением производителя побыстрее выпустить новые самолеты на рынок. На данный момент полеты лайнеров прекращены практически во всех странах мира.

Полеты Boeing 737 MAX 8 и 9 в российском воздушном пространстве запрещены до особого указания. Об этом заявили в **Росавиации**.

Глава ведомства Александр **Нерадько** рассказал, что 12 и 13 марта лайнеры этого типа не совершали полетов на территории России. «Мы мониторим эту ситуацию... Так что граждане могут быть спокойны», – приводит его слова РИА Новости.

В ведомстве отметили, что во всем мире эксплуатируются 387 самолетов 737 MAX, их применение также приостанавливается до выяснения причин двух крупных авиакатастроф с участием лайнеров этой модели.

Напомним, утром 10 марта недалеко от эфиопского города Дэбрэ-Зэйт произошла катастрофа самолета Boeing 737 MAX 8. В результате погибли все 157 человек, находившиеся на борту. Среди них были представители 35 стран, в том числе России. Лайнер аналогичной модели разбился менее чем за полгода до этого в Индонезии, тогда погибли 189 человек.

В **Росавиации** добавили, что продолжают анализировать информацию об обстоятельствах упомянутых авиационных происшествий и взаимодействуют с представительством компании Boeing в Российской Федерации и Федеральной авиационной администрацией США.

Кроме того, **Нерадько** отметил, что российские авиакомпании сами будут решать вопросы с заказами самолетов 737 MAX.

«Это вопрос коммерческих соглашений. Все аспекты коммерческих соглашений нам неизвестны, но наверняка там содержатся какие-то аспекты, связанные с форс-мажором, еще с чем-то. Каждая компания будет самостоятельно решать», – сказал руководитель **Росавиации**.

Компания S7 Airlines – единственный эксплуатант 737 MAX в России – заявила о приостановке полетов на этих лайнерах 12 марта, еще до заявления **Росавиации**. Ожидающая поставок 737 MAX компания «ЮТэйр» не исключает изменения сроков доставки самолетов, но по-прежнему ждет их от производителя.

Накануне заявления **Росавиации** случаи крушения Boeing 737 MAX прокомментировали в **Минтрансе** России. По словам заместителя главы ведомства Александра **Юрчика**, причиной катастрофы могли стать недостатки разработки и сертификации.

Юрчик упомянул об этом в контексте обсуждения системы сертификации в РФ. По словам министра, для ее формирования необходимо приложить еще немало усилий.

«Обращаю ваше внимание, что этот элемент повышения безопасности полетов ярко продемонстрирован в той ситуации, которая сейчас сложилась в мире с Boeing. Намечается такая ярко видимая ситуация, что именно недостатки разработки и сертификации воздушного судна привели к тем двум катастрофам, которые произошли с новейшей моделью Boeing», – сказал **Юрчик** на заседании коллегии **Росавиации**.

Система автопилотирования была недосертифицирована, все такие вещи должны быть доработаны, сказал в беседе с RT эксперт в области авиации Сергей Крутоусов. По его мнению, пока подобные проблемы не исправлены, полеты нужно прекратить.

«Это текущая проблема в авиации. Сейчас все гонят, хотят побыстрее новизну и выпустить на рынок – и получаются недоделанные самолеты. Я посмотрел по материалам, в инструкции есть раздел про данную систему, но он почти пустой, а все это должно быть расписано», – отмечает эксперт.

Крутоусов подчеркнул, что само решение Boeing выпустить машину с такими особенностями пилотирования вызывает удивление. Эксперт предположил, что компании срочно понадобились деньги, в результате чего самолет вышел на рынок.

«Судя по тому, как летчики описали процесс отключения системы автопилотирования, становится понятно, что лучше бы такой системы вообще не было. Вопрос в том, будет ли это доработано. Использовать машину с такими особенностями в гражданской авиации точно нельзя. Возможно, для грузов еще и можно», – отметил эксперт.

По информации AP, как минимум два пилота американских авиакомпаний заявили о том, что система автоматического пилотирования провоцировала произвольный наклон самолета.

По сведениям агентства, вскоре после включения автопилота происходил резкий наклон носовой части судна, однако после деактивации системы проблема исчезала.

Крутоусов считает, что речь идет о серьезной проблеме и рано или поздно аналогичная катастрофа с 737 MAX могла произойти вновь.

«Машина должна быть выведена из пассажирских перевозок – по крайней мере до тех пор, пока проблему не ликвидируют», – заключил эксперт.

Черные ящики направлены во Францию

Вечером 13 марта власти США вынесли решение о приостановке полетов Boeing 737 MAX до особого распоряжения. Этому предшествовали аналогичные меры со стороны авиационных надзорных ведомств по всему миру, и Соединенные Штаты оставались последним крупным оператором 737 MAX.

В ходе брифинга в Белом доме, на котором стало известно о решении в отношении 737 MAX, президент США Дональд Трамп выразил надежду, что Boeing найдет выход из положения.

«Boeing – это невероятная компания. Сейчас они очень напряженно работают. Надеюсь, что они быстро найдут ответ, но до тех пор самолеты будут находиться на земле», – сказал президент США.

В самой компании поддержали решение американских властей, однако выразили уверенность в безопасности своих самолетов. Boeing порекомендовал профильным ведомствам США приостановить полеты 737 MAX, объяснив такое предложение мерами предосторожности.

Отметим, что агентство Reuters сообщило о вероятности допуска 737 MAX к полетам без пассажиров, сославшись на возможность соответствующего решения со стороны Федерального авиационного управления США.

Сообщений о ходе расследования авиакатастрофы в Эфиопии пока нет, однако надзорные органы США связали свое решение о приостановке полетов 737 MAX именно с новой информацией о крушении рейса.

Тем временем черные ящики с разбившегося лайнера доставили для изучения в Бюро по расследованию авиационных происшествий. Власти Эфиопии ранее попросили помощи у Франции в расшифровке материалов с места крушения.

«Эфиопская делегация во главе с Бюро по расследованию авиационных происшествий (AIB) отправила регистратор полетных данных (FDR) и речевой самописец (CVR) в Париж для расследования», – говорится в Twitter-аккаунте авиакомпании Ethiopian Airlines.

Заслуженный летчик-испытатель России, замгендиректора Государственного института гражданской авиации Рубен Есяян в беседе с RT предположил, что Boeing 737 MAX будут отстранены от полетов на все время расследования катастрофы в Эфиопии.

«Самолеты Boeing 737 MAX не будут использовать до тех пор, пока компания, изучив черные ящики, не определит настоящую причину катастроф. После этого уже будут говорить о решении проблемы», – сказал эксперт.

По его мнению, самолеты указанных моделей вернуться к работе еще не скоро.

«С этим самолетом произошли две очень тяжелые катастрофы, так что компания возьмет паузу и будет срочно выяснять их причины. Продолжительное время эти самолеты будут стоять без использования в ряде стран», – заключил эксперт.

<https://russian.rt.com/russia/article/611181-rossiya-boeing-737-max>

На ту же тему:

<https://rns.online/opinions/K-kakim-posledstviyam-privedet-krushenie-Boeing-737-Max-2019-03-14/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; РОСАВИАЦИЯ ЗАПРЕТИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РФ

Росавиация закрыла небо РФ для лайнеров Boeing 737 MAX, сообщил глава ведомства Александр **Нерадько** журналистам в четверг.

«**Росавиация** через средства авиационной связи разослала уведомления NOTAM для всех, кто летает о том, что в воздушном пространстве РФ полеты самолетов этой модификации до особого указания запрещены», – сказал глава **Росавиации**, уточнив, что запрет касается модификаций Boeing 737 MAX 8 и 9.

Вместе с тем, по его словам, «ни вчера, ни позавчера самолеты этого типа полеты над территорией РФ не осуществляли».

Решение о снятии запрета, добавил А.**Нерадько**, будет основываться на анализе «тех директив и сообщений, которые будут поступать от Федеральной авиационной администрации США, Национального бюро по безопасности на транспорте и самой компании Boeing».

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/rosaviaciya-zapretila-polyoty-boeing-737-max.html>

<https://rg.ru/2019/03/14/rossia-zakryla-svoe-nebo-dlia-poletov-boing-737-max-8-i-9.html>

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-zapretila-poleti-Boeing-737-Max-nad-Rossiei-2019-03-14/>

<https://tass.ru/ekonomika/6215584>

<https://russian.rt.com/russia/article/611181-rossiya-boeing-737-max>

<https://ria.ru/20190314/1551785362.html>

https://www.gazeta.ru/comments/2019/03/14_e_12241885.shtml

<https://www.gazeta.ru/business/2019/03/14/12242233.shtml>

<https://www.mk.ru/social/2019/03/14/zamglavy-mintransa-rf-yurchik-nazval-prichinu-krusheniy-boeing737-max.html>

ТВ:

https://www.vesti.ru/doc.html?id=3126146&utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

<https://www.vestifinance.ru/videos/46657>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201903141253-fvei.htm

https://mir24.tv/news/16352500/rosaviaciya-zapretila-polety-boeing-737-max-v-vozdushnom-prostranstve-rf?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

- 5 Канал # Известия, Санкт-Петербург, 15 марта 2019
- ТВ Центр # События. 25-й час, Москва, 15 марта 2019
- ТВ Центр # События, Москва, 14 марта 2019
- Рен ТВ # Новости, Москва, 14 марта 2019

- НТВ # Сегодня, Москва, 14 марта 2019
- РБК ТВ # Главные новости, Москва, 14 марта 2019
- РБК ТВ # Главные новости, Москва, 14 марта 2019
- Рен ТВ # Новости, Москва, 14 марта 2019
- РБК ТВ # Главные новости, Москва, 14 марта 2019
- 1 Канал # Новости, Москва, 14 марта 2019
- РБК ТВ # Главные новости, Москва, 14 марта 2019
- ТВ Центр # События, Москва, 14 марта 2019
- Россия 1 # Вести, Москва, 14 марта 2019
- Общественное телевидение России, Москва, 14 марта 2019
- 5 Канал # Известия, Санкт-Петербург, 14 марта 2019
- РБК ТВ # Главные новости, Москва, 14 марта 2019
- РБК ТВ # Главные новости, Москва, 14 марта 2019

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; МЕДВЕДЕВ ОСВОБОДИЛ ОТ ДОЛЖНОСТИ ЗАМГЛАВЫ РОСАВИАЦИИ КЛИМА, КОТОРОГО КРИТИКОВАЛИ ПОСЛЕ КРИЗИСА «ВИМ-АВИА»

Премьер РФ Дмитрий Медведев освободил от должности заместителя руководителя **Росавиации** Олега Клина, соответствующее распоряжение от 13 марта опубликовано на сайте правительства.

«Освободить Клима Олега Олеговича от должности заместителя руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** по его просьбе», – говорится в распоряжении.

О.Клим курировал в **Росавиации** коммерческие воздушные перевозки.

В октябре 2017 года после кризиса с авиакомпанией «ВИМ-Авиа» Генпрокуратура РФ предлагала **Минтрансу** рассмотреть вопрос о соответствии О.Клима, а также главы **Росавиации** Александра **Нерадько** занимаемым должностям.

В Генпрокуратуре при этом заявляли, что **Росавиация** проводит сертификационный и лицензионный контроль авиакомпаний «зачастую формально», а процедуры не отвечают требованиям закона. Нерезультативные проверки и ненадлежащее выполнение контрольных функций «носят системный характер», отмечали в ведомстве.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Medvedev-uvolil-zamestitelya-glavi-Rosaviatsii-Olega-Klima-2019-03-14/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; АЭРОПОРТЫ РФ В 2019Г ПОЛУЧАТ ИЗ БЮДЖЕТА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ БОЛЕЕ 30 МЛРД РУБ. – РОСАВИАЦИЯ

Аэропорты России в 2019 году получат на реконструкцию аэродромной инфраструктуры более 30 млрд руб. бюджетных средств, заявил глава **Росавиации** Александр **Нерадько** на заседании коллегии ведомства в четверг.

«В 2019 году на реконструкцию и строительство аэродромных комплексов планируется направить более 30 млрд руб. бюджетных средств, в том числе на реализацию мероприятий в Дальневосточном регионе – более 10 млрд руб.», – сказал А.**Нерадько**.

Приоритетными проектами в этом году, по его словам, будет подготовка аэропорта Челябинска к проведению саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году, завершение строительства нового аэропорта Саратова «Гагарин», третьей взлетно-посадочной полосы в московском «Шереметьево», реконструкция аэродромов на Дальнем Востоке, в том числе ВПП в Хабаровске.

Кроме того, в этом году планируется подписать концессионные соглашения с аэропортами «Домодедово» и «Внуково», отметил глава **Росавиации**.

ТВ:

<https://otr-online.ru/news/vlasti-napravyat-bolee-30-mlrd-rublej-na-stroitelstvo-i-rekonstrukciyu-aerodromov-122199.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; СОГЛАШЕНИЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ MC-21 ПРОХОДИТ СОГЛАСОВАНИЕ В EASA – РОСАВИАЦИЯ

Соглашение в области летной годности между **Росавиацией** и Европейским агентством безопасности полетов (EASA), которое необходимо, в том числе, для международной сертификации и экспорта самолета MC-21, проходит согласование в европейском ведомстве.

«У нас прошла проверка EASA, замечаний к нашей системе сертификации нет. Соглашение нами отработано, сейчас это соглашение проходит внутренние процедуры согласования в EASA», – заявил глава **Росавиации** Александр **Нерадько** журналистам в четверг.

Ранее вице-премьер Юрий Борисов призвал реализовать соглашение между **Росавиацией** и EASA в I квартале 2019 года, то есть до апреля.

«Насколько они (согласования в EASA – ИФ) там затянутся, я не знаю, но с нашей стороны все работы сделаны, и никаких упреков со стороны группы аудиторов в наш адрес не было», – отметил А.**Нерадько**.

Он также заявил, что по факту система международной сертификации российской авиатехники «уже работает».

«Наши специалисты на постоянной основе бывают в EASA, представители EASA бывают в «Иркут» (МОЕХ: IRKT) (производитель MC-21 – ИФ). Очередной визит в Кельн в EASA по вопросу сертификации MC-21 состоится 21 марта. То есть подписание этого документа не является препятствием для нашей совместной работы», – сказал глава **Росавиации**.

Семейство пассажирских узкофюзеляжных лайнеров MC-21 («Магистральный самолет XXI века») – гражданский проект ПАО «Корпорация «Иркут» при участии предприятий «Ростеха». Базовой версией самолета является MC-21-300 вместимостью до 211 пассажиров, также планируется организовать серийный выпуск MC-21-200, вмещающего до 165 пассажиров.

Сертификация MC-21 по европейским стандартам, которая позволит экспортировать самолет, стартовала в начале февраля, говорил глава ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) Юрий Слюсарь, имея в виду начало испытательных полетов с летчиками EASA на борту.

RNS; 2019.03.14; ПУШКОВ РАСКРИТИКОВАЛ РУКОВОДСТВО РОСАВИАЦИИ ЗА ЗАТЯГИВАНИЕ С РЕШЕНИЕМ ПО BOEING 737 MAX

Член Совета Федерации Алексей Пушков в своем Twitter раскритиковал руководство **Росавиации** за затягивание с решением по запрету полетов лайнеров серии Boeing 737 Max.

«Есть вопрос к руководству **Росавиации**: а если бы в США не отменили полеты и Боинг сам не рекомендовал бы всем перевозчикам в мире приостановить полеты моделей Max 8 и 9, **Росавиация** так и не приняла бы никаких мер? Защищали бы порочную модель до последнего?», – заявил Пушков.

<https://rns.online/transport/Pushkov-raskritikoval-rukovodstvo-Rosaviatsii-za-zatyagivanie-s-resheniem-po-Boeing-737-Max-2019-03-14/>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pushkov-o-reshenii-Rosaviatsii-po-Boeing-737-Max-luchshe-pozdno-chem-nikогда--2019-03-14/>

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.03.14; «РОСАВИАЦИЯ» ЗАПРЕТИЛА ПОЛЕТЫ НАД НАШЕЙ СТРАНОЙ «BOEING 737 MAX 8»

ВЕДУЩИЙ: «Росавиация» запретила полеты над нашей страной «Boeing 737 MAX 8», после того, как два таких лайнера меньше чем за полгода разбились в октябре в Индонезии, 10 марта в Эфиопии. Погибли 346 человек. 15 марта с «черными ящиками» эфиопского самолета начнут работу следователи во Франции. Все имеющиеся в мире – 371 MAX 8 – на стоянках аэропортов. Последними эксплуатацию приостановили Соединенные Штаты – до тех пор, пока американский авиаконцерн не улучшит программное обеспечение для этого семейства. В первую очередь это касается автоматики, которая отслеживает в полете положение носа относительно горизонта и при необходимости опускает его. Иногда – опускает фатально.

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.03.14; ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX

В: Россия сегодня вслед за Европой и США запретила полеты самолетов Boeing модификации 737 MAX. После катастрофы воздушного судна в Эфиопии в минувшее воскресенье от его использования уже отказались десятки стран. Америка держалась до последнего, и только накануне поздно вечером, после того, как к запрету присоединилась Канада, Трамп лично потребовал приземлить флагманскую модель американского концерна. В студии наш обозреватель Татьяна Ремезова. Татьяна, нам, конечно, важнее всего – как этот запрет отразится на российских авиакомпаниях.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Эрнест, пассажиры российских авиакомпаний этот запрет ощутят в наименьшей степени, однако действовать он будет бессрочно.

АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО, РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: Сегодня **Росавиация** направила NOTAM, это так называемое уведомление, для экипажей воздушных судов иностранных государств о том, что Российская Федерация прекращает, не предоставляет воздушное пространство Российской Федерации для полетов этих самолетов. После того, как **Росавиация** получила официальное уведомление со стороны Федеральной авиационной администрации и фирмы Boeing.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: На эту минуту небо для 737-го MAX 8 закрыли в общей сложности более 40 стран. Перевозчикам пришлось временно приземлить порядка 350 бортов, но это полбеда. Boeing подписал контракты на поставку еще пяти тысяч таких самолетов по всему миру. В России эксплуатируются два Boeing новейшей модели: ими летает авиакомпания «Глобус», входящая в группу S7, и еще более 70 самолетов собираются купить российские авиакомпании, заключив сделки на 4 миллиарда долларов. Двадцать лайнеров должна была получить «Победа», 14 – «Уральские авиалинии», 30 бортов заказала Utair. Поставки должны начаться уже через полгода, но теперь покупка может не состояться.

ОФИЦИАЛЬНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ КОМПАНИИ UTAIR: Utair ждет результатов расследования и не планирует получать Boeing 737 MAX, пока не получит стопроцентную гарантию его безопасности от производителя.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Черные ящики разбившегося борта направлены во Францию, авиационные власти США деталей не раскрывают, но решение приземлить Boeing приняли после прослушивания речевых самописцев. Впрочем, 5 бортов 737 MAX, по данным Flightradar, все еще в небе, над США и Латинской Америкой.

В: Вообще-то, всемирный запрет – это колоссальный репутационный прежде всего удар по Boeing. Устоит ли корпорация после такого?

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Эрнест, учитывая, что главный лоббист Boeing – сам Дональд Трамп, компания, вероятно, отряхнется и пойдет дальше. Даже после

объявления запрета на полеты и соболезнований семьям погибших, президент не удержался от похвалы.

ДОНАЛЬД ТРАМП, ПРЕЗИДЕНТ США: Boeing – потрясающая компания. И сейчас они работают в поте лица. Пусть господь благословит Америку, и пусть господь благословит Boeing.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Глава корпорации – регулярный гость «Трампа-Тауэра», а президент частенько посещает заводы концерна. Действующий министр обороны США Патрик Шанахан – бывший вице-президент Boeing. И наоборот, покинувшая кресло постпреда США в ООН Никки Хейли получила другое – в совете директоров авиаконцерна. Провалом конкурента, безусловно, воспользуется европейский Airbus. Премьер Эфиопии уже обсудил с Макроном возможность покупки новых А-350 и А-320. Ну, а крупные туристические сайты на этой неделе добавят опцию выбора воздушного судна, которое будет осуществлять перелет.

В: Спасибо, Татьяна. Это была наш обозреватель Татьяна Ремезова.

5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.14; РОСАВИАЦИЯ ЗАПРЕТИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX

ВЕДУЩАЯ: **Росавиация** закрыла воздушное пространство страны для Boeing 737 MAX. Запрет бессрочный, будет действовать до тех пор, пока эксперты не объяснят, почему такая машина рухнула в Эфиопии. Кстати, лайнер этой модели российские авиакомпании поставили в ангар. Впрочем, это не должно создать особых проблем для пассажиров. На данный момент в эксплуатации всего 2 таких Boeing, их заменят 320-ые «Аэрбасы».

Александр **НЕРАДЬКО**, глава **Росавиации**: Это нормальная практика. Поэтому мы следовали этой практике, мы консультировались с нашей авиакомпанией «Глобус». Мы консультировались с Федеральной авиационной администрацией США и консультировались с представителями фирмы Boeing.

ВЕДУЩАЯ: В **Росавиации** советуют пассажирам внимательнее следить за расписанием, особенно это касается международных направлений. Не все перевозчики успевают заменить опасные Boeing из-за этого расписание рейсов могут скорректировать. На стоимости авиабилетов ситуация никак не отразится. От полетов на Boeing-737 MAX отказались почти все страны. первыми это сделали Китай, Австралия, Индия, последними присоединились США и Канада.

НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.03.14; БЕСПОЛЕТНАЯ ПРОГРАММА

В: Россия закрыла небо для Boeing модели 737 MAX 8 и MAX 9. Соответствующее решение приняла **Росавиация**. По словам главы ведомства Александра **Нерадько**, ни вчера, ни позавчера самолеты этих моделей не летали над страной. В России всего два подобных лайнера и принадлежат они компании S7. Авиаперевозчик два дня назад принял решение приостановить их использование. Накануне список из десятков стран, запретивших полеты таких Boeing, дополнили США. Хотя в Белом доме называли подобное решение преждевременным. Дональд Трамп заявил, что Boeing – великолепная компания, но ее самолеты не смогут взлететь, пока она не разберется с проблемами. Временно отказаться от использования бортов этой модели рекомендовали и в самой корпорации. Boeing 737 MAX 8 «Эфиопских авиалиний» потерпел крушение утром 10 марта. На борту находились 157 человек, в том числе трое россиян. Все погибли.

(досье)

В: В среду в руководстве авиакомпании заявили, что пилоты разбившегося самолета перед катастрофой сообщали о проблемах с управлением. Об этом свидетельствуют и записи переговоров с диспетчерами.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ПУТИН РАССМАТРИВАЕТ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВО КАК ВАЖНЕЙШЕГО УЧАСТНИКА В ДЕЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Президент РФ Владимир Путин рассчитывает на тесное партнерство с бизнес-сообществом в реализации национальных проектов.

«Мы с вами встречаемся на этапе, когда разворачивается работа по реализации национальных проектов, планов инфраструктурного развития. И вновь хотел бы подчеркнуть, говорил уже об этом не один раз, скажу сегодня еще раз обязательно: бизнес их непосредственный и важнейший участник», – сказал В.Путин, выступая на съезде РСПП в Москве в четверг.

Он добавил, что рассчитывает на самое тесное и результативное партнерство в реализации этих проектов. «То, что цели, которые мы ставим, станут точкой приложения капиталов, кадрового потенциала и деловой активности, делового таланта российских предпринимателей, я практически не сомневаюсь. И рост вашей конкурентоспособности будет означать укрепление и прогресс всей страны», – сказал глава государства.

В.Путин подчеркнул, что появятся новые рабочие места, повысится качество жизни граждан РФ.

Он отметил стремление российских компаний инвестировать в программы развития страны, активно и содержательно участвовать в реализации национальной повестки.

«Отмечу, что на рабочей встрече под руководством Александра Николаевича Шохина (глава РСПП – ИФ) и Антона Германовича Силуанова (первый вице-премьер – министр финансов – ИФ) рассмотрена почти тысяча таких проектных инициатив. На их основе уже подготовлено 250 инвестиционных заявок общим объемом 12,1 трлн рублей», – сказал В.Путин, заметив, что речь идет о капиталовложениях в общественно важные направления, ключевые для роста экономики.

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.14; УВЕРЕННЫЙ КЛИМАТ: ВЛАСТЬ ДАЛА БИЗНЕСУ ГАРАНТИИ ПАРТНЕРСТВА; ГОСУДАРСТВО ГОТОВО РАБОТАТЬ С ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМИ НА РАВНЫХ УСЛОВИЯХ

Российские предприниматели должны стать полноценными участниками процесса реализации нового пакета национальных проектов, которые запущены в 2019 году. Это заявление президента Владимира Путина стало лейтмотивом пленарного заседания, закрывающего очередной съезд РСПП. Государство готово вести переговоры на партнерских условиях и максимально учитывать пожелания предпринимателей, заверил российский лидер. При этом многие бизнесмены, как показало голосование на съезде, до сих пор считают, что пока их часто рассматривают лишь в качестве «кошелька».

Президент начал свое выступление с напоминания, что встреча проходит на этапе начала реализации национальных проектов и планов инфраструктурного развития. Он еще раз подчеркнул, что бизнес – непосредственный и важнейший участник этих проектов.

- Рассчитываю здесь на наше самое тесное, результативное партнерство, на то, что цели, которые мы ставим, станут точкой приложения капиталов, кадрового потенциала и деловой активности, делового таланта российских предпринимателей, – подчеркнул Владимир Путин.

Реализация национальных проектов при содействии бизнеса станет фундаментом для повышения качества жизни граждан страны, отметил глава государства. Именно ради этого, собственно, эти проекты и затевались. Почему так важна помощь бизнеса, очевидно: предполагается, что расходы на реализацию нацпроектов за шесть лет составят 25,7 трлн рублей, что является ощутимой нагрузкой на бюджет даже в условиях профицита. Поэтому планировалось, что по крайней мере 7,5 трлн из них удастся привлечь у бизнеса.

При этом бизнес уже сейчас готов инвестировать в программы развития страны более 12 трлн рублей, сообщил Владимир Путин. Проектные инициативы именно на такую сумму

были рассмотрены в ходе рабочей встречи под руководством главы РСПП Александра Шохина и министра финансов, первого вице-премьера Антона Силуанова. На основании этих инициатив уже подготовлено 250 инвестиционных заявок.

В ответ предприниматели ждут от государства решительных шагов. Власть, по мнению бизнеса, способна взять на себя часть рисков, неизбежно возникающих при долгосрочном инвестировании. Как подчеркнул в своем выступлении президент, все эти позиции необходимо четко зафиксировать в законе о поощрении и защите капиталовложений.

Защита нападениям

Именно этой законодательной инициативе была посвящена большая часть пленарного заседания на съезде РСПП. О ней много говорил как Владимир Путин, так и участники дискуссии.

Появление законопроекта о защите капиталовложений для новейшей истории России – явление редкое и даже исключительное. Родилась инициатива из весьма недружественного для бизнеса предложения помощника президента Андрея Белоусова об изъятии сверхдоходов у металлургических и химических компаний на финансирование инвестиционных задач государства. Задач, прежде всего связанных с реализацией майских указов и нового пакета национальных проектов. Идея вызвала бурное сопротивление крупного бизнеса, который призвал власти к переговорам для поиска взаимовыгодного варианта. И власть прислушалась.

Законопроект о защите инвестиций стал компромиссом между бизнесом, Минфином и автором инициативы. Вместо очередного рычага давления на предпринимателей в перспективе они могут получить мощный стимул для долгосрочного инвестирования в национальные и инфраструктурные проекты при поддержке государства.

В России должна появиться новая модель инвестиционных проектов, предполагающая, что бизнес будет заключать с государством соглашения о защите и поддержке капиталовложений. Государство, в свою очередь, обещает инвесторам неизменность регуляторных и фискальных условий на весь период реализации проекта (шесть или 12 лет) и гарантирует юридическую защиту капиталовложений. Более того, в соглашениях будет прописано обязательство правительства компенсировать убытки инвесторов, если не удастся создать благоприятную среду.

Сейчас документ проходит межведомственное согласование между Минэкономразвития, Минфином и Минпромторгом. И пока в их позициях есть расхождения – по словам президента, финансовое ведомство ведет себя «более аккуратно». Владимир Путин попросил ускорить принятие законопроекта и обязательно учесть пожелания представителей бизнеса.

Предприниматели в стороне не стоят, заверил Александр Шохин. По его словам, РСПП активно участвует в процессе согласования, позиция бизнеса помогает ведомствам прийти к единому мнению. Ожидается, что в ближайшее время документ будет согласован и до окончания весенней сессии поступит на рассмотрение в Госдуму.

В Минфине со ссылкой на замминистра ведомства Андрея Иванова «Известиям» подтвердили, что основные разногласия между ведомствами удалось снять и согласование документа вышло на финальную стадию.

- Разработка механизмов стимулирования частных инвестиций затянулась, так как сложно в условиях ограниченного объема льгот удовлетворить интересы всех ведомств, – предположил руководитель направления «Макроэкономика» ЦМАКП Дмитрий Белоусов. Основное преимущество законопроекта он видит в том, что документ позволит государству существенно снизить риски инвестиций в экономически нецелесообразные проекты. Частные компании будут участвовать в реализации госпроектов и требовать от них рыночной рентабельности. Соответственно, риски построить инфраструктуру, невостребованную у населения и бизнеса, в этом случае существенно ниже.

- Если потенциал в 12 трлн будет реализован в течение пяти лет, рост инвестиций ускорится на 10-12%, – полагает профессор НИУ ВШЭ Валерий Миронов.

Это, по мнению эксперта, позволит продвинуться к цели увеличения доли инвестиций в основной капитал до 25% ВВП.

Разговор на равных

Общий тон пленарного заседания свидетельствовал о том, что предпринимательское сообщество выступает в процессе создания для себя благоприятных условий в качестве полноценного участника, каким и хочет видеть его правительство и президент.

Политтехнолог Дмитрий Фетисов полагает, что, обозначая задачи на съезде РСПП, Владимир Путин дал крупному бизнесу сигнал, что Кремль ждет от него диалога и активного подключения к реализации национальных проектов.

По мнению главы Агентства политических и экономических коммуникаций (АПЭК) Дмитрия Орлова, очень важно, что содержательной основой выступления президента стало требование ускорить работу по законопроекту о защите капиталовложений.

- От традиционных деклараций о защите бизнеса власть переходит к созданию институциональных гарантий для предпринимателей и инвесторов. Иницирует и стимулирует этот процесс лично президент, – подчеркнул в разговоре с «Известиями» политолог.

В своем выступлении президент еще раз сказал, что рассчитывает на помощь бизнеса в обеспечении роста экономики, отметил основатель компании «Вимм-Билль-Данн» Давид Якобашвили, принимавший участие в съезде. По его мнению, чрезвычайно важно, что на встрече с предпринимателями глава государства подтвердил курс на уменьшение давления на бизнес.

- Владимир Путин дал понять, что рассматривает предпринимателей как партнеров, – рассказал бизнесмен. – К сожалению, в дальнейшем голосование показало, что сам бизнес еще не считает себя равноправным партнером государства.

Как рассказал «Известиям» предприниматель, пока таковыми себя готовы назвать только 12,8% бизнесменов, а более половины уверены, что их рассматривают исключительно в виде «кошелька».

За закрытыми дверями

На встрече с бизнесменами президент ни разу не упомянул о неблагоприятной внешней обстановке, которую принято обвинять в экономических проблемах нашей страны. И тема, которую в своем выступлении поднял глава Счетной палаты Алексей Кудрин, призвавший объединить усилия ведомств для снижения санкционного давления со стороны Запада, осталась нераскрытой. Но во время непубличного общения Владимира Путина с членами бюро правления РСПП обойти вопросы геополитики не удалось. Как сообщил «Известиям» пресс-секретарь президента Дмитрий Песков, на закрытой части обсуждалась тема антироссийских санкций и международная обстановка в целом.

- Президент много рассказывал о геополитике. Александра Шохина возбудили взаимоотношения России с Венесуэлой, Израилем и Японией. Ну и президент, естественно, объяснил, что происходит, – подтвердил основной владелец НЛМК Владимир Лисин.

Много внимания было уделено и вопросам экологии, сообщил «Известиям» Давид Якобашвили.

- По этому направлению есть правильное понимание дальнейшего направления работы, – заметил он.

Действительно, еще на открытой части одним из ключевых пунктов выступления президента стала тема улучшения экологии, причем именно в качестве важнейшего элемента повышения качества жизни населения.

- С этого года, как вы знаете, начался полноформатный процесс обязательного перехода предприятий на наилучшие доступные технологии, на новые экологические стандарты, – напомнил глава государства.

Комплексные экологические разрешения до 2022 года должны внедрить 300 предприятий из первой категории. Президент пообещал представителям бизнеса, что этот процесс затягиваться не будет, а с устаревшей нормативной базой разберутся «как можно скорее».

<https://iz.ru/856469/izvestiia/uverennyi-klimat-vlast-dala-biznesu-garantii-partnerstva>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3909991>

<https://www.kommersant.ru/doc/3910082>

ПРАЙМ; 2019.03.14; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ГТЛК ОДОБРИЛ УЧАСТИЕ КОМПАНИИ В ЦЕНТРЕ ПО РАБОТЕ НАД МАГИСТРАЛЬНЫМ ПЛАНОМ

Совет директоров Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) одобрил участие компании в АНО «Магистраль 2024» – независимом офисе по работе над комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, следует из сообщения ГТЛК.

В сентябре 2018 года газета «Коммерсант» со ссылкой на письмо главы Минэкономразвития Максима Орешкина к вице-премьеру **Максиму Акимову** сообщила о предложении министерства создать независимый офис по работе над комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Минэкономразвития предлагает создать единый центр инфраструктурных компетенций, придав ему форму АНО. Финансирование такого центра в министерстве предлагают «в основном» поручить госкомпаниям, писало издание.

«ПАО «ГТЛК» принять участие в автономной некоммерческой организации «Магистраль 2024», – сообщила в четверг ГТЛК.

В комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 года входят 11 федеральных проектов, 9 из которых направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры – транспортная часть комплексного плана. Этими федеральными проектами предусматривается развитие транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» для перевозки грузов и повышение уровня экономической связанности территории РФ за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

В транспортную часть плана включены проекты: «Европа-Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути».

Реализация транспортной части плана будет способствовать росту экспорта транспортных услуг в 1,5 раза – до 25 миллиардов долларов в 2024 году с 16,9 миллиарда долларов в 2017 году. Также в плане заложено обеспечение к 2024 году связи 100% центров экономического роста скоростными транспортными коммуникациями; повышение уровня транспортной обеспеченности субъектов РФ на 7,7% (по отношению к базовому уровню 2017 года).

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ВОЛОДИН ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ЗАПРОС В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ О ВЫДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ РЕГИОНАМ В РАМКАХ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ

Госдума подготовит обращение к правительству РФ, в котором планирует поднять тему более оперативного доведения до регионов средств на реализацию национальных

проектов, заявил спикер нижней палаты парламента Вячеслав Володин на заседании в четверг.

«Сложилась практика, она сложилась годами, и эта практика сложилась не потому, что есть запреты и ограничения Бюджетного кодекса (БК), а по каким-то иным причинам. Думаю, что в этом вопросе мы разберемся, но совершенно очевидно, что бюджет принимается в ноябре, значит, с 1 января должен работать. И никто не мешает проводить конкурсы и дальше уже в течение ближайших двух месяцев запускать реализацию проектов, не дожидаясь соглашений и дальше уже доведения лимитов, потому что бюджет определяет эти вопросы», – сказал спикер.

В.Володин поручил комитету по бюджету Госдумы подготовить обращение к председателю правительства и рассмотреть его в конце пленарного заседания. «Давайте мы обратимся к председателю правительства, возможно, если необходимо, проведем совместное совещание с участием руководителей профильных комитетов», – сказал спикер, отметив также, что необходимо посмотреть на те направления и сферы, которые больше всего от этого страдают.

Ранее, в ходе выступления от фракций, глава комитета по бюджету Госдумы Андрей Макаров сообщил, что на 1 марта 2019 г. из запланированных к выделению регионам субсидий распределено 1,3%. «Из 616 млрд (рублей) почти 617 млрд, которые распределены субсидии в бюджете и которые должны быть направлены в регионы, на 1 марта распределено 8 млрд 52 млн рублей, что составляет 1,3%», – сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ГОСДУМА ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗМЕНИТЬ МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ И ГОСПРОГРАММ

Госдума РФ на заседании в четверг решила направить в правительство РФ обращение, в котором рекомендует проработать вопрос изменения нормативной базы в части финансирования национальных проектов в следующем бюджетном цикле.

«По мнению Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации, в настоящее время необходимо формирование принципиально нового подхода к правоприменению федеральных и региональных законодательных норм», – говорится в обращении.

Обращение по вопросам реализации национальных проектов и государственных программ направлено на имя главы правительства Дмитрия Медведева.

В документе напоминает, что в федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов предусмотрен значительный объем средств на реализацию национальных проектов и предоставление межбюджетных трансфертов регионам РФ. Так, субсидии бюджетам субъектов РФ утверждены в объеме 617 млрд рублей. «Однако, по данным Федерального казначейства, по состоянию на 12 марта 2019 года субъектам РФ перечислены субсидии в объеме около 10 млрд рублей, что составляет 1,6% от общего объема выделенных средств. До настоящего времени огромные средства просто лежат на казначейских счетах вместо того, чтобы они были использованы для финансирования мероприятий национальных проектов», – говорится в обращении.

При этом депутаты напоминают, что по закону о контрактной системе для заключения контракта по конкурсу требуется до двух месяцев, а реальное подписание контракта по итогам конкурса и начало работы в лучшем случае происходят в мае – июне. «Сложился стереотип, что процедура заключения государственных контрактов может начаться после предоставления межбюджетных трансфертов на основании заключенных соглашений о предоставлении межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов РФ», – отмечается в обращении. Госдума в своем обращении напоминает, что субъект РФ вправе приступить к началу конкурсных процедур на основании сформированных лимитов бюджетных обязательств до заключения соглашений о предоставлении субсидий из федерального бюджета, то есть непосредственно после утверждения регионального бюджета – в

декабре. Кроме того, напоминают депутаты, регион вправе направить на оплату контрактов собственные средства, которые будут возмещены после проверки Федеральным казначейством соответствующих документов.

В обращении депутаты отмечают, что дополнительные доходы консолидированных бюджетов регионов РФ по итогам 2018 года составили 1,712 трлн рублей. Доходы региональных бюджетов за первые два месяца 2019 года превысили доходы за аналогичный период 2018 года на 14,3%. По состоянию на 1 марта 2019 года свободные остатки на счетах субъектов РФ составили 1,961 трлн рублей.

Госдума просит Д.Медведева дать необходимые поручения федеральным министерствам и иным федеральным органам исполнительной власти по скорейшей организации совместной работы с регионами, чтобы средства, которые были изысканы правительством РФ для реализации национальных проектов, могли быть незамедлительно использованы. Просит также дать возможность регионам использовать собственные средства при гарантии сохранения общего уровня софинансирования с возможностью последующего возмещения из федерального бюджета.

«Государственная Дума просит также дать поручение о проработке изменений нормативной базы в части финансирования мероприятий национальных проектов с точки зрения подготовки к следующему бюджетному циклу», – говорится в обращении.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; КРУПНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ГРУППЫ ПРЕДЛОЖИЛИ РФПИ СОЗДАТЬ ФОНД ПОД ИНВЕСТИЦИИ В НАЦПРОЕКТЫ – ДМИТРИЕВ

Несколько крупных российских финансовых групп обратились к Российскому фонду прямых инвестиций (РФПИ) с предложением создать отдельный фонд для инвестиций в национальные проекты, сообщил журналистам глава РФПИ Кирилл Дмитриев в кулуарах съезда РСПП.

«К нам вышло несколько финансовых российских групп с предложением совместно с ними создать фонд для инвестиций в национальные проекты. И мы такие возможности рассматриваем. Это не означает, что мы такой фонд точно создадим. Но мы подтверждаем, что значимое количество членов РСПП к нам с такой инициативой обратилось, именно в рамках того, что бизнес тоже хочет инвестировать в национальные проекты и видит возможность соинвестировать вместе с нами», – сказал К.Дмитриев.

Он не стал называть, какие именно фингруппы вышли с таким предложением.

«Понятно, здесь возникают вопросы, мы все-таки всегда фокусировались на иностранцах (в качестве партнеров и соинвесторов – ИФ), и как будет работать этот фонд, будем ли мы соинвестировать вместе с иностранцами. Поэтому мы только это обсуждаем, но такие обращения к нам были, и мы сейчас думаем, как такой фонд можно было бы структурировать», – пояснил К.Дмитриев.

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.03.15; МИНПРОМТОРГ БРОСИЛ ВЫВОЗ ЭКСПОРТЕРАМ; СУБСИДИИ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТРАТ БУДУТ СОКРАЩЕННЫМИ И ТРУДНОДОСТУПНЫМИ

Как и предполагал “Ъ”, Минпромторг ужесточает доступ к мерам поддержки экспорта: теперь компаниям придется подписывать долгосрочные обязательства по росту экспорта для доступа не только к льготным кредитам, но и к возмещению затрат на транспортировку. Это самая популярная среди промышленников мера, и министерство отвело почти половину бюджета программы на машиностроение. Однако лимит субсидии заметно сократился – с 25% до 11% от стоимости продукции, что не перекрывает транспортные издержки при дальних поставках.

Минпромторг предлагает ужесточить и одновременно сбалансировать между отраслями правила компенсации экспортерам части затрат на транспортировку. Теперь субсидия

входит в промышленную часть нацпроекта «Международная кооперация и экспорт» и с 2020 года дает преференции тем, у кого есть корпоративные программы повышения конкурентоспособности (КППК), включающие долгосрочные обязательства по росту экспортной выручки. К КППК привязаны и льготные кредиты (см. “Ъ” от 25 января и 26 февраля). По остаточному принципу на субсидии смогут претендовать компании с краткосрочными экспортными обязательствами.

В министерстве отмечают, что возмещение затрат на транспорт – наиболее востребованная и эффективная мера господдержки экспорта, в 2017-2018 годах ее получили 230 компаний с общим объемом поставок 408 млрд руб. и средней результативностью предоставления субсидии 20 руб. экспорта на 1 руб. поддержки. Но сама субсидия была «глубоко дефицитной», признают в Минпромторге, и наблюдалась отраслевая несбалансированность ее распределения.

Теперь 48% объема субсидии получит машиностроение, а 45% – перерабатывающие отрасли. Фиксировать доли пришлось потому, что основной объем (до 70%) субсидии выбирали отрасли с низким уровнем передела (леспром, производство цемента, гипса и т. д.). Лимит годовой субсидии на одну компанию составит 1/16 от бюджета программы, но не более 700 млн руб. Причем автопром сможет в этом году претендовать на средства, недополученные в 2018 году. Финансирование оказалось выбрано к концу лета, и концерны, по данным “Ъ”, недополучили десятки и сотни миллионов рублей. В аппарате профильного вице-преьера Дмитрия Козака “Ъ” пояснили, что поддерживают возмещение затрат автопрому.

Дмитрий Козак, вице-премьер РФ, 14 марта Дмитрий Козак, вице-премьер РФ, 14 марта

У нас нет права допускать примитивное освоение бюджетных средств

Однако есть и плохие для промышленников новости: лимит субсидируемых затрат снизился с 25-27,5% от стоимости поставляемой продукции до 11% для производителей и 13% для иных юрлиц.

Это, по словам источников “Ъ”, может осложнить доступ к удаленным рынкам, где затраты на транспортировку достигают 22%. На снижение размера субсидии жаловалась «РМ Рейл», поставляющая вагоны на Кубу. Там рассчитывают, что прежний порядок начисления субсидий останется: «Это важно для контрактов, которые были заключены в 2018 году с учетом уже гарантированной поддержки. Редакции, где предусмотрено менее 25%, не смогут компенсировать расходы».

Долгосрочные обязательства по росту экспортной выручки накладывают на производителей серьезные ограничения, говорит Денис Максимкин из «Росспецмаша» (лобби машиностроителей). Кроме того, система не дает возможности за счет субсидии увеличить долю на падающем рынке, например в Германии или Болгарии, добавляет он. Господин Максимкин подтверждает, что на удаленных рынках лимита в 11% «категорически недостаточно»: чтобы компенсировать расходы на транспортировку, он должен превышать 22%. При этом, подчеркивает он, господдержка нужна именно на удаленных рынках. Также, по мнению эксперта, в формуле расчета результативности субсидии есть системная ошибка: она допускает случаи, когда ежегодное снижение объема поставленной продукции приводит к росту показателя, а превышение фактических поставок над планом – к его снижению.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, компенсация транспортных издержек наиболее актуальна для автопрома и вагоностроения – в силу длинных плеч поставок и профицита мощностей: для этих отраслей экспорт – альтернатива сворачиванию производства. Субсидировать экспорт необходимо, уверен эксперт, иначе РФ уступит позиции на внешних рынках странам с масштабными программами поддержки экспорта, таким как Германия или Китай.

<https://www.kommersant.ru/doc/3910031>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.03.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО СПОСОБ СНИЗИТЬ ЦЕНУ БЕНЗИНА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ; СЕЙЧАС СТОИМОСТЬ ТОПЛИВА В ОКРУГЕ САМАЯ ВЫСОКАЯ В РОССИИ

Правительство предложило установить скидку к тарифу на транспортировку железнодорожным транспортом бензина, дизельного топлива и авиакеросина на Дальний Восток, а к тарифу на перевозку топлива, поставляемого на экспорт, ввести надбавку.

Предложенные меры должны применяться с учетом экономического эффекта для РЖД и нефтяных компаний, говорится в протоколе совещания 7 марта у вице-премьера Дмитрия Козака («Ведомости» ознакомились с копией протокола совещания, его достоверность подтвердил представитель Козака). Также перевозчикам топлива в восточном направлении может быть предоставлен приоритетный доступ к железнодорожной инфраструктуре. Вице-премьер поручил ФАС, Минтранс, Минэнерго и Минэкономразвития до 30 марта подготовить предложения по этим вопросам.

Цель этих мер – сделать поставки топлива в Дальневосточный федеральный округ (ДФО) выгодными для нефтеперерабатывающих заводов вне региона, создать там дополнительное предложение продукта и сбить оптовые цены на топливо в регионе, пояснил представитель Козака.

Минэнерго уже предлагало снизить стоимость поставок топлива в ДФО по железной дороге и рассчитывало экономический эффект от снижения тарифов на 50% и 30%, рассказал представитель ведомства (результаты анализа он не сообщил). Чтобы избежать выпадающих доходов РЖД, министерство предлагает пропорционально увеличить тарифы на западные направления.

Меры по снижению тарифов были инициированы ФАС, рассказал через представителя заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин. Это нужно, чтобы «усилить условия конкуренции с заводами, расположенными в ДФО», сказал Голомолзин.

Представители РЖД и Минэкономразвития отказались от комментариев. Нефтяные компании не ответили на запросы «Ведомостей».

На Дальнем Востоке самые высокие цены на топливо среди регионов России. В среднем литр дизельного топлива в ДФО стоит более 49,5 руб. за литр (46 руб. в центральной России), бензин Аи-92 – около 43 руб. за литр (42 руб. в Центральном округе), рассказала эксперт центра энергетической московской школы управления «Сколково» Екатерина Грушевенко. Для ДФО характерен высокий разброс цен по региону: разница может достигать 16 руб. за литр, говорит она.

По данным Thomson Reuters Kortex на 8 марта, 1 т авиакеросина на Дальнем Востоке стоит 67 033 руб., в то время как в Центральном округе – 59 555 руб.

В ДФО всего два нефтеперерабатывающих завода – Комсомольский (принадлежит «Роснефти») и Хабаровский (владелец – «Нефтегазхолдинг» Эдуарда Худайнатова), напоминает Грушевенко: «При этом если один из заводов выходит на ремонт, это создает дефицит топлива в регионе».

Нефтепродукты на Дальний Восток поставляют также заводы из других регионов, например Ангарский и Ачинские предприятия «Роснефти», Омский НПЗ «Газпром нефти». Около 25% топлива в ДФО завозится из Сибирского и Уральского федеральных округов, добавил представитель Минэнерго. Решить проблему с топливом в ДФО могло бы строительство в Приморском крае Восточной нефтехимической компании (ВНХК). Этот проект «Роснефти» обсуждается несколько лет, окончательного решения по нему пока нет. По мнению Грушевенко, возможность поставок нефтепродуктов из других регионов России вполне может помочь решить временные проблемы ДФО, но не будет панацеей.

Скидка к тарифу вряд ли повлияет на объемы поставок, оптовые и розничные цены на топливо, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: «Только жесткий государственный контроль за ценообразованием по всей цепочке поставок

нефтепродуктов может позволить транслировать скидку на железнодорожные перевозки в розничную цену». При этом надбавки к тарифам на экспортные перевозки могут негативно повлиять на погрузку нефтеналивных грузов и планы РЖД по ее увеличению, заключает эксперт.

У чиновников были и другие варианты решения проблемы с топливом для ДФО. Например, ФАС предлагала применить своповые схемы: экспортировать профицитное для России топливо на зарубежные рынки и импортировать дефицитное. «Россия может поставлять дизельное топливо в Европу, а замещать его поставками [бензина] из Кореи», – объяснял Голомолзин в 2013 г. Предложение не было реализовано.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/14/796436-benzina>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; МАКСИМ ГЛЕБОВ; 2019.03.14; КЛЮЧЕВАЯ ФИГУРА – ИНСПЕКТОР; ИМЕННО ОТ ЕГО РАБОТЫ ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПассажиРОВ

Грядет очередная итоговая коллегия **Ространснадзора**. Предыдущий опыт показывает, что проблем набирается более чем достаточно. Самое время их обсудить и принять коллективное решение.

И не стоит забывать, что в центре внимания, как правило, находятся государственные инспекторы. Об их работе на местах – наш сегодняшний рассказ.

Масса нарушений у центра «МЕГА»

Сотрудники **министерства транспорта** Ростовской области и Южного управления государственного автодорожного надзора на конечном остановочном пункте у торгового центра «МЕГА» провели контрольные мероприятия в отношении подвижного состава ООО ТК «Авто-Лайн». Проверки были инициированы в связи с неоднократными обращениями граждан с жалобами на неудовлетворительное состояние автобусов, курсирующих по межмуниципальному маршруту № 85А Ростов-на-Дону (СО «Изумруд») – ТЦ «МЕГА».

На месте выявлены следующие факты: в автобусах отсутствовали или не функционировали ремни безопасности, не работали замки дверей кузова, предусмотренные конструкцией транспортного средства, а также устройства приведения в действие аварийного выхода. Салоны автобусов переоборудованы – перевозчик изменил схему расположения пассажирских сидений. Отсутствовали медицинские аптечки и огнетушители, обнаружена трещина лобового стекла, зафиксированы нарушения требований законодательства к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства.

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

Таким образом, были установлены факты осуществления предпринимательской деятельности перевозчиком ООО ТК «Авто-Лайн» с нарушением условий, предусмотренных лицензией, что влечет за собой наложение административного штрафа на должностных лиц в размере 20 тыс. руб., на юридических лиц – 100 тыс. руб.

И снова нелегалы

Транспортную компанию «Ак Барс Трансфер», которая возит пассажиров из Казани в Набережные Челны, оштрафовали на 300 тыс. руб. И, как выяснилось, это не первое подобное наказание.

Проблема с нелегальными перевозчиками в Татарстане существует не первый год. По республике колесят автобусы компаний, у которых нет ни разрешения, ни лицензии на этот вид деятельности. Помимо того, что такие фирмы не платят налоги и создают конкуренцию своим добросовестным коллегам, они еще и не дают никаких гарантий безопасности пассажирам. К примеру, если автобус вдруг сломается на полпути, пассажирам скорее всего придется самим решать, как добираться до пункта назначения.

«Перевозка пассажиров строго регламентирована федеральными законами, а «Ак Барс Трансфер», игнорируя все требования, занимается перевозкой фактически незаконно. В частности, под видом заказных осуществляет регулярные перевозки пассажиров», – рассказал заместитель начальника Средне-Волжского межрегионального управления государственного автодорожного надзора **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** Радик Рамазанов.

Дело в том, что осуществлять перевозки по регулярным маршрутам достаточно выгодно, однако необходимо соблюдать ряд требований. К примеру, выезд должен осуществляться строго с автовокзала, водитель обязан регулярно проходить медкомиссию, автобус должен быть оборудован тахографом и системой ГЛОНАСС. Кроме этого, налоговые сборы для компаний, выполняющих регулярные перевозки, значительно выше, чем для тех, кто ездит по заказным.

«К нам обратилась общественная организация «Автоспасс», которая провела исследование. Они изучили, как ездит «Ак Барс Трансфер», предоставили чеки, билеты и время, когда они выезжают. И таким образом доказали, что автобусы компании ездят по регулярным маршрутам. В связи с этим нами было принято решение привлечь их к административной ответственности за перевозку пассажиров на регулярных маршрутах без карты допуска», – рассказал Радик Рамазанов.

Сотрудниками территориального отдела Госавтодорнадзора по Республике Дагестан во взаимодействии с УГИБДД МВД по Республике Дагестан и администрацией г. Махачкалы проведены на маршрутах города плановые рейдовые мероприятия с целью пресечения незаконных перевозок.

С начала этого года выявлено более 30 перевозчиков, которые перевозили пассажиров незаконно, подвергая их жизнь и здоровье опасности.

Общая сумма наложенных на них штрафов составила 1 млн 350 тыс. руб. В настоящее время в отношении тех, кто умышленно игнорирует транспортное законодательство, сотрудниками **Ространснадзора** применяется такая мера административного воздействия, как арест транспортного средства. Городской администрацией для этого созданы все необходимые условия. Работа в этом направлении будет проводиться системно.

Арестованные транспортные средства работали на маршруте и были зарегистрированы в несуществующем реестре городских маршрутов. Об этом сообщил старший государственный инспектор дагестанского управления **Ространснадзора** Раджаб Магомедов.

«Заплутавшие» квадрокоптеры

Новосибирской транспортной прокуратурой по результатам мониторинга сети Интернет установлено, что на одном из сайтов размещен ролик видеосъемки реки Обь, созданный с использованием беспилотного летательного аппарата.

В ходе проверки соблюдения законодательства о безопасной эксплуатации воздушного транспорта установлено, что в конце февраля в районе ул. Приморской Советского района г. Новосибирска в период с 17 часов 30 минут до 17 часов 45 минут местным жителем осуществлен запуск беспилотного летательного аппарата типа «квадрокоптер». Вопреки требованиям закона полет осуществлен в отсутствие плана, без соответствующих разрешений органов регулирования воздушного движения и органов местного самоуправления.

В связи с незаконным использованием собственником беспилотного летательного аппарата воздушного пространства в зоне маневрирования воздушных судов, следующих на посадку в аэропорт Новосибирска (Толмачево), Новосибирской транспортной прокуратурой в отношении правонарушителя возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном частью 2 статьи 11.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Управлением государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Сибирскому федеральному округу владелец квадрокоптера привлечен к административной ответственности, ему назначено наказание в виде штрафа в размере 3 тыс. руб.

Красноярское управление

госавианадзора оштрафовало на 3 тыс. руб. жителя Томска, который запустил над поселком Диксон на Таймыре квадрокоптер для видеосъемки.

Как пояснил Норильский транспортный прокурор Руслан Романов, правонарушение состояло в том, что турист не уведомил надзорные ведомства о том, что намерен поднять в воздух летающий дрон.

- Любой взлет воздушного судна, а квадрокоптер – это и есть воздушное судно – должен производиться по согласованию с органами аэронавигации. Потому что в некоторых случаях это может угрожать безопасности любых других воздушных судов, – пояснил представитель транспортной прокуратуры.

По законодательству оператор дрона должен был не только предоставить таймырским чиновникам план полета квадрокоптера, но и получить у них разрешение. Максимальное наказание, которое грозит за это частным лицам, – штраф в 5 тыс. руб.

А кто ответственный?

Екатеринбургский филиал Газпрома заплатит штраф в 200 тыс. руб. за нарушение транспортной безопасности.

Ространснадзор провел проверку на объекте и выяснил, что организация не назначила ответственного за перевозки, не оценила техническое состояние 25 автомобилей и не представила в **Федеральное дорожное агентство** документы на шесть машин.

Кировский районный суд Екатеринбурга оштрафовал Газпром на 200 тыс. руб., но предприятие обжаловало решение. Свердловский областной суд оставил его без изменения, поскольку Газпром не принял все необходимые меры для соблюдения закона. Кроме того, организацию уже ловили на нарушениях транспортной безопасности в апреле, мае и сентябре 2018 года.

Сложный рейд

В Набережных Челнах прошла проверка общественного транспорта, который осуществляет международные, межрегиональные, межмуниципальные и муниципальные перевозки пассажиров.

Дорожный рейд был организован с участием сотрудников ОГИБДД, ОЭБиПК, ОВМ УМВД, а также с привлечением представителей **Ространснадзора** по РТ и медицинских работников. В рамках профилактического мероприятия у водителей проверяли необходимые документы на осуществление пассажирских перевозок, следили за соблюдением требований к техническому состоянию и конструкции автобусов. Увы, не обошлось без транспортного сбоя, часть горожан не смогла дождаться автобусов нужного маршрута. Экипажи ревизии действовали на самых оживленных проспекта города.

Повторная проверка

Внеплановая проверка **Ространснадзором** выявила нарушения в тюменском аэропорту Рощино, которые руководство должно было устранить еще полгода назад.

По данным ФГИС «Единый реестр проверок», руководству Рощино повторно предписано устранить нарушение на контрольно-пропускном пункте «Центральный», теперь – в срок до 15 мая 2019 года.

Например, досмотр людей и вещей на входе в аэровокзальный комплекс проводится инспекторами, которые не являются работниками подразделений транспортной безопасности.

На КПП нет устройств для обнаружения опасных радиоактивных и биологических веществ.

Стоит напомнить, что невыполнение в установленный срок законного предписания, требования органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный контроль (надзор) в области обеспечения транспортной безопасности, влечет наложение административного штрафа на граждан в размере 5 тыс. руб.; на должностных лиц – от 20 до 30 тыс. руб.; на юридических лиц – от 20 до 50 тыс. руб.

<http://transportrussia.ru/item/4840-klyuchevaya-figura-inspektor.html>

РГ-СОЧИ; АЙСЕЛЬ ГЕРЕЙХАНОВА; 2019.03.14; БОРЬБА И КАДРЫ; СЕРГЕЙ КИРИЕНКО РАССКАЗАЛ О КОНКУРЕНЦИИ ЗА ФИНАЛИСТОВ «ЛИДЕРОВ РОССИИ»

Более 20 крупнейших российских компаний уже провели 1000 собеседований с участниками конкурса управленцев «Лидеры России». За финалистов среди лучших работодателей страны идет жесткая конкуренция. Об этом рассказал первый заместитель руководителя администрации президента Сергей Кириенко на церемонии открытия финала конкурса в образовательном центре «Сириус» в Сочи.

«У вас есть своя конкуренция. Но уже есть конкуренция за вас», – сказал он. Кириенко также рассказал о разговоре с губернатором Краснодарского края Вениамином Кондратьевым. «Он задавал вопрос мне: «А могу я утащить из победителей не только выходцев из Краснодарского края, но и всех остальных. И такой вопрос задают почти все губернаторы», – заявил представитель Кремля. Он добавил, что руководители ведомств звонят и спрашивают о возможности приехать на конкурс с заместителями, чтобы успеть отобрать 50-60 человек среди участников в свою команду. С этим согласился и сам Кондратьев. «Нам нужны сегодня все, кто умеет мыслить, принимать решения, работать не на действие, а на результат», – сказал он.

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов также рассказал журналистам, что присматривает себе в команду финалистов «Лидеров России»: «Сегодня Санкт-Петербург представляет 27 человек. Это очень хороший результат. Для нас это очень важно, потому что это как раз те ребята, которых можно пригласить в исполнительную власть города». Он напомнил, что в Санкт-Петербурге запущена программа «35 на 35». «Это означает 35 лет и 35 процентов молодых людей, которым дали возможность работать в исполнительной и законодательной власти», – пояснил он.

Кириенко также обратил внимание на то, что неслучайно второй год подряд конкурс «Лидеры России» проходит в центре «Сириус». «Абсолютно символическое решение, оно связано с тем, что центр «Сириус», как и другие проекты, связанные с отбором, поддержкой талантливых ребят в нашей стране – это начало системной работы», – пояснил он. И подчеркнул, что именно этим задачам посвящена целая система кадровых проектов, запущенных по инициативе Владимира Путина в рамках платформы «Россия – страна возможностей». И среди них «Лидеры России» – локомотивный проект.

Сергей Кириенко поздравил финалистов конкурса и напомнил, что все триста человек получат один миллион рублей на любую образовательную программу. По его словам, выход в финал – это уже победа, ведь на конкурс поступило более 200 тысяч заявок. «Для того, чтобы попасть сегодня в этот зал, каждый из вас должен быть стать лучшим из 750 квалифицированных управленцев», – заявил он. Теперь финалистам предстоят важные четыре дня, в течение которых определится 100 победителей. Они получают право год работать с наставником, которого можно выбрать среди лучших управленцев страны – министров, сотрудников администрации президента, топ-менеджмента ведущих компаний.

Кроме того, Сергей Кириенко провел мастер-класс, на котором дал совет финалистам: выработать для себя управленческие принципы. Это может стать опорной точкой для принятия решений в условиях дефицита времени и информации. По словам Кириенко, он придерживается 10 управленческих принципов. «Возможно, они правильные только для

меня. Я призываю вас задуматься и выработать свои такие принципы», – сказал он. По его словам, самый важный и первый принцип – это перед обсуждением любой задачи честно, внутренне для себя принять решение, «это моя проблема, либо нет».

<https://rg.ru/2019/03/14/reg-ufo/kirienko-rasskazal-o-konkurencii-za-finalistov-konkursa-lidery-rossii.html>

ТАСС; 2019.03.14; ДВА МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНЫХ ПУНКТА (КПП) НА ГРАНИЦЕ С БЕЛОРУССИЕЙ ОТКРОЮТСЯ В ЭТОМ ГОДУ

Губернатор Смоленской области Алексей Островский рассчитывает, что два международных контрольно-пропускных пункта (КПП) на границе с Белоруссией откроются в этом году, сообщил он в интервью ТАСС.

Ранее вопрос создания международного пункта пропуска «Красная горка» через государственную границу с Белоруссией в Смоленской области обсуждался на встрече Островского с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым.

«На самом западном рубеже России, если не считать Калининградскую область, в регионе, через который проходит главная транспортная магистраль в Европу – трасса Москва – Минск, действительно таких пунктов нет. Сейчас границу могут пересекать только граждане России и Белоруссии. Мы из-за этого теряем колоссальный потенциал, и туристический, и инвестиционный. Я надеюсь, что в этом году будет подписано межправительственное соглашение между Россией и Белоруссией о взаимном признании виз, и на границе в Смоленской области откроются два международных пункта пропуска на Красной Горке и в Рудне», – сказал Островский.

Общая протяженность российско-белорусской границы в Смоленской области составляет 515 км. В приграничной территории находятся более 20 населенных пунктов.

Полный текст интервью читайте на сайте ТАСС: <https://tass.ru/interviews/6212481>

ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.03.14; ОРЕНБУРГСКИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА НЕ СПРАВЛЯЮТСЯ С ТРАФИКОМ ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ

В последние годы поток лиц и транспортных средств, пересекающих российско-казахстанскую границу на оренбургском участке значительно вырос. Выросший трафик приводит к загруженности пунктов пропуска. Наиболее загруженными на Оренбургском участке государственной границы являются международные автомобильные пункты пропуска (МАПП) Маштаково и Сагарчин.

Средний поток лиц через МАПП Сагарчин уже превышает плановые показатели более чем в два раза, а в наиболее пиковые нагрузки в 3-4 раза. Резкое увеличение трафика через государственную границу наблюдается, как правило, в выходные и праздничные дни. Это приводит к образованию очередей и пробок. Как сообщает пограничное управление ФСБ России по Оренбургской области, расширение пропускной способности пунктов пропуска находится в компетенции **Министерства транспорта** Российской Федерации.

Региональное управление предпринимает меры к разрешению подобных ситуаций в оренбургских пунктах пропуска. Пропуск лиц и транспортных средств сотрудниками контрольно-пропускных пунктов осуществляется по технологии, предусматривающей прохождение различных проверочных процедур, и строго регламентировано, отмечается в сообщении ведомства. При этом, сообщает ГТРК «Оренбург», благодаря эффективной работе сотрудников, за два месяца текущего года только в МАПП Сагарчин не пропущено более 1000 лиц, которым не разрешен въезд на территорию России, задержаны 40 человек, находящихся в розыске, привлечено к ответственности более 20 нарушителей режима государственной границы.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3126024>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.14; ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЕФИБРИЛЛЯТОРЫ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ НЕ ТОЛЬКО МЕДИКАМ

Автоматические наружные дефибрилляторы могут появиться в местах массового пребывания людей, при этом их использование предложено разрешить неограниченному кругу лиц. Соответствующий законопроект Госдума приняла в первом чтении.

Действующее законодательство разрешает использовать дефибриллятор лишь определённым категориям медработников. Между тем, по существующим в России стандартам, размещение станций скорой помощи должно осуществляться с учётом 20-минутной транспортной доступности, а при внезапной остановке сердца каждая минута промедления на 10 процентов снижает шанс спасения человека.

«Использование автоматических наружных дефибрилляторов – аппаратов, которые позволят экстренно оказать человеку помощь при сердечном приступе – распространённая мировая практика. Во многих странах они размещены повсеместно в местах массового пребывания людей. После принятия этого закона такие устройства появятся в нашей стране в аэропортах, на вокзалах, в местах массового пребывания людей, в спортивных сооружениях. Это позволит спасти тысячи жизней, потому что при внезапной остановке сердца счёт идёт на минуты», – сказал председатель Государственной Думы Вячеслав Володин.

Спикер подчеркнул, что «современные автоматические дефибрилляторы просты в использовании и снабжены подробными инструкциями как действовать, чтобы воспользоваться ими мог любой человек, даже не имеющий специальных медицинских знаний».

Как пояснил один из авторов законопроекта, первый заместитель руководителя фракции «Единая Россия» Андрей Исаев, для того, чтобы применить «умный» дефибриллятор, не требуется никакого медицинского образования и специальной подготовки. «Прибор сам даёт инструкцию – как звуковую, так и видовую о том, что нужно сделать, – сказал депутат. – Он сам снимает кардиограмму и принимает решение дать удар только в том случае, если это необходимо, если имеет место остановка сердца».

Правила размещения, информирования об использовании и требования к объектам размещения автоматических наружных дефибрилляторов, а также правила оказания данного вида помощи законопроект поручает установить Правительству.

В настоящее время автоматические общественные дефибрилляторы уже используются во многих странах, в том числе в Великобритании, Испании, Новой Зеландии, Японии, США, Канаде, Австралии, странах Европейского союза, Сингапуре, Казахстане, Азербайджане, Грузии.

<https://www.pnp.ru/social/ispolzovat-defibrillyatory-mogut-razreshit-ne-tolko-medikam-2.html>

ТАСС; 2019.03.14; АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОТРАТИТ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС В 2019 ГОДУ

Власти Архангельской области планируют выделить на ремонт региональных трасс 1 млрд 644 млн рублей в 2019 году, сообщил в четверг ТАСС заместитель **министра транспорта** Архангельской области Денис Кулижников.

«Из них федеральных средств 1,213 млрд рублей, остальное – областные деньги. А дальше, с 2020 года на региональные дороги федеральных денег не обещают, дальше говорят: мы акцизы вам увеличим, и вы те же самые деньги будете получать, с 2020 годы на региональные дороги межбюджетные трансферты уже не предусмотрены», – сказал он.

По словам замминистра, в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» в 2019 году в области будет отремонтировано 100,5 км региональных дорог. Кроме того, планируется завершить строительство 6,3 км. «Для сравнения – в прошлом году мы отремонтировали всего 2,3 км региональных дорог», – уточнил он.

Дороги к юбилеям

В план работ на 2019 год включены дороги с наибольшей интенсивностью движения. «Усть-Вага – Ядриха – это основное направление. Мы завершаем участки от Вельска до Шангал, затем Костылево – Тарногский городок – это выход из Устьянского района на Вологодскую область», – перечислил Кулижников те объекты, которые будут ремонтироваться.

Около 12 км трасс будет отремонтировано в Пинежском районе. «Большой куст дорог ремонтируем вокруг Карпогор. Это связано с тем, что в следующем году у нас столетие Федора Абрамова (русский советский писатель, уроженец дер. Веркола Архангельской области – прим. ТАСС). Если в других районных центрах у нас дороги находятся в неплохом состоянии, то в Карпогорах асфальто-бетонного завода никогда не было, мы будем завозить туда асфальто-бетонный завод и три дороги отремонтируем – почти 12 км», – сказал собеседник агентства.

Еще одна дорога, которую отремонтируют в связи с предстоящим юбилеем – это дорога к Антониево-Сийскому монастырю. «Дорогу Сия-Кулига мы не можем не отремонтировать, поскольку грядет 500-летие Сийского монастыря (в 2020 году – прим. ТАСС)», – добавил Кулижников.

По его словам, возможно, будет решен вопрос о передаче в федеральную собственность дороги Усть-Вага – Ядриха. В этом случае средства будут перенаправлены на другие объекты. «Если мы передадим ее в федеральную собственность, тогда мы средства перераспределим либо на дорогу на Малые Корелы, либо на онежское направление. По ним есть проекты, но они на последующие года стоят», – отметил он.

Отремонтировать и сохранить

В рамках нацпроекта до 2024 года в области будет отремонтировано 1053 км региональных дорог. «У нас сейчас 1112 км дорог соответствует нормативам, приплюсуем еще 1053 км, получится, что в нормативном состоянии через 6 лет должно быть 2093 км из 7600 км региональных дорог. Мы должны сделать 29,1% в нормативном состоянии», – сказал Кулижников.

По его словам, главная трудность – сохранить надлежащее состояние дорог, которые сейчас соответствуют нормативам. «Те дороги, которые сейчас в нормативном состоянии, за шесть лет могут перейти в разряд не соответствующих нормативам. Мы предусматриваем уже в этом году 154 км укладывать картами (вид ремонта дорог – прим. ТАСС), ежегодно мы будем эти дороги по 100 и более км также ремонтировать», – заметил он.

Еще один способ сохранения дорог – контроль за большегрузным транспортом. «До 2024 года мы планируем установить три системы автоматического весового контроля, не менее трех, можем увеличить их число в большую степень. Все мы понимаем, что главное – это сохранность дорог, отремонтируем, а тяжеловесы их разрушают, пойдем по пути предотвращения», – сказал Кулижников. Одну систему планируется установить уже в 2019 году на дороге Няндомы – Каргополь.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6215511>

ТАСС; 2019.03.14; ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ

Ивановская область направит 1,2 млрд рублей в 2019 году на ремонт дорог для реализации целей нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщила в четверг пресс-служба правительства региона.

«В 2019 году объем дорожного фонда Ивановской области составит 4,5 млрд рублей [в 2018 году – 3,1 млрд рублей], в том числе 1,2 млрд рублей – средства федерального бюджета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». За счет федеральных средств запланирован ремонт четырех важнейших региональных трасс протяженностью 76,5 км: Кинешма – Пурех, Тейково – Гаврилов

Посад, Ростов – Иваново – Нижний Новгород, Иваново – Ярославль», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, в общей сложности в текущем году предстоит отремонтировать более 200 км дорог, это в два раза больше, чем годом ранее. Более 500 млн рублей будет направлено на ремонт дорог в муниципалитеты региона. За счет этих средств планируется привести в нормативное состояние 113 участков местных дорог. «В настоящий момент общая протяженность дорог Ивановской области составляет 11,2 тыс. км, из них около 53% требуют ремонта», – уточнили ТАСС в ведомстве.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6218650>

ТАСС; 2019.03.14; БОЛЕЕ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В ИНГУШЕТИИ НА НАЦПРОЕКТ ПО БЕЗОПАСНЫМ ДОРОГАМ

Более 1,7 млрд рублей из федерального и республиканского бюджетов направят в Ингушетии на реализацию мероприятий по программе нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом в четверг сообщили журналистам в пресс-службе главы и правительства региона по итогам встречи руководителя республики Юнус-Бека Евкурова с вице-премьером правительства РФ **Максимом Акимовым**.

«Финансовое обеспечение реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Республике Ингушетия в 2019-2024 годах составляет 1 млрд 765 млн 335,7 тыс. рублей, в том числе из федерального бюджета – 1 млрд 434 млн 335,7 тыс. рублей. Планируем довести в городах долю автодорог, соответствующих нормативным требованиям, до 85%», – приводит слова Евкурова его пресс-служба.

По словам главы республики, долю автодорог регионального значения в рамках нацпроекта планируется довести до 75,8%, а количество опасных по ДТП участков снизить в два раза по сравнению с 2017 годом. «За период реализации нацпроекта вне агломерации планируется реконструкция и ремонт 36 км участков дорог регионального и межмуниципального значения», – добавил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6218397>

ТАСС; 2019.03.14; КАЛМЫКИЯ ПОЛУЧИТ ОКОЛО 7 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ БЮДЖЕТА РФ НА РЕМОНТ ДОРОГ ДО 2024 ГОДА

Калмыкия получит порядка 7 млрд рублей из федерального бюджета на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» до 2024 года, сообщила в четверг пресс-служба правительства республики.

«Калмыкия вошла в нацпроект «Безопасные и качественные автодороги», рассчитанный на период 2019-2024 годов. Всего за этот период на ремонт и строительство дорог городского и регионального значения из федерального бюджета будет выделено порядка 7 млрд рублей. В этом году республика получит из федерального бюджета 717 млн рублей», – говорится в сообщении.

По данным правительства, основная часть средств в 2019 году (около 528 млн рублей) будет направлена на ремонт дорог республиканского значения.

Как уточнили ТАСС в правительстве, до конца 2024 года планируется отремонтировать практически 50% общей протяженности региональных дорог и более 100 км городских дорог. Там уточнили, что данный нацпроект является одним из приоритетных для региона, так как в республике более 80% дорог не соответствует нормативным требованиям.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6218427>

ТАСС; 2019.03.14; ОКОЛО 10 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ В КБР ДО 2024 ГОДА

Около 10 млрд рублей направят на ремонт и реконструкцию автомобильных дорог, а также обеспечение безопасности дорожного движения в Кабардино-Балкарии (КБР) за шесть лет. Мероприятия будут проводиться в рамках исполнения положений национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщил в четверг министр строительства и дорожного хозяйства региона Вячеслав Кунижев.

В республике разработаны, согласованы и утверждены региональные проекты «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» для реализации соответствующих федеральных проектов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

«Планируемое финансовое обеспечение регионального проекта «Дорожная сеть» на период с 2019 года по 2024 год составляет 9,95 млрд рублей. В том числе за счет иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета в размере 2,64 млрд руб. за счет бюджета КБР – 7,31 млрд руб.», – сказал Кунижев на заседании региональной правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Он отметил, что за шесть лет предусмотрено строительство и реконструкция 83,6 км автомобильных дорог, капитальный и текущий ремонт 408,6 км участков автомобильных дорог, также планируется обустроить участки региональной сети в границах населенных пунктов наружным освещением общей протяженностью 181,4 км.

По его данным, с министерством транспорта Российской Федерации 14 февраля заключено соглашение о реализации регионального проекта «Дорожная сеть», в нем отражены все показатели, которых следует достигнуть региону.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6218092>

ТАСС; 2019.03.14; КУРГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОЛЖНА В 1,5 РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ДОРОГ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМЕ

Власти Курганской области должны в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2024 года увеличить протяженность дорог, соответствующих всем действующим нормам до 45%, то есть в 1,5 раза. Об этом в четверг во время расширенного рабочего совещания сообщил главный инженер ФКУ Управление дорог «Южный Урал» Михаил Поздняков.

«Задача по Челябинской области стоит подняться [до 2024 года] с 52,5% до 54%. По Курганской области задача более амбициозная: с 30% дорог в нормативном состоянии – до 45%, то есть практически в 1,5 раза. Что касается агломераций, то Курганская агломерация должна увеличить протяженность автодорог в нормативном состоянии с 16% до 85%», – сказал Поздняков.

Заместитель директора департамента строительства, госэкспертизы и жилищно-коммунального хозяйства Курганской области – начальник управления автомобильных дорог Евгений Меньщиков сообщил собравшимся, что проектно-сметная документация на ремонт дорог в настоящее время проходит стадию экспертизы.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6216616>

ТАСС; 2019.03.14; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 5 ТЫС. КМ ДОРОГ

Свыше 4,9 тыс. км дорог будет отремонтировано в Нижегородской области в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом ТАСС сообщили в четверг в пресс-службе правительства региона.

«В 2019 году запланирован ремонт 689,39 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, 50,182 км автомобильных дорог местного значения в Нижнем Новгороде и 5,409 км автомобильных дорог местного значения в Дзержинске.

Всего за шесть лет реализации нацпроекта в регионе планируется отремонтировать более 4,9 тыс. км автодорог», – сообщили в пресс-службе.

В план ремонта включены все региональные и межмуниципальные автодороги, с наибольшей интенсивностью движения, а также с наличием автобусного сообщения.

На реализацию нацпроекта в Нижегородской области будет направлено 22,9 млрд рублей до 2021 года. В общей сложности на все нацпроекты в Нижегородской области направят более 99 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6215681>

ТАСС; 2019.03.14; ПОЧТИ 3,5 МЛРД РУБ. ВЫДЕЛИЛИ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Почти 3,5 млрд рублей с учетом софинансирования выделено в 2019 году в Челябинской области на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом в четверг во время расширенного рабочего совещания сообщил начальник управления дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексей Нечаев.

«На реализацию национального проекта в 2019 году [в Челябинской области] из федерального бюджета выделено 1 млрд 884 млн рублей, с учетом софинансирования – 3 млрд 460 млн рублей», – сказал Нечаев.

Он добавил, что на сегодняшний день в регионе 8706 км дорог. Из них соответствует нормативному состоянию 52,5% сети, а к концу 2024 году должны соответствовать нормам 54,1% сети.

Чиновник также отметил, что, по проекту, количество мест концентрации ДТП в Челябинской области к 2024 году должно снизиться до 50%. Всего в регионе 55 очагов аварийности. Из них девять – на федеральных автодорогах; семь – на региональных; 39 – на муниципальных.

По словам участников совещания, в Челябинске в рамках нацпроекта будут строить дополнительные светофоры, планируются изменения в работе существующих светофоров, отмена некоторых левых поворотов, пересмотр регулирования перекрестков и другие меры.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6217182>

ТАСС; 2019.03.14; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ НАПРАВЯТ ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ НА НАЦПРОЕКТ ПО БЕЗОПАСНЫМ ДОРОГАМ

Около 2,9 млрд рублей из федерального, краевого и муниципальных бюджетов направят в Хабаровском крае на реализацию мероприятий по программе нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году. Об этом в четверг сообщили журналистам в пресс-службе правительства региона.

«В 2019 году в России стартует национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На развитие дорожной сети региона планируется направить в этом году более 2,9 млрд рублей, из них средства федерального бюджета – 1,2 млрд рублей, краевого – 1,4 млрд рублей, местного – 170,5 млн рублей. Кроме того, на общесистемные меры развития дорожного хозяйства выделяют 70 млн рублей из краевого бюджета», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы правительства региона, в общей сложности будут приведены в порядок более 180 км дорог в Хабаровской и Комсомольской городских агломерациях, проведена реконструкция свыше 16 км трасс. Кроме того, в проект включены дороги как регионального, так и межмуниципального значения.

Для обустройства перекрестков и опасных участков в агломерациях будут установлены 22 системы фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения, реконструированы 80 светофоров, приведено в нормативное состояние свыше 14 тысяч кв.

м покрытия тротуаров. В результате доля соответствующих нормативным требованиям автодорог к концу 2019 года в крае составит 53%, а в Комсомольской городской агломерации – 24,3%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6216849>

ПРАЙМ; 2019.03.14; «АВТОДОР» ВЫБРАЛ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ УЧАСТКА ТРАССЫ М4 «ДОН» ЗА 9 МЛРД РУБ

Компания «Донаэродорстрой» (Ростов-на-Дону) выиграла конкурс «Автодора» на реконструкцию участка трассы М4 «Дон» в Ростовской области в рамках проекта «Обход города Аксай», стоимость договора – 9 миллиардов рублей, следует из материалов на портале госзакупок.

«Участник конкурса, которому присвоен первый номер – акционерное общество по строительству и реконструкции автомобильных дорог и аэродромов (АО «Донаэродорстрой»)), – говорится в документах.

Компания из Ростова-на-Дону предложила выполнить реконструкцию участка автомобильной дороги М-4 «Дон» в Ростовской области с 1024-го до 1036-го километр за 8,987 миллиарда рублей. Окончание работ намечено на 30 сентября 2021 года, указывается в протоколе.

Проект «Обход города Аксай» включает пять этапов: реконструкция трассы М4 «Дон» на участках 1079-1081 километры, 1072-1079 километры, 1081-1091 километры, 1024-1036 километры и строительство нового участка М4 «Дон» со 1036 по 1072-й километр «Обход города Аксай».

Весь проект реализуется на условиях государственно-частного партнерства, при этом автомобилисты будут иметь возможность как платного, так и бесплатного проезда.

ТАСС; 2019.03.14; ОКОЛО 4,5 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ ПРОЕХАЛИ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С МОМЕНТА ЕГО ОТКРЫТИЯ

Около 4,5 млн транспортных средств, в том числе более 260 тыс. грузовиков проехали по Крымскому мосту с момента запуска по нему движения 16 марта 2018 года. По этому мосту Керченский пролив пересекают 7-8 тыс. автомобилей в сутки, сообщил в четверг журналистам Кайрат Турсунбеков, начальник ФКУ Упрдор «Тамань», которое стало заказчиком строительства Крымского моста.

«За 10 месяцев проехало порядка 4,5 млн транспортных средств, из них чуть больше 50 тыс. автобусов и чуть более 260 тыс. грузового автотранспорта, – сказал Турсунбеков. – На сегодняшний день это 7-8 тыс. автомобилей в сутки, а среднегодовая интенсивность составляет порядка 15 тыс. автомобилей в сутки».

Он отметил, что дорожные службы обеспечили бесперебойное движение транспорта по Крымскому мосту, в том числе и в зимний период, когда в общей сложности было зафиксировано почти 40 суток штормов. Подготовить дорогу к непогоде помогали автоматизированные метеостанции. Они заблаговременно сообщали об изменении погоды и необходимости обработки трассы противогололедными средствами.

Автодорожную часть моста, который соединил Крымский полуостров с другими регионами России, открыли 15 мая с участием президента РФ Владимира Путина. На следующий день по мосту началось движение транспорта. Для большегрузных автомобилей мост открыли 1 октября. Строительство железной дороги через Керченский пролив продолжается, запуск поездов планируется на декабрь 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6214717>

ТАСС; 2019.03.14; ОБНИНСК ОРГАНИЗУЕТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ПО ПРИМЕРУ МОНПЕЛЬЕ

Калужской наукоград Обнинск планирует перенять опыт французского города Монпелье для организации цифровой транспортной системы, сообщил сообщил ТАСС мэр Обнинска Владислав Шапша.

«Обнинск переходит на новую систему управления общественным транспортом. Тут мы за основу возьмем опыт нашего французского города-побратима Монпелье», – сказал он в кулуарах Международного форума «Умный город. Инструкция по применению» в Калуге. Система будет анализировать пассажиропоток, нагрузку на дорожную сеть и перенаправлять транспорт по наиболее загруженным направлениям. Сейчас в Обнинске муниципальный транспорт в меньшинстве – много частных перевозчиков, которые, в том числе не соблюдают расписание, особенно в вечернее время. Проект позволит системно подойти к организации транспортного обслуживания, структурировать работу частных и муниципальных перевозчиков, рассчитывает мэр.

В качестве примера Шапша привел организацию транспортного обслуживания в момент пиковых нагрузок.

«В Монпелье анализируют ситуации, когда, к примеру, в концертном зале на 300 тысяч человек проходит мероприятие. Они точно знают, когда оно закончится, и в течение 15-20 минут, всех развозят. И все это не потому что сидит диспетчер и смотрит в бинокль, а потому что есть определенная система, которая анализируют входящую информацию, знает, где, когда, что будет происходить, куда надо направить транспорт», – отметил мэр Обнинска.

Первый международный форум «Умный город. Инструкция по применению» проходит в Калуге с 14 по 15 марта. Организаторы форума – Национальный центр компетенций «Умный город» при поддержке Минстроя России, ООН-Хабитат и правительства Калужской области. Стратегическим партнером форума выступает АНО «Цифровая экономика».

<https://tass.ru/v-strane/6217588>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.03.14; ШТРАФ ПОПОЛАМ; СРОК ДЛЯ ОПЛАТЫ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ

Интересный законопроект, который предоставит дополнительные послабления водителям, внесен в Госдуму.

Группа депутатов предлагает предоставить возможность автовладельцам и водителям оплачивать половину штрафа не с момента вынесения постановления, как сейчас, а с момента вступления его в законную силу.

Напомним, что сейчас возможность оплатить полштрафа у водителя есть только в течение 20 дней с момента оформления постановления. Это хорошо, если постановление было оформлено инспектором на месте правонарушения, и водитель не имеет возражений. Но зачастую водителям выносятся постановления на основании показаний камер фотовидеофиксации нарушений, работающих в автоматическом режиме. В этой ситуации водитель не в курсе, когда на него оформили соответствующий документ. Он узнает об этом, получив «письмо счастья» по почте.

Но наиболее продвинутые пользователи подключаются к всяким разным электронным информаторам. Или просто проверяют раз в день, нет ли на них штрафов, на сайте гибдд.рф. Такие люди узнают о своих штрафах заранее. И у них есть возможность, если они не хотят оспаривать вынесенное постановление, оплатить 50 процентов. Но те, кто получает «письма счастья» по почте, могут не уложиться в срок.

Напомним, сейчас законом установлено, что водитель может обжаловать штраф в течение 10 суток с момента получения им постановления. То есть пришло письмо через месяц или

два, срок для обжалования начинается с момента его получения. Оплатить штраф он может в течение 60 дней с момента вступления в законную силу постановления. То есть через 70 дней с момента получения «письма счастья». Но у него есть возможность оплатить половину штрафа в течение 20 дней с момента вынесения постановления.

Такой льготный период был введен для того, чтобы соблазнить водителей на проверку наличия штрафов самостоятельно. В дальнейшем планировалось отменить рассылку писем счастья тем, кто уже оплатил полштрафа.

Однако в итоге произошла полная неразбериха. Например, сейчас автолюбитель может оплатить половину штрафа, чтобы не рисковать потерять деньги в дальнейшем, и тут же обжаловать постановление. Если выиграет, то вернет обратно потраченные деньги. То есть предоставит документ об отмене постановления и напишет требование вернуть уплаченные деньги за то, чего не совершал. Если проиграет, заплатит полсуммы и никому ничего не должен.

Сейчас кроме того можно продлевать сроки оплаты половины штрафа, если доказать, что «письмо счастья» пришло спустя 20 дней с момента вынесения постановления. При этом срок обжалования также сохраняется.

«То, что предлагают сейчас депутаты, – рай для сутяжничества и затягивания сроков выплат. А в конечном итоге просто подрывает сам смысл существования возможности оплаты половины штрафа», – считает 1-й заместитель председателя комитета Госдумы по законодательству и госстроительству Вячеслав Лысаков.

По его словам, сейчас механизм прекрасно отлажен. Те, кто не собираются обжаловать, оплачивают половину суммы. Те, кто обжалуют, зачастую выигрывают процессы и не платят ничего. А если проигрывают, то платят полную сумму.

Что произойдет, если ввести возможность оплаты штрафа после вступления в законную силу постановления?

Большинство пойдет их обжаловать. Просто так, в надежде на авось. Срок вступления в силу будет отодвигаться, пока идут суды. И когда, наконец, водитель проиграет, и постановление вступит в силу, он сможет в течение 20 дней заплатить половину штрафа.

- Это полностью противоречит смыслу закона, который был заложен изначально, – говорит Вячеслав Лысаков.

Как сообщил корреспонденту «РГ» автоэксперт Игорь Моржаретто, он особой необходимости в подобных изменениях не видит.

- Абсолютное большинство водителей, видя подтверждение в виде фотографии, что это их автомобиль, не пойдут ничего никуда обжаловать, а просто оплатят штраф, – говорит Моржаретто. – Дабы сэкономить, многие подключены к разным сервисам, чтобы получать оповещение о том, что им вынесен штраф. Система отработана, и большинство водителей ей успешно пользуются. Кроме того, есть возможность продлить срок, если «письмо счастья» пришло с опозданием.

Однако, по мнению председателя комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослава Нилова, любое послабление для водителей надо поддерживать.

- Это всего навсего прибавит десять дней для тех, кто не собирается обжаловать постановление, – говорит Ярослав Нилов. – Зато избавит от необходимости сначала заплатить штраф, а потом его обжаловать, для тех, кто решил доказать свою правоту.

Это тем более актуально, что водителям приходится часто обжаловать незаконно вынесенные штрафы, считает депутат.

<https://rg.ru/2019/03/14/deputaty-predlagaiut-uvlichit-srok-dlia-oplaty-shtrafa-za-narusheniia-pravil.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.15; МОСКОВСКИЕ ВЛАСТИ ОШИБЛИСЬ РАЗМЕРОМ; ЦОДД ОШТРАФОВАН ЗА УСТАНОВКУ МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ ЗНАКОВ

Практика применения уменьшенных в размерах дорожных знаков, как выяснил “Ъ”, привела к судебному спору между ГИБДД и московскими властями. Столичный Центр организации дорожного движения (ЦОДД) установил модернизированные знаки «Уступи дорогу» и «Пешеходный переход» на одной из улиц и был оштрафован на 200 тыс. руб., так как в Госавтоинспекции их посчитали небезопасными для движения.

Постановление о штрафе в 200 тыс. руб., который должен заплатить ЦОДД, вынесла мировой судья Ольга Щербинина в феврале этого года. Предметом спора стали дорожные знаки, следует из материалов дела (есть у “Ъ”).

С идеей использовать указатели, размер которых меньше стандартных, ЦОДД вместе с экспертным центром Probok.net выступил еще в 2015 году. Дорожных знаков на улицах слишком много и они чересчур крупные, это портит городской облик, заявили эксперты. Первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил Москве и Санкт-Петербургу провести эксперимент, уменьшив знаки в отдельных районах, что и было сделано.

С 1 ноября 2017 года Росстандарт ввел в действие предварительный национальный стандарт (ПНСТ), закрепляющий право городов применять уменьшенные знаки в пилотном режиме. В рамках ПНСТ в 2018 году ЦОДД установил знаки «Уступи дорогу» и «Пешеходный переход» размером 500x500 мм на пересечении Анадырского проезда и Минусинской улицы в Москве. Однако ГИБДД в ходе проверки обнаружила нарушения национальных ГОСТов 52289 и 52290 (требования к знакам и правила установки): знак «Уступи дорогу» в этих дорожных условиях должен иметь размер 900x900 мм, «Пешеходный переход» – 700x700 мм. Инспекторы нашли в этом нарушение ст. 12.34 КоАП «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности движения при содержании дорог», направив дело в суд.

Из показаний инспекторов ДПС в суде следовало, что ГИБДД России еще в 2017 году в переписке с ЦОДД настаивала, что знаки «Уступи дорогу» и «Пешеходный переход» должны сохранить стандартный размер, не подвергаясь уменьшению. Иначе возникнет угроза безопасности движения. ПНСТ, считают в ГИБДД, носит рекомендательный характер и не должен противоречить действующим национальным стандартам. Установка нестандартных знаков не была согласована с ГИБДД России. Госавтоинспекция приводит данные по другим улицам, где проводился эксперимент: на улицах Балчуг, Большая Никитская, Мясницкая и в Никитском переулке до установки знаков нового формата аварий не было, а с февраля 2017 по апрель 2018 года произошло семь наездов на пешеходов, двое погибли.

В ЦОДД, в свою очередь, настаивают, что ПНСТ (действует до 1 ноября 2020 года) применять можно без согласований с ГИБДД одновременно с национальными стандартами. В самом ПНСТ сказано, что его положения «могут вступать в расхождение с существующими практиками в связи с новыми практиками и подходами». Документ разрешает применять знаки размером 500 мм на нескоростных улицах. В ЦОДД утверждают, что знак на Анадырском проезде «хорошо просматривается», поскольку в этом месте установлен «лежачий полицейский» и машины едут медленно.

По ходатайству ЦОДД в суд был вызван Александр Шумский – глава Probok.net и проектного технического комитета «Удобная дорога», соавтор ПНСТ. Он заявил, что опытное применение уменьшенных знаков в городах не привело к увеличению аварий, а «качество городской среды» улучшилось, представив письма от властей Калининградской области, Санкт-Петербурга, Краснодара. Показания давал и доцент кафедры «Организация и безопасность дорожного движения» МАДИ Андрей Воробьев. Он подтвердил, что вуз проводил экспертизу модернизированных знаков, показавшую

безопасность их применения на улице, где не более двух полос в каждую сторону, а скорость ограничена 60 км/ч.

Ольга Щербинина однако сочла, что показания господ Шумского и Воробьева к конкретному правонарушению не относятся. Свидетельства ЦОДД ее не убедили.

Это далеко не первый случай судебных разбирательств ГИБДД с ЦОДД. По данным РАПСИ, в 2016-2017 годах структура правительства Москвы была оштрафована по административным делам почти на 6 млн руб., чаще всего применялась именно ст. 12.34 КоАП. ЦОДД регулярно обжалует эти штрафы. Вынесенное постановление также будет обжаловано. «Мы уверены в своей правоте,- заявили “Ъ” в ЦОДД.- Не было зафиксировано ни одно ДТП из-за уменьшенного типоразмера знаков. Кроме того, это давно принятый стандарт в европейских мегаполисах, сопоставимых с Москвой».

“Ъ” попросил прокомментировать спор в Росстандарте. В пресс-службе ведомства пояснили: объектом стандартизации ПНСТ являются экспериментальные дорожные знаки, их апробация, документ предназначен для «специальных случаев». Объектом ГОСТов, на которые ссылается ГИБДД в суде, являются «обычные» указатели. «Противоречий между стандартами не усматривается,- считают в Росстандарте.- В настоящий момент рассматривается возможность перевода предварительного стандарта в национальный». Соответствующие поправки в ГОСТы вице-премьер **Максим Акимов** поручил МВД и Минпромторгу подготовить до 1 февраля 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/3909887>

РБК; 2019.03.14; ГИБДД ПРИКАМЬЯ В ПРОКУРАТУРУ НАПРАВЛЕНО 200 ЖАЛОБ НА ВЛАДЕЛЬЦЕВ ДОРОГ

За пять лет в Прикамье на треть сократились показатели аварийности на транспорте – число ДТП и погибших или раненых в них людей. Информацию озвучил сегодня в рамках координационного совещания по обеспечению правопорядка при губернаторе начальник Управления ГИБДД ГУ МВД России по Пермскому краю Алексей Карин.

Глава регионального ГИБДД отчитался о реализации программы «Развитие транспортной системы» в Пермском крае.

«Введены в эксплуатацию 36 стационарных комплексов автоматической фото-, видеофиксации нарушений ПДД, три автоматических пункта весового и габаритного контроля со стационарными комплексами автоматической фото, видео-, фиксации нарушений ПДД, установлен КИПТ «Азимут». В январе 2019 года введены в эксплуатацию 17 новых передвижных комплексов автоматической фото-, видеофиксации «СКАТ», – цитирует слова Карина официальный сайт ГУ МВД России по Пермскому краю.

По словам главы ГИБДД, в ходе осуществления контроля за соблюдением требований законодательства при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автодорог составлено более 500 протоколов об административных правонарушениях, связанных с содержанием автомобильных дорог в отношении должностных лиц, 340 – в отношении юридических лиц. Выдано свыше 9700 предписаний об устранении недостатков в содержании улично-дорожной сети, из них 195 – должностным и юридическим лицам органов местного самоуправления.

В органы прокуратуры направлено более 200 сообщений о неисполнении владельцами дорог действующего законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. По этим обращениям органами прокуратуры инициировано 82 иска в суд, по ним, в свою очередь, принято 98 решений.

В целях профилактики ДТП сотрудниками ГИБДД проведено 6238 проверок технического состояния транспортных средств, выдано 286 предписаний на устранение нарушений, оштрафовано 2158 должностных и юридических лиц.

Глава ГИБДД подчеркнул, что для сокращения смертности в результате ДТП требуется консолидация усилий всех заинтересованных ведомств.

Как ранее писал РБК Пермь, в январе 2019 года прикамский **минтранс** начал проводить рейды по выявлению нелегальных такси. Теперь проверки таксомоторов будут проводиться еженедельно, сообщают в ведомстве. По данным министерства, во время совместного с полицией оперативно-профилактического мероприятия 11 января в районе пермского автовокзала было проверено порядка 45 машин такси. Еще 20 автомобилей проинспектировано в районе железнодорожного вокзала Пермь II. В результате рейда были выявлены транспортные средства с техническими неисправностями, с отсутствием документов о прохождении техосмотра.

В феврале 2019 года министерством по регулированию контрактной системы в сфере закупок Пермского края объявлен аукцион на модернизацию автоматизированной информационной системы «Весовой и габаритный контроль» (АИС ВГК). Стоимость работ оценена в 433 млн рублей. Заявленный источник финансирования – субсидии на выполнение государственного (муниципального) задания. В краевом **минтрансе** сообщили, что уже действующие в крае три пункта весогабаритного контроля за год позволили выявить более 250 нарушений, связанных с перевозками грузов на дорогах Пермского края. Также организаторы торгов рассчитывают, что повсеместное внедрение системы поможет вычислять угонщиков автомобилей.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c8a41e09a7947fc88556909>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.03.14; ПОЕДЕМ БЫСТРЕЕ; КАК УСТРАНЯЮТСЯ «УЗКИЕ МЕСТА» ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ

О перспективах развития платных дорог в России, проблемах, которые осложняют реализацию проектов Госкомпании «Автодор», шла речь на состоявшейся пресс-конференции председателя правления компании Вячеслава Петушенко.

В прошлом году по дорогам Автодора проехали почти 111 млн транспортных средств, что на 22% больше, чем в 2017-м. При этом 44% пользователей платных автодорог использовали транспондеры, которые позволяют не только быстро проехать пункт оплаты, но и получить существенные скидки. Протяженность автодорог, находящихся в доверительном управлении госкомпании, в 2018 году увеличилась на 260 км и к началу текущего года составила 3196 км. Из них на платной основе эксплуатируется 1071 км.

- Одна из главных задач, стоящих перед Госкомпанией «Автодор», отметил Вячеслав Петушенко, – полное введение в эксплуатацию в текущем году скоростной автодороги М-11 Москва – Санкт-Петербург общей протяженности 684 км, которая станет частью международного транспортного коридора «Север – Юг». Не сданными в эксплуатацию на сегодняшний день остаются участки в Новгородской, Ленинградской и Тверской областях (всего 138 км).

Никаких проблем для завершения реализации этого проекта нет, подчеркнул глава компании.

Вячеслав Петушенко пояснил, что по решению, принятому ранее, в состав скоростной трассы М-11 вошел реконструированный обход Твери, находящийся в ведении **Росавтодора**. Но, принимая во внимание то, как развивается трафик на введенных участках скоростной дороги, руководство компании готовит предложения о включении в программу работ на перспективу строительства нового обхода Твери. Ведь на старой объездной дороге сохранилось большое количество светофоров, пешеходных переходов в одном уровне, что после введения всей скоростной трассы М-11 сделает обход проблемным участком, где могут образовываться заторы.

По словам Вячеслава Петушенко, к настоящему времени с автодороги М-10 «Россия» на уже функционирующие платные участки М-11 «перекочевала» половина трафика. Специалисты подсчитали, что в связи с этим количество погибших при авариях на

автодорожном маршруте Москва – Санкт-Петербург сократилось вдвое. Поэтому строительство скоростных дорог с разделением полос, отсутствием пересечений в одном уровне, отметил Вячеслав Петушенко, позволяет не только сократить время в пути, но и сохранить жизни людей.

Составной частью МТК «Север – Юг» является трасса М-4 «Дон», значение которой вследствие высоких темпов автомобилизации населения и присоединения Крыма к России значительно возросло. Трафик на этом направлении с каждым годом растет. Поэтому основные усилия руководство Госкомпании «Автодор» направит на то, чтобы уже через несколько лет дорога стала безостановочной. В конце текущего года досрочно планируется ввести в эксплуатацию обход Лосева и Павловска в Воронежской области.

Объявлены конкурсные процедуры по обходу Аксая в Ростовской области. Отправная точка – 1024-й км трассы М-4 «Дон». Далее, минуя транспортные развязки на аэропорт «Платов» и город Новочеркасск, – в сторону Большого лога, затем путь проляжет через реки Аксай и Дон (там построят мосты). На 1091-м км объездная дорога соединится с существующей трассой. Завершить строительство обхода Аксая планируется в 2022 году.

В 2019 году также начнется строительство дальнего западного обхода Краснодара. Работы на этом объекте синхронизированы с работами, которые проводит **Росавтодор**. Таким образом, когда автомагистрали, которые соединят Санкт-Петербург и Черноморское побережье России, будут сданы, скорость доставки грузов и проезда автомобилистов на МТК «Север – Юг» станет гораздо выше, а время проезда по всему маршруту протяженностью более 2 тыс. км сократится на шесть часов.

Вячеслав Петушенко остановился на проблемах, повлиявших на сроки введения в эксплуатацию участков Центральной кольцевой автодороги в Московской области. Одна из причин, пояснил он, – качество проекта, разработанного 10 лет назад. За эти годы изменились административные границы Москвы, а технические требования к инженерным сетям, находящимся на территории столицы и Московской области, разные.

Пока проект строительства ЦКАДа реализовывался, активно развивались промышленные предприятия, строилось жилье, и в итоге было проложено большое количество новых коммуникаций, которые не учитывались при проектировании. Поэтому сейчас проектировщикам приходится заново запрашивать технические условия, пересматривать прежние проектные решения и прилагать дополнительные усилия. В результате принятых мер специалистам удалось за последние полгода довести подготовку территорий по первому, третьему и пятому этапам (пусковым комплексам) ЦКАДа с 70 до 98%, а по четвертому – с 12 до 48%. В текущем году ввод участков на ЦКАДе не предусмотрен. Согласно новым срокам три секции там должны быть сданы в октябре 2020 года, четвертая – еще через год.

Вячеслав Петушенко признал, что проблема нехватки квалифицированного персонала и подрядчиков существует, и не только на объектах ЦКАДа. Но это никоим образом не сказывается на качестве дорожных работ. Экономить на качестве при строительстве автодорог госкомпании невыгодно. Ведь срок, в течение которого концессионер или исполнитель по долгосрочным инвестиционным соглашениям отвечает за построенный объект, составляет более 20 лет. И если на этапе возведения объекта, будь то искусственное сооружение или участок трассы, подрядчик допустит какое-то нарушение технологии, в дальнейшем он будет вынужден вкладывать немалые собственные средства, чтобы привести дорогу в нормативное состояние.

Введение ЦКАДа поможет разгрузить не только МКАД, но и трассы А-107 и А-108 – московские малое и большое кольца. Их техническое состояние не соответствует сегодняшнему дню. На ММК, к примеру, две полосы движения, большое количество перекрестков и переездов в одном уровне. Средства на строительство ЦКАДа поступают из трех источников: это субсидии федерального бюджета, финансы из Фонда национального благосостояния, которые подлежат возврату за счет платы за проезд, и

собственные средства концессионера или исполнителя долгосрочных инвестиционных соглашений. Из 313 млрд руб. субсидии составляют всего четвертую часть, остальное – привлеченные средства.

Именно на ЦКАДе планируется запуск системы «свободный поток» (free flow), которая позволит автомобилям проезжать участки платных дорог, минуя пункты взимания платы со шлагбаумами, в безостановочном режиме. Плата за проезд будет списываться с банковского счета пользователя бесконтактным способом – с помощью транспондера, закрепленного на лобовом стекле автомобиля. Чтобы реализовать проект free flow, в госкомпании создано ООО «Единый оператор ЦКАДа». В его задачу входит в том числе создание механизма привлечения инвестиций для реализации этого проекта.

<http://transportrussia.ru/item/4837-poedem-bystree.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; МОСКВА ВЛОЖИТ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ТЕЧЕНИЕ 5 ЛЕТ ДО 35 МЛРД ЕВРО – ВЛАСТИ

Объем бюджетных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры российской столицы до 2024 года составит около 35 млрд евро, сообщил «Интерфаксу» заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин в четверг.

«Еще несколько лет назад в возведение транспортных объектов ежегодно мы вкладывали 5-6 млрд евро, сейчас порядка семи миллиардов. Таким образом, за последние семь лет на инфраструктуру мы потратили около 30-35 млрд евро. Примерно такая же сумма будет вложена и в ближайшие годы», – отметил М.Хуснуллин.

Он подчеркнул, что такая динамика расходов на транспортную инфраструктуру сохранится до конца 2023 года.

«Именно за эти годы мы завершим наиболее масштабные и сложные транспортные проекты. Это и возведение Большой кольцевой линии метро, и формирование так называемого хордового кольца, состоящего из четырех скоростных магистралей. Однако и после этого продолжится строительство новых дорог, развязок, радиальных линий метро, но уже не в таком чрезвычайном темпе. Новые линии будут связывать крупнейшие деловые районы, например, появится линия метро к Международному финансовому центру в Рублево-Архангельском, к Административно-деловому центру в Коммунарке, даже запустим первую в России линию метро к аэропорту – во Внуково», – рассказал заммэра.

По его словам, помимо этого стартовал еще один мегапроект – Московские центральные диаметры (МЦД). «Стоит непростая задача – превратить пригородные электрички в полноценный городской транспорт и интегрировать их в общую систему пассажирских перевозок», – добавил М.Хуснуллин.

Глава стройкомплекса также подчеркнул, что помимо бюджетных расходов в развитие транспортной системы будут привлекаться и частные инвестиции. «Начинается активная реализация проекта концессионного строительства Северного дублера Кутузовского проспекта. Мы посмотрим на эту практику, не исключено, что она будет применяться и на других проектах. Интересными для инвесторов являются и проекты транспортно-пересадочных узлов (ТПУ)», – отметил М.Хуснуллин.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.14; АВТОБУС НА ОБОЧИНЕ; В АВАРИИ В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСТРАДАЛИ 13 ЧЕЛОВЕК

Серьезная авария с участием автобуса, перевозившего пассажиров, произошла в Сергиево-Посадском в Сергиево-Посадском районе Подмосковья. По данным Госавтоинспекции, в ней пострадали три человека. Однако по данным регионального минздрава – 13. Просто госпитализация потребовалась только троим из пострадавших.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе ГУ МВД России по Московской области, в 9:30 недалеко от поселка Лоза в Сергиево-Посадском районе Подмосковья столкнулись два транспортных средства: легковой автомобиль и микроавтобус. В результате пострадали три человека.

Сейчас проходит проверка по факту ДТП. Обстоятельства уточняются.

В то же время в пресс-службе регионального минздрава ТАСС сообщили, что в результате ДТП в Сергиево-Посадском районе пострадали 13 человек. Трое в состоянии средней степени тяжести были госпитализированы в Сергиево-Посадскую центральную районную больницу, врачи оказывают им всю необходимую помощь. Остальные десять человек получили легкие травмы и ушибы, после осмотра врачами они были отпущены домой на амбулаторное лечение.

Из-за ДТП движение в районе аварии затруднено. На месте работают оперативные службы. По их данным, автобус опрокинулся на бок, а у легковой машины серьезно повреждена передняя часть, оторван капот, снесен бампер. Полиция устанавливает причины аварии.

Надо сказать, что аварии с автобусами происходят все чаще и чаще. Причин этому – множество. Несоблюдение режима труда и отдыха водителями, устаревший парк, отсутствие предрейсового технического контроля, а также медицинского предрейсового осмотра.

С 1 марта вступили в силу поправки в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности». В соответствии с ним лицензироваться должны любые перевозки пассажиров, хоть для собственных нужд, хоть по заказу. То есть без лицензии водитель автобуса может ехать на этом транспорте только в гордом одиночестве. При наличии пассажира – только с лицензией. Понятно, что для того, чтобы получить лицензию, необходимо пройти довольно жесткий контроль. За нарушение лицензионных требований ее можно лишиться.

Однако, когда вся эта система заработает – пока неизвестно. Чтобы этот закон заработал в полную силу – не хватает подзаконных актов.

Также пока не понятно, как контролировать его соблюдение. Когда ГИБДД проводит рейды по автобусам, то регулярно выявляются многочисленные нарушения. Но как заставить владельцев этой техники выполнять все положенные требования – до сих пор неизвестно.

Госавтоинспекция рассчитывает вернуть себе право на контроль за проведением техосмотра автобусов. Но это только один элемент всей системы безопасности перевозок. Как организовать жесткий контроль за водителями, которые работают на автобусах – пока большой вопрос.

<https://rg.ru/2019/03/14/reg-cfo/v-avarii-v-podmoskove-postradali-13-chelovek.html>

RNS; 2019.03.14; СТРОИТЕЛИ УЛОЖИЛИ ПОЛОВИНУ РЕЛЬСОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Строители уложили половину рельсов на железнодорожной части Крымского моста, сообщает инфоцентр «Крымский мост». В общей сложности на двухпутной железной дороге уложено 19 из 38 км рельсошпальной решетки, суммарно на двух путях железной дороги будет уложено порядка 5 тыс. тонн рельсов и 76 тыс. железобетонных шпал.

В сообщении отмечается, что на Крымском мосту выполняется звеньевая укладка пути – рельсы и шпалы собираются в 25-метровые звенья, после чего путеукладочный кран со специальными платформами перевозит их на мост по железнодорожному пути-подходу. По словам представителя подрядной организации Евгения Чибышева, из звеньев формируются участки пути длиной 440 метров, между ними ставятся уравнивательные стыки для компенсации температурных напряжений, всего будет 84 комплекта уравнивательных стыков.

Помимо этого, вдоль железной дороги возводятся акустические экраны высотой три метра для защиты окружающей среды от шума поездов, а также комплексы для многоуровневой очистки и обеззараживания стоков, что позволит обеспечить экологически безопасную эксплуатацию железной дороги.

Железнодорожная часть Крымского моста откроется в декабре 2019 года. Движение по автодорожной части моста было открыто 16 мая 2018 года.

<https://rns.online/transport/Stroiteli-ulozhili-polovinu-relsov-na-zheleznodorozhnoi-chasti-Krimskogo-mosta-2019-03-14/>

ТВ:

<https://www.1tv.ru/news/2019-03-14/361905-stroiteli-ulozhili-polovinu-relsov-na-zheleznodorozhnoy-chasti-krymskogo-mosta>

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/russia/article/611128-stroitelstvo-zheleznodorozhny-most-krym>

ТАСС; 2019.03.14; РЖД 18-19 МАРТА ЗАПУСТЯТ ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА С МОДЕРНИЗИРОВАННЫМИ ПЛАЦКАРТНЫМИ ВАГОНАМИ

«Российские железные дороги» (РЖД) 18 и 19 марта запустят первые два поезда с модернизированными плацкартными вагонами, отличающимися новым интерьером. Вагон будут курсировать в составе поездов № 19/20 Ростов-на-Дону – Москва и № 11/12 Анапа – Москва, говорится в сообщении перевозчика.

«В первый рейс с пассажирами он [поезд] отправится из Ростова-на-Дону в Москву 18 марта, а из Москвы – 19 марта в Анапу», – отметили в РЖД.

Билеты в обновленный вагон уже доступны для приобретения, при этом стоимость проезда не будет отличаться от цены билета в другие плацкартные вагоны, добавили в компании.

О новых вагонах

Главное отличие обновленного плацкартного вагона – возможность организации личного пространства для каждого пассажира за счет перегородок и индивидуальных шторок.

В обновленном вагоне предусмотрены диваны с подголовниками, индивидуальное освещение, электрические розетки и USB-порты. Обивочные ткани изготовлены из износостойких пожаробезопасных материалов.

В коридоре установлен фильтр для очистки воды с возможностью ее подогрева и охлаждения, а также сенсорная панель. Туалетная комната оборудована душем, пеленальным столиком, дозатором для мыла и бумажных полотенец, а также феном для рук.

<https://tass.ru/ekonomika/6215395>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-otkrili-prodazhu-biletov-v-novii-platskart-2019-03-14>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ТРОЦЕНКО ПРИ ОХЛАЖДЕНИИ ИНТЕРЕСА К GLOBALTRANS СОХРАНЯЕТ ВНИМАНИЕ К ОПЕРАТОРАМ ПОЛУВАГОНОВ

- Владелец AEON Corporation Роман Троценко на фоне охлаждения интереса к покупке доли в Globaltrans не снижает внимания к сфере железнодорожных перевозок, в первую очередь – операторам полувагонов для транспортировки угля и удобрений.

«(Этот бизнес – ИФ) нам интересен, потому что деньги есть у нас, и возим мы много», – заявил он журналистам в кулуарах Недели российского бизнеса, хотя и отметил, что с этими инвестициями «подождет», поскольку «сейчас, по всей видимости», отрасль «будет трансформироваться» (в ней наметились консолидирующие тенденции).

«Для нас, в основном, конечно, (интересны – ИФ) полувагоны. Перевозка удобрений и угля – вот две вещи, которые нас беспокоят», – уточнил бизнесмен, хотя и не стал

называть конкретные компании. «Когда придем к чему-то – скажу. Это средний игрок, (входит – ИФ) в десятку», – сообщил лишь он.

«Ясно, что, когда нам возить 30 млн тонн (угля – ИФ) с одной стороны и 3 млн удобрений с другой, мы завязаны на полувагонах, на железнодорожный бизнес. Поэтому будем заниматься этим вопросом», – добавил Р.Троценко.

По словам бизнесмена, никаких целей по доле в операторе «не ставится». «Можем купить и блокпакет. Это вопрос о том, как компания управляется. Задача – заработать и продлить цепочку создания прибавочной стоимости», – пояснил предприниматель.

Ранее Р.Троценко заявлял журналистам, что «пока не планирует» возобновлять переговоры о покупке доли в Globaltrans. «Подождем», – казал он, отметив, что в 2019 г. «маловероятно» обсуждение этого вопроса. Осенью бизнесмен говорил, что оно перенесено на текущий год. «С Globaltrans – пусть они (основатели Globaltrans – ИФ) друг с другом разберутся», – отмечал он при этом в кулуарах Недели российского бизнеса.

В 2016 г. Р.Троценко стал акционером кемеровского химзавода «Азот», а затем и «СДС Азота» (объединяет кемеровский «Азот» и ООО «Ангарский азотно-туковый завод» в Иркутской области). В 2015-2018 гг. «Сибирский деловой союз» (СДС), занимающийся добычей угля, продал бизнесмену Константину Гончарову ж/д группу «Новотранс».

В апреле 2018 г. Р.Троценко заявлял, что обсуждал выкуп акций у тех основателей Globaltrans, «кто желает» продать (ими являются Никита Мишин, Константин Николаев и Андрей Филатов), но приостановил переговоры на период нестабильности фондового рынка. «Мы думали об этом до наступления волатильности. Сейчас решили подождать, вернуться к этой идее чуть позже. Вопрос в том, чтобы найти приемлемый уровень для продавцов и покупателей», – сообщал предприниматель «Интерфаксу».

«Нам достаточно около 20%», – говорил он при этом. «Мы не будем превышать 25%, можем и на 20% остановиться», – отмечал бизнесмен, подчеркивая, что покупка блокирующего пакета акций ж/д группы – «не цель». Отвечая на вопрос, покупались ли акции на рынке, он говорил, что это «не имеет большого смысла».

Однако А.Филатов в мае заявлял «Интерфаксу», что не ведет переговоров с Р.Троценко о продаже своих 11,5% акций железнодорожной группы. «Нет никаких переговоров», – говорил он. Похожие комментарии в марте делал и представитель А.Филатова, заявляя, что у него нет планов продавать принадлежащий ему пакет. «Globaltrans – один из лучших эмитентов на транспортном рынке, с хорошей перспективой», – подчеркивал он.

Globaltrans специализируется на железнодорожных перевозках металлургических грузов, нефтепродуктов, строительных грузов и угля. По состоянию на 30 июня 2018 года в парке группы было около 66 тыс. вагонов (в основном – полувагоны и цистерны, 95% – в собственности, возраст – 11 лет). Основателям компании – Н.Мишину и А.Филатову – принадлежит по 11,5% акций, К.Николаеву – 11,2%. У члена совета директоров Александра Елисеева – 5,4%, у директора по стратегии Сергея Мальцева – 4,7%. Free float – 55,6%.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.03.14; ВЕРНУТЬ НА РЕЛЬСЫ СКОРОПОРТ; НАРУШЕНИЕ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ ПРИВОДИТ К СНИЖЕНИЮ ИХ КАЧЕСТВА

Минтранс России готовит поправки к Правилам перевозки скоропортящихся грузов по железной дороге. Одно из предложений исключает необходимость возить ряд продуктов питания только в дорогостоящих рефрижераторных контейнерах, в том числе алкоголь, соки, кондитерские изделия и так далее. Авторы инициативы предлагают грузоотправителю самостоятельно выбирать тип вагона в зависимости от того, как легче обеспечить сохранность продукта. В ОАО «РЖД» надеются, что таким образом компании удастся вернуть на железную дорогу грузы, которые из-за сложных правил перевозки уходят на автотранспорт. Однако некоторые эксперты считают, что подобное решение

способно лишь усугубить и без того непростую ситуацию в сфере транспортировки продуктов питания. Такое мнение озвучил председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел ИВАНКИН в интервью нашей газете.

- Павел Анатольевич, для начала, пожалуйста, напомните нашим читателям предысторию обсуждаемой темы. Время от времени бизнес жалуется на нехватку подвижного состава. Мол, старые рефрижераторные вагоны списываются, а рефконтейнеры закупаются в меньшем объеме...

- В советские времена на сети железных дорог обращалось порядка 55 тыс. изотермических вагонов. Структура этого парка была широкая: рефсекции, термосы, АРВ, ледники. Вагоны в то время приобретались по специальной статье Госплана. Транспортная задача обеспечения населения качественными продуктами питания решалась на правительственном уровне. Изотермический подвижной состав был достаточно дорогим, но в то время затратность и окупаемость были вторичны по отношению к выполнению задач, поставленных на партийном уровне перед правительством. К примеру, для вывоза овощей и фруктов из республик Средней Азии рефрижераторные секции заблаговременно направлялись в регион погрузки. Там эти секции и ожидали погрузку определенный период времени. Все издержки, связанные с простым, командировочными рефмехаников были заложены в бюджет МПС СССР Госпланом.

В бытность СССР изотермический подвижной состав производился в Германии (завод Дессау) и на Брянском машиностроительном заводе. С точки зрения качества и надежности немецкие вагоны превосходили брянские. Последние вагоны были закуплены в 1993 году.

В 90-е годы для России на фоне спада объемов перевозок такой объем рефсекций являлся избыточным. Для оптимизации расходов часть секций переоборудовали в вагоны-термосы. Так появились ИВ-термосы. Они уступали немецким термосам, но в то время к вопросу качества перевозок требования значительно понизились.

В 1997 году МПС России для снижения собственных издержек и повышения эффективности использования изотермического подвижного состава создало специализированный ГУП «Рефсервис». Можно сказать, что это была первая специализированная операторская компания. Позже, в 2006 году, было создано АО «Рефсервис». Но, несмотря на то, что это был первый опыт по внедрению рыночных механизмов в сфере перевозок скоропорта, повысить здесь эффективность не удалось, хотя конкуренция на рынок и пришла. Многие операторы решили экономить на качестве подвижного состава и самой перевозке. Это очень сложный рынок, а якорного инвестора на рынке так и не появилось.

- Дефицит рефрижераторного подвижного состава ощущается и в наши дни?

- Несмотря на то, что старые рефрижераторные вагоны выводятся из обращения и их практически не осталось на сети, в целом дефицита парка не наблюдается. За последние 10 лет объемы перевозок скоропорта по железной дороге снизились более чем в два раза – с 10 млн тонн до 4,7 млн тонн. При этом потенциал рынка составляет более 90 млн тонн в год. Крупные операторы на этом рынке переводят перевозки из вагонного сегмента в контейнерный. Сегодня в этом сегменте лидирует подержанный китайский термоконтейнер. При этом некоторые отечественные производители пытаются выйти на этот рынок, но хотят это сделать за счет государства.

В период красной и белой путины возникает необходимость массовой погрузки, и на рынке создается определенный временный ажиотаж. Иногда это и вовсе приобретает характер некоторой игры на публику. К примеру, менее ценной промысловой рыбой является белая, которая идет на нерест раньше. А уже сразу за ней отлавливают красную.

Но надо успеть реализовать в первую очередь белую. Тут легче всего сказать, что не хватает вагонов для перевозки более дорогой породы рыбы.

Впрочем, не стоит забывать и о специфике железнодорожного транспорта, которая заключается в необходимости четкого планирования всех погрузочных операций. Вагон находится в обороте значительный промежуток времени, и быстро подать его в нужное время и в нужное место под погрузку не всегда представляется возможным. В том числе и из-за задержек под выгрузкой в пункте назначения.

- В **Минтрансе** России предлагают сблизить цены на перевозку в универсальных и специализированных рефрижераторных вагонах. Почему это необходимо сделать?

- Далеко не частными случаями сегодня стали факты нарушения температурного режима при перевозках скоропортящихся продуктов по железной дороге. К сожалению, на рынке присутствует значительное количество участников, работающих в «серой зоне». Это связано с тем, что тариф на перевозку грузов в универсальном контейнере ниже, чем в рефрижераторном. В попытке сэкономить безответственные грузоотправители отправляют скоропорт не в рефрижераторном подвижном составе, как положено, а в крытых вагонах. А в сопроводительных документах заявляют другую номенклатуру грузов. При этом нарушаются условия перевозки некоторых видов продуктов.

Именно по этой причине специалисты акцентируют внимание на необходимости выравнивания тарифов на перевозку между изотермическим и универсальным подвижным составом. Таким образом, качество продукции на столах покупателей сегодня зависит и от тарифной политики тоже.

- Получается, надо как-то повысить рентабельность перевозок скоропортящихся продуктов по железной дороге. Новые Правила перевозок скоропортящихся грузов на это направлены?

- При перевозке продуктов глубокой заморозки (например, мороженой рыбы) особенно важно не допускать нарушения температурного режима. Несмотря на то, что перевозка рыбопродуктов железнодорожным транспортом – наиболее экономичный способ доставки, свежемороженая рыба требует поддержания постоянной температуры в вагоне – минус 18 °С. Даже при незначительном повышении температуры происходит обсеменение бактериями данного продукта, а повторная заморозка лишь маскирует факт размораживания. И выяснить, было ли нарушение температурного режима, без проведения специального исследования во многих случаях становится затруднительно. Так что на дальних расстояниях при перевозке рыбы могут быть использованы только вагоны-рефрижераторы или рефконтейнеры. Реже используются вагоны-термосы (например, на короткие расстояния и при стабильных погодных условиях).

Да и в целом надо понимать, что если мы говорим о рефрижераторных грузах глубокой заморозки, то технологически железнодорожный транспорт нельзя отделять от общей логистики доставки. И здесь мы возвращаемся к такому исторически значимому термину, как непрерывная холодильная цепь. НХЦ включает в себя комплекс холодильных технологий и организационных мероприятий, направленных на обеспечение режимов хладообработки и хранения сельскохозяйственной, рыбной продукции на всем пути ее следования. Проще говоря, должны быть созданы условия для осуществления жесткого контроля на всех этапах логистической цепочки. Но для обеспечения слаженной работы НХЦ должен быть соблюден ряд условий: как минимум у оператора должны быть соответствующий сертифицированный подвижной состав, холодильные склады и т. д. В идеале должны быть созданы специальные хабы для хранения больших объемов скоропортящейся продукции. То есть все усилия должны быть направлены на соблюдение качества продукта и сроков его доставки.

При предлагаемых правилах, когда компания «РЖД» будет полностью освобождена от ответственности за то, какие грузы и как перевозятся по железной дороге, на мой взгляд, будет утерян контроль качества перевозимой продукции. Ведь аналога контролю грузов,

который обеспечивает ОАО «РЖД» при приеме их к перевозке, никто другой создать не может. Поэтому новую редакцию правил надо рассматривать в привязке к тому, что ответственность каждого участника НХЦ на своем отрезке пути будет определена в едином техрегламенте. Необходимо определить ответственного за всю цепочку, тогда это позволит контролировать всех участников процесса.

Серьезной проблемой сегодня является тот факт, что не в полной мере определены границы нормативно-правового поля для операторов подвижного состава. Как в законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», так и в Уставе железнодорожного транспорта РФ определена в основном ответственность перевозчиков и (или) владельцев инфраструктуры, грузоотправителей, грузополучателей. А ведь, скажем, за состояние предоставляемых вагонов должны нести ответственность прежде всего операторы подвижного состава.

- Не так давно вы были назначены сопредседателем рабочей группы по разработке Стратегии развития железнодорожного хладотранспорта России. Что это за документ? На решении каких первоочередных вопросов сконцентрированы усилия специалистов рабочей группы?

- Серьезность и глубина проблем, стоящих перед хладотранспортом, их запущенность и отсутствие быстрых очевидных решений требуют оперативной разработки Стратегии развития железнодорожного хладотранспорта на перспективу до 2040 года. В целом задача документа заключается в том, чтобы выработать единые подходы к формированию рынка перевозки в изотермическом подвижном составе и сформулировать четкие требования к системе обеспечения качества и безопасности при перевозках скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом, элементы которой должны устанавливать рациональные сферы использования транспортных средств различных типов и классов, а также критерии (в том числе методики) их определения.

В частности, всеобщую озабоченность специалистов вызывает факт практически полного отсутствия производства оте-

чественных рефрижераторных вагонов. Напомню: в СССР существовал хороший проект по производству автономных рефрижераторных вагонов (АРВ). Преимущество таких вагонов заключается в том, что они не являются секционными и могут работать в качестве вагонов-термосов. А это значит, что холодильную установку можно или просто выключить, или использовать в режиме поддержания заданной температуры.

Сегодня производить такие вагоны могли бы ведущие вагоностроительные компании, включая АО «Алтайвагон». В 2017 году на выставке железнодорожной техники «ЭКСПО 1520» был представлен такой вагон АРВ, способный обеспечивать надежность и сохранность широкой номенклатуры скоропортящихся грузов. Но для массового производства современных дорогостоящих вагонов нужна гарантия спроса со стороны бизнеса. И здесь мы опять возвращаемся к новым Правилам перевозки скоропортящихся грузов по железной дороге, из которых отнюдь не следует, что такой подвижной состав в перспективе будет востребован. Ведь строгие критерии к качеству перевозимой продукции согласно документу не являются приоритетным условием перевозки. Грузоотправитель сам определяет, как и в чем ему везти свой груз. И при таком подходе стоимость перевозки будет решающей.

При разработке стратегии мы должны руководствоваться интересами потребителей продукции, доставка которой по железной дороге и в целом в рамках НХЦ должна обеспечивать неукоснительное качество. Одним из инструментов реализации этих предложений является необходимость соответствия техническим регламентам Таможенного союза, ЕврАзЭС и другим международным документам. Без поддержки государства в этом вопросе, конечно же, не обойтись.

<http://transportrussia.ru/item/4838-vernut-na-relsy-skoroport.html>

ТАСС; 2019.03.14; ЗАБАЙКАЛЬСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ОСУДИЛИ ЗА ОБРУШЕНИЕ МОСТА, ПРИ КОТОРОМ ПОГИБЛИ ЛЮДИ

Суд в Забайкальском крае приговорил троих железнодорожников к срокам от 1,5 до 2,5 года лишения свободы условно за нарушение правил безопасности, которое привело к обрушению моста и гибели двух человек. Об этом сообщается на сайте Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ.

В сентябре 2017 года во время ремонтных работ на станции Ксеньевская Забайкальской железной дороги (ЗабЖД) разрушилась опорная конструкция железнодорожного моста, находившийся на нем погрузчик упал в реку Черный Урюм. В результате погибли мастер и монтер пути компании РЖД. Еще четверо работников пострадали.

«Обвинение в совершении преступления было предъявлено начальнику путевой машины станции №328 Забайкальской железной дороги и двум его подчиненным – начальнику и технологу производственно-технического отдела, осуществившим разработку, проверку и согласование проекта производства ремонтных работ на железнодорожном мосту станции Ксеньевская. Приговором суда подсудимым назначено наказание в виде лишения свободы сроком от 1,5 до 2,5 года условно», – говорится в сообщении.

Железнодорожников признали виновными по ч. 3 ст. 216 УК РФ («Нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных или иных работ, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»). Следствие установило, что обвиняемые не соблюдали требования нормативных документов, не выполнили правильные расчеты на устанавливаемые нагрузки и подбору страховочных конструкций.

<https://tass.ru/proisshestviya/6215001>

РГ-КЕРЧЬ; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.03.14; ОПОРЫ КРЫМСКОГО МОСТА ЗАЩИТИЛИ ОТ СТОЛКНОВЕНИЯ С СУДАМИ

Опоры Крымского моста на фарватерном участке защитили от возможного столкновения с судами. Об этом сообщил заместитель начальника компании «СГМ-Мост» Дмитрий Кандаков.

- Мы соорудили пять палов и повесили отбойные устройства, – уточнил он. – Цилиндрические сооружения установлены под арками моста. Они состоят из труб, собранных в круг, и стянуты 60-тонными кольцами, как деревянная бочка. Внутри каждого пала – сетка и крупный камень. На крайних палах установлено навигационное оборудование.

В случае, если капитан проходящего по фарватеру корабля потеряет управление над судном, и его понесет на железнодорожные опоры, столкновение не повредит конструкцию.

- Палы сработают как демпфер – если будет навал судна, то пал оттолкнет его. В комбинации с отбойными устройствами это отличная защита.

В свою очередь начальник ФКУ Упрдор «Тамань» Кайрат Турсунбеков рассказал, что фарватер Крымского моста построен с учетом истории судоходства по Керченскому проливу. И 35-метрового зазора между арками и водой с запасом хватает для прохода всех типов существующих сегодня кораблей.

<https://rg.ru/2019/03/14/reg-ufo/opory-krymskogo-mosta-zashchitili-ot-stolknoveniia-s-sudami.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ТРОЦЕНКО ОЦЕНИВАЕТ ИНВЕСТИЦИИ АЕОН В ПОРТОВУЮ И Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ ИНДИГИ В 50 МЛРД РУБ.

Холдинг AEON Corporation может вложить в портовую и ж/д инфраструктуру морского порта Индига (Ненецкий автономный округ) порядка 50 млрд рублей, заявил владелец компании Роман Троценко журналистам в кулуарах форума «Неделя российского бизнеса» в четверг.

«Мы бы, наверное, для себя рассчитывали лимит около 30 млрд рублей на портовую инфраструктуру. Ну и, если будет какой-то концессионный конкурс или какая-то другая форма на железную дорогу, отдельно будем смотреть. Может быть, еще миллиардов 20 рублей на железную дорогу. Но всю железную дорогу мы не потянем. Это очень большой проект, поэтому мы приглашаем всех желающих принять участие. Важнейший инфраструктурный проект, который оживит Северный морской путь», – сказал Р.Троценко.

Р.Троценко подтвердил, что общий объем инвестиций в портовую инфраструктуру Индига составляет 60 млрд руб. «Еще примерно 180 млрд (руб. – ИФ) – в железнодорожные подходы», – добавил он.

По словам Р.Троценко, государство не приняло решения о выделении финансирования на проект. «Государство не против того, что мы делаем, и включить это в магистральный план развития инфраструктуры, но с учётом того, что источники финансирования – это коммерческие деньги, за наш счёт», – добавил Р.Троценко.

«Это отдельная работа правительственной комиссии по транспорту, наверное, к концу года (будет принято решение по включению порта Индига в магистральный план – ИФ)», – отметил он.

По его словам, в порту могут быть построены несколько терминалов: «угольный терминал, терминал генеральных грузов, дерево, калийные удобрения». В качестве грузовой базы, помимо угля, рассматриваются «сжиженный природный газ, дерево из Коми, минеральные удобрения с севера Пермского края... Набор очень большой. Это в одну сторону. Обратное – нефтегазовое и буровое оборудование под освоение севера», – уточнил Р.Троценко.

Он также сообщил, что в апреле ожидается подписание соглашения с субъектом по реализации проекта порта Индига на Арктическом форуме в Санкт-Петербурге.

В конце ноября сообщалось, что проект развития Северного морского пути (СМП) за счет строительства порта Индига и железнодорожной инфраструктуры к нему вошел в список ключевых инвестиционных проектов в транспортной сфере. Об этом говорилось в презентации рабочей группы о ходе выполнения решений по содействию реализации новых инвестиционных проектов от 21 ноября. Предполагается, что порт будет иметь круглогодичную навигацию и мощность в 70 млн тонн, из которых на экспорт по СМП планируется отправлять 50 млн тонн угля с месторождений Кузбасса.

Общий объем инвестиций в строительство инфраструктуры оценивался в 258 млрд руб., из которых 60 млрд руб. составят частные инвестиции и 198 млрд руб. – государственные. Проект планируется реализовать на основе ГЧП. В числе потенциальных инвесторов указаны «Сибирская угольная энергетическая компания», «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU) (КРУ) и корпорация AEON Р.Троценко. Сроки строительства инфраструктуры в презентации не указывались.

Для проекта требуется создание железнодорожных подходов по маршруту Сосногорск-Индига (является частью проекта магистрали «Баренцкомур» Сургут – Полуночное – Троицко-Печорск – Сосногорск – Индига), отмечалось в документе. Как сообщалось, группа «ВИС» изучает проект создания ж/д линии к порту Индига на предмет концессии. Тогда же Р.Троценко подтверждал журналистам интерес AEON к проекту и заявлял о готовности вложить в него 60 млрд руб. При этом, как говорил бизнесмен, холдинг рассчитывает, «что проект будет поддержан железной дорогой». «Очень возникает много сложностей по расшивке Свердловской железной дороги, увеличению пропускных мощностей. Но это единственный, во-первых, самый близкий проект для Кузбасса. Для вывоза кузбасских углей в любом другом направлении на восток – 4 тыс. км, на запад – это 3,3 тыс. км. То есть, это самый короткий маршрут к «большой» воде», – говорил Р.Троценко.

Вместе с тем, по его словам, холдинг потенциально готов участвовать в концессии по строительству ж/д путей. «(ОАО «Российские железные дороги» – ИФ) будет принимать решение в следующем году по этому вопросу. Если (в проект компания – ИФ) пойдет сама, то отлично. Если ей потребуется, и она будет рассматривать концессионные варианты решения вопроса – мы готовы на это. Мы в контакте с РЖД, но решение не принято», – заявлял бизнесмен.

В сентябре сообщалось, что строить порт в Ненецком автономном округе вблизи поселка Индига планирует АО «Ненецкая нефтяная компания». В материалах к выездному заседанию комитетов Совета Федерации в Мурманске говорилось, что объем инвестиций в грузовой порт составит 291,3 млрд руб., однако сроки реализации и источники финансирования проекта не назывались. Предполагалось, что мощность порта будет достигать 40,4 млн тонн в год за счет перевалки различных грузов – нефти, сжиженного природного газа, сжиженных углеводородных газов, угля, металла и контейнеров.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.03.15; НЕФТЬ ПЕРЕВАЛИВАЕТ ЧЕРЕЗ СУД; СПОР ЛУКОЙЛА И «РОСНЕФТИ» О ВАРАНДЕЙСКОМ ТЕРМИНАЛЕ МОЖЕТ ЗАТЯНУТЬСЯ

Спор между «Роснефтью» и ЛУКОЙЛом, собственником Варандейского терминала, о стоимости перевалки нефти может перейти в суды. Хотя ФАС 14 марта признала, что цена перевалки завышена, ЛУКОЙЛ не обязан сразу исполнять предписание о снижении цены. Если компания, как планировала, обратится в суд, исполнение предписания ФАС затянется, говорят юристы. С другой стороны, если ЛУКОЙЛ проиграет в суде, то у «Роснефти» есть возможность взыскать с него убытки.

ЛУКОЙЛ может не выполнять сразу предписание ФАС о снижении цены перевалки нефти на Варандейском терминале в Баренцевом море, считают опрошенные “Ъ” юристы. На терминале перегружается нефть, в том числе с месторождений Требса и Титова, разработкой которых занимается «Башнефть-Полюс» (контролируется «Роснефтью», у ЛУКОЙЛа 24,9%). «Роснефть» 14 марта первой сообщила: ФАС по ее жалобе вынесла решение о том, что ЛУКОЙЛ «установил и в течение нескольких лет поддерживал монопольно высокую, экономически необоснованную цену на услугу по перевалке нефти в порту Варандей, многократно превышающую среднерыночные показатели». ФАС в конце дня 14 марта это подтвердила.

ФАС должна выдать ЛУКОЙЛу предписание с требованиями «отменить ранее установленную монопольно высокую цену, установить ее вновь уже с учетом экономической обоснованности и далее работать с контрагентами по новой цене», говорит глава юркомпании «НП-Эдвайс» Наталья Пантюхина. Глава ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов уже говорил 12 марта, что будет оспаривать негативное для себя решение ФАС в суде. В таком случае, отмечает госпожа Пантюхина, исполнение предписания приостанавливается до дня вступления в законную силу судебного решения. Если суд все же признает необоснованность стоимости перевалки, то «Роснефть» вправе будет взыскать убытки с ЛУКОЙЛа, для чего должна будет подать отдельный иск с их обоснованием, поясняет Надежда Пантюхина.

Спор компаний о стоимости перевалки на Варандее (построен в 2008 году за \$1,1 млрд) длится с конца 2016 года, когда «Роснефть» приобрела контрольный пакет «Башнефти» у государства. После этого «Роснефть» разорвала трейдинговые контракты со структурой ЛУКОЙЛа Litasco, которые касались башкирских НПЗ. Нефть с месторождений Требса и Титова также продается Litasco за вычетом цены за перевалку на Варандее.

«Роснефть», которую не устраивает эта цена, уже сократила инвестиции в «Башнефть-Полюс», ссылаясь на выполнение соглашения об ограничении добычи ОПЕК+. В результате с 2018 года добыча нефти предприятия упала вдвое – до 1 млн тонн. К 2020

году СП должно было выйти на пик производства нефти в 4,8 млн тонн, но в 2019 году компании согласовали добычу на уровне 1 млн тонн.

По оценке главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, в 2017-2018 годах перевалка тонны нефти стоила 2,15 тыс. руб. и 2,3 тыс. руб.

Два источника “Ъ” утверждают, что ЛУКОЙЛ с этого года предоставил более выгодные условия по перевалке. По данным эксперта, компании заключили новый договор в конце 2018 года с тарифом ниже 2 тыс. руб. за тонну.

ЛУКОЙЛ предлагал «Роснефти» альтернативные варианты вывоза нефти. «Мы предлагали сделать обменные операции, мы были готовы отдавать нефть на Усе, чтобы потом этот объем нефти дальше транспортировать (по трубопроводу «Транснефти».- “Ъ”) в Приморск, но это невыгодно нашим партнерам по «Башнефть-Полюсу». Все-таки наиболее экономически эффективный путь, даже с учетом сегодняшней стоимости перевалки, через Варандей»,- говорил в интервью “Ъ” в декабре 2017 года глава ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов.

Василий Танурков из АКРА считает, что, пока тарифы на Варандее не будут снижены, даже при ослаблении условий сделки ОПЕК+ «Роснефти» нет необходимости наращивать добычу на месторождениях Требса и Титова. По мнению аналитика, «Роснефть» вместо «Башнефть-Полюса» может ускорить освоение других месторождений – например, Среднеботуобинского, Тагульского и Лодочного.

<https://www.kommersant.ru/doc/3910045>

РБК; 2019.03.14; «ТАТФЛОТ» НАЧАЛ ВЫПЛАЧИВАТЬ МИЛЛИОННЫЕ ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТЕ

Компания «Татфлот» частично погасила задолженность по заработной плате. Акционерное общество выплатило сотрудникам 75,3 млн рублей

Как сообщает министерство труда, занятости и социальной защиты Татарстана, АО «Судоходная компания «Татфлот» выплатило долг по оплате труда 1,4 тыс. работников. За какой период был погашен долг, в пресс-релизе ведомства не указано.

Напомним, в январе прокурор РТ Илдус Нафиков сообщал, что АО «Татфлот» оказалось в числе злостных неплательщиков заработной платы. По его данным, на 1 января задолженность достигла 96 млн рублей. Всего предприятия Татарстана задолжали 153 млн рублей. За 2018 год благодаря прокурорскому вмешательству 23 тыс. человек получили 500 млн заработанных рублей.

Летом 2018 года компания «Татфлот» получила иск от налоговой службы о признании ее банкротом, а следственный комитет возбудил уголовное дело по факту невыплаты зарплаты сотрудникам.

В ноябре **минтранс** республики анонсировал появление в 2019 году новой судоходной компании. Запуск проекта анонсировали на III квартал 2019 года. О сумме инвестиций, других учредителях информации на данный момент нет.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/freenews/5c8a484b9a7947ff31347527>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.03.14; КЛЮЧИ ОТ АРКТИКИ; СОЗДАНИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ВСТУПАЕТ В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНУЮ ФАЗУ

В перспективе – хаб

По данным администрации Мурманской области, треть объема работ по созданию Мурманского транспортного узла выполнена. МТУ, напомним, один из наиболее значимых приоритетных проектов, включенных Правительством РФ в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Мурманский транспортный узел является крупнейшим на севере России. Порт Мурманск – самый северный из незамерзающих портов страны, крупнейший в мире порт,

расположенный за Северным полярным кругом. Большие глубины на подходных фарватерах, протяженность которых составляет 22 мили, обеспечивают доступность порта для современных судов.

Целью проекта комплексного развития МТУ является, в частности, создание действующего круглогодичного глубоководного морского порта на западном берегу Кольского залива для переработки нефтеналивных грузов и перевалки угля, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг». При этом переориентация перевалки грузов в российские порты – стратегическая задача для роста экономики страны.

Президентом РФ Владимиром Путиным поставлена задача и на Северо-Западе, и в целом по стране обеспечить комплексный подход к развитию транспортной инфраструктуры, увязывать строительство таких объектов с текущими и перспективными потребностями бизнеса и граждан, вводом в строй обеспечивающей инфраструктуры. И конечно, нужно добиться слаженной работы всех уровней власти при реализации наиболее значимых приоритетных проектов.

Один из таких приоритетов – развитие Мурманского транспортного узла. По плану проект должен быть реализован в 2020 году. На увеличение портовых мощностей Мурманска завязаны проекты на Арктическом шельфе и планы по развитию Северного морского пути, а также поставки за рубеж продукции, в том числе угля. При выборе площадок для создания новых портовых мощностей нужно уделять приоритетное внимание вопросам экологии, считает президент, максимально внимательно относиться к этим вопросам, учитывать интересы жителей близлежащих районов.

По оценкам **Минтранса** России, проект развития Мурманского транспортного узла нацелен на переориентацию грузовой базы в российские порты. И помимо этого реализация именно в Мурманске такого проекта обеспечит для России надежный выход в Мировой океан, который не контролируется другими государствами, минуя Датский, иные проливы. А это расширит доступ к рынкам Европы и Северной Америки.

Перевалка грузов, в первую очередь угля, в Мурманском порту позволит сократить издержки грузоотправителей на его транспортировку по сравнению с другими маршрутами. Особенно это актуально для месторождений, которые расположены непосредственно в Арктическом регионе России.

На данный момент **Минтрансом** совместно с Минэкономразвития подготовлен сценарий реализации этого проекта, включающий как использование механизма концессии, так и продолжение работ в рамках заключенных государственных контрактов с привлечением внебюджетных средств.

В реализации проекта заинтересованы крупнейшие компании нашей страны, такие как «Роснефть», «Газпром», «Новатэк», «РЖД», «ФосАгро», «Восток-Уголь». При этом и Роснефть, и «Новатэк» уже готовы реализовывать на левом берегу Лавны, там, куда строится железная дорога, свои собственные проекты, необходимые для развития новых месторождений в Арктическом регионе. Инвесторами проекта подписано соглашение, которое предусматривает его реализацию на принципах take or pay («бери или плати») в части строительства угольного терминала.

Кроме того, Газпромбанк подтвердил готовность финансировать этот проект в дальнейшем на принципах инфраструктурной ипотеки под гарантии Правительства РФ с расчетом в последующие бюджетные периоды. С учетом широкой поддержки этого проекта крупными инвесторами сегодня понятно, как привлечь в проект в целях его завершения до 2020 года недостающие бюджетные 23 млрд за счет внебюджетных средств с последующим размещением для достройки железной дороги.

Суммируя, можно констатировать, что главная цель проекта по развитию МТУ – создание круглогодично действующего глубоководного морского хаба. Речь идет о создании центра переработки грузов, интегрированного в международный транспортный коридор «Север –

Юг». Проект предусматривает строительство на западном берегу Кольского залива железнодорожной инфраструктуры, в том числе ветки от станции Выходной до станции Лавна. Это объекты федеральной собственности.

За счет средств частных инвесторов должны быть построены угольный и нефтяной терминалы. Кроме того, на восточном берегу залива предполагается реконструировать уже имеющиеся мощности по перевалке угля и построить новый контейнерный терминал. По данным **министерства транспорта** Мурманской области, общий объем финансирования МТУ составляет 144,9 млрд руб., в том числе 55,6 млрд из федерального бюджета и 89,3 млрд из внебюджетных источников.

Роль Мурманского транспортного узла в экономическом развитии арктической зоны России очень велика. Реализация проекта подразумевает увеличение мощностей порта Мурманск, на который завязаны проекты разработки шельфа арктических морей и планы использования Северного морского пути. Кроме того, проект играет большую роль в перевалке угля, экспорт которого из России к 2030 году предполагается увеличить до 205 млн тонн в год. Мурманск входит в четверку портов, через которые переваливается основной объем российского угля, на его долю приходится около 13% перевалки этого вида топлива.

Трудности преодолимы

В рамках первого этапа проекта МТУ строится железнодорожная ветка Выходной – Лавна. Уже освоено около 14 млн руб. На объекте задействовано порядка 450 единиц техники и более 1000 рабочих.

Но если с федеральными объектами дело успешно движется, то при строительстве частных возникают проблемы. Основная причина – неблагоприятная рыночная конъюнктура. Из-за снижения цен на уголь российские угледобывающие предприятия вынуждены работать на грани или даже за гранью рентабельности. Определенную роль играет и политическая ситуация в мире, так как немалые объемы угля из Мурманска традиционно идут в Европу. Кроме того, для дорогостоящего строительства в условиях Заполярья бизнесу необходимы дешевые кредиты, получить которые сегодня нет возможности ни в России, ни за рубежом.

По мнению ряда экспертов, есть возможность обеспечить Мурманскую область доступным топливом. В частности, в Мурманске можно использовать механизм портовой особой зоны, поскольку он дает значительные налоговые льготы и преференции участникам ОЭЗ. Это хороший стимул для бизнеса, позволяющий ему сокращать сроки окупаемости проектов. Кроме того, сегодня ситуация в экономике такова, что для бизнеса более привлекательны краткосрочные инвестиции. Исходя из этого, для участия бизнеса в проекте МТУ целесообразно предусмотреть особые условия и гарантии.

Крупнейшая транспортная стройка Заполярья – Мурманский транспортный узел (МТУ) – в настоящее время меняет модель финансирования. Федеральные власти изменили адресную инвестиционную программу и перераспределили проектные субсидии с морских этапов проекта в пользу его железнодорожной части. Подписано распоряжение Правительства РФ согласно которому проект будет реализован за счет концессионного соглашения. Речь идет о строительстве угольного терминала Лавна, новой железной дороги на западном берегу Кольского залива и развитии уже существующей железнодорожной инфраструктуры на его восточном берегу.

МТУ призван объединить морские и железнодорожные перевозки. Воплощение в жизнь этого проекта позволит сократить дефицит портовых мощностей для перевалки навалочных грузов в европейской части России и переключить на создаваемый терминал часть российских внешнеторговых грузов, которые сегодня идут через порты сопредельных стран.

Необходимо ускорение

Сегодня основная задача – перейти к форсированному выполнению графика строительства. Подрядчик вынужден работать рваными темпами, что приводит к удорожанию стройки, к десинхронизации проектной документации.

В настоящее время Ленгипротранс проводит инженерные изыскания и приступил к разработке проектной документации по строительству вторых главных путей на первоочередных перегонах и станциях линии Волховстрой – Мурманск, где имеется дефицит пропускной способности. Развитие этого направления связано с ростом объемов перевозок в сообщении с портом Мурманск. По данным Института экономики и развития транспорта, перспективные объемы перевозок на этом направлении к 2025 году достигнут 45 млн тонн в год, что составит рост в 2,1 раза к уровню 2017-го. В структуре грузопотоков, следующих по сети ОАО «РЖД» через порт Мурманск, прогнозируется увеличение доли объемов перево-

зок каменного угля при снижении удельного веса рудных грузов, химических и минеральных удобрений и нефтепродуктов.

Для обеспечения перевозки перспективного грузопотока предполагается увеличение как размеров движения грузовых поездов, так и их длины и веса. Это в свою очередь вызывает необходимость обеспечения достаточной пропускной способности железнодорожной инфраструктуры на маршрутах следования перспективного поездопотока, в который входит и направление Волховстрой – Мурманск с подходами. В настоящее время унифицированные нормы длины поездов на данном направлении составляют 57 условных вагонов, а веса – до 4600 тонн. В перспективе данное направление будет приводиться к общесетевым нормам веса и длины, то есть унифицированный вес грузового поезда достигнет 6000-6300 тонн, а максимальный, с использованием инновационных вагонов грузоподъемностью 76 тонн, составит 7100 тонн. Реконструкция направления Волховстрой – Мурманск по большей части связана с ликвидацией однопутных участков, удлинением приемо-отправочных путей на станциях и увеличением их количества в тех случаях, где это необходимо. Также в процессе реконструкции будут решаться существующие вопросы по развитию сортировочных станций.

Все мероприятия разделены на два расчетных срока – до 2020 и до 2025 годов и направлены на ликвидацию узких мест в пропускной способности практически на всем протяжении линии Волховстрой – Мурманск, а также на участке Маленьга – Беломорск. При этом в первую очередь работы будут проводиться на участках Мурманск – Кандалакша и Маленьга – Беломорск.

В минувшем году ГТЛК начала строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманска. Угольный перевалочный комплекс строится на основе государственно-частного партнерства. Инвестором строительства угольного терминала выступает ООО «Морской торговый порт «Лавна», бенефициаром является ГТЛК.

Предложенный механизм может представлять собой один из видов инфраструктурной ипотеки еще до внесения изменений в закон о государственно-частном партнерстве. Для реализации проекта привлечен якорный инвестор – глобальный сырьевой трейдер Mercuria, с которым подписан договор take or pay на 18 млн тонн угля ежегодно.

Создание Мурманского транспортного узла подразумевает строительство круглогодично действующего глубоководного морского центра по переработке наливных (нефть и нефтепродукты, сжиженный газ) и навалочных (уголь, удобрения, железорудные и другие концентраты) грузов, крупнотоннажных контейнеров, строительных грузов. Также через Мурманск должны пойти грузы снабжения арктических месторождений и промышленных центров, расположенных вдоль трассы Северного морского пути.

Проект реализуется в три этапа.

Этап I – создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива и развитие действующей железнодорожной инфраструктуры Мурманского транспортного узла.

Этап II – дноуглубление акватории и водных подходов для угольного терминала. База обслуживающего флота с необходимой береговой инфраструктурой.

Этап III – дноуглубление акватории и водных подходов для нефтеналивного терминала.

Если брать создание МТУ в целом, можно выделить следующие направления:

- строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры на берегу Кольского залива, в том числе строительство на западном берегу терминалов по перевалке угля, нефти и нефтепродуктов;

- строительство на восточном берегу контейнерного терминала, реконструкция угольного терминала, строительство складской и дистрибуционной зоны, связанной с контейнерным терминалом;

- создание логистического центра;

- развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство железнодорожной ветки Выходной – Лавна, строительство 10 железнодорожных станций и парков, реконструкцию путевого развития 4 станций, реконструкцию железнодорожных подходов (от станции Волховстрой);

- развитие автодорожной инфраструктуры, в том числе улично-дорожной сети Мурманска;

- реконструкция автодороги «Кола»;

- осуществление работ по объектам федеральной собственности.

Проект реализуется в формате государственно-частного партнерства и предусматривает строительство объектов как федеральной, так и частной собственности.

Создание Мурманского транспортного узла (МТУ) идет в соответствии с планами, инфраструктура по проекту будет сформирована к концу 2019 года. Для обеспечения энергией новых объектов и повышения надежности энергоснабжения уже существующих потребителей принято решение о строительстве подстанции 330 киловольт «Мурманская». В инвестиционную программу «ФСК ЕЭС» включен соответствующий инвестпроект. Соответствующие мероприятия также запланированы к реализации и со стороны МРСК Северо-Запада.

Завтра начинается сегодня

И сегодня, не дожидаясь светлого завтра, АО «ММТП» добивается впечатляющих результатов. По итогам 2018 года объем перевалки грузов в Мурманском морском торговом порту составил около 16 млн 250 тыс. тонн, что на 3,5% выше показателей 2017 года. Об этом сообщил генеральный директор АО Александр Масько.

2018-й был годом стабильной, сложной, но интересной работы. В этом году выручка компании превышает 7 млрд руб. Чистая прибыль – 3 млрд. А налоговые отчисления – более

1 млрд. При этом 950 млн из них поступят в региональные бюджеты.

Одно из приоритетных направлений – активное участие в реализации арктической программы. В настоящее время объем перевалки грузов по арктическим направлениям составляет около 350 тыс. тонн. Особое внимание в деятельности предприятия занимают природоохранные проекты. В 2017-м была принята масштабная экологическая программа, стоимость которой превышает 3 млрд руб. Она разработана на основе лучшего общемирового опыта работы стивидорных компаний Китая, Японии, Австралии, Канады и включает 12 крупных проектов. Часть проектов уже реализована.

В минувшем году на реализацию социальных проектов портом был направлен 91 млн руб., причем на благотворительность – около 35 млн. Дополнительные возможности у жителей Мурманска и Мурманской области возникают благодаря различным формам поддержки, предлагаемым Сибирской угольной энергетической компанией,

сто процентной «дочкой» которой порт стал в 2018 году. В частности, при поддержке фонда «СУЭК – регионам» в 2018 году были реализованы четыре проекта, ориентированных на формирование комфортной городской среды и поддержку инициатив граждан.

Холдинг «Новпорт», который приобрел воздушную гавань Мурманска, представил обновленную стратегию развития аэропорта. Она рассчитана на период до 2025 года и предполагает строительство нового аэровокзального комплекса.

В настоящее время определяется один из двух вариантов реконструкции. Первый из них предусматривает поэтапную пристройку новых площадей к существующему аэровокзальному комплексу. Речь идет о возведении со стороны перрона и привокзальной площади новых двухэтажных корпусов, а также об объединении всего комплекса с существующим зданием в один терминал. Дополнительный блок планируется построить с правой стороны привокзальной площади, на месте нынешнего зала прилета В.

Также рассматривается вариант строительства нового аэровокзала. В этом случае будет возведено новое двухэтажное здание площадью до 30 тыс. кв. м, которое расположится слева от существующего здания, на месте зала прилета А. Однако в этом случае потребуются строительство привокзальной площади и перрона стоянки ВС у нового здания. Оба решения теоретически покрывают потребности аэровокзала с учетом 15-летней перспективы развития.

Некоторые показатели просчитаны до 2030 года. Так, к этому времени площадь аэровокзала планируется расширить до 17 200 – 20 328 кв. м. К 2020 году она должна составить 12 440 -

14 648 кв. м. В настоящее время аэровокзал занимает 7500 кв. м.

Ожидаемый пассажиропоток аэропорта Мурманска к 2020 году превысит 1 млн пассажиров. При этом на внутренние воздушные линии прогнозом отведено 94%, на международные – 6%. Прогнозируемый пассажиропоток на 2030 год оценивается в 1,7 млн пассажиров.

Общий объем инвестиций в проект составит не более 1 млрд руб.

В настоящее время холдингу «Новпорт» принадлежат доли в 11 региональных аэропортах. Помимо Мурманска речь идет о воздушных гаванях Новосибирска, Челябинска, Волгограда, Томска, Астрахани, Читы, Тюмени, Перми, Кемерово и Барнаула.

<http://transportrussia.ru/item/4839-klyuchi-ot-arktiki.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; СУДНО С ГРУЗОМ МЕТАЛЛА ИЗ МАРИУПОЛЯ СЕЛО НА МЕЛЬ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ

Судно Maryland под флагом Либерии, которое шло из Мариуполя (Украина) в Италию с грузом металла, село на мель в Керченском проливе, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе **Росморречфлота** в четверг.

«Судно село на бровку (Керчь-Еникальского канала – ИФ) вечером 13 марта. Пока остается там – до завтра точно», – сказал собеседник агентства.

По его словам, четыре буксира пытались снять Maryland с мели, но им это не удалось.

На движение судов в проливе инцидент не повлиял. Угрозы нанесения вреда морской окружающей среде и побережью нет, добавили в **Росморречфлоте**.

ТАСС; 2019.03.14; ВЛАДЕЛЕЦ ГОРЯЩИХ В ЧЕРНОМ МОРЕ СУДОВ ОПЛАТИЛ ВСЕ РАСХОДЫ ПО ИХ ТУШЕНИЮ

Компания-владелец танкеров «Маэстро» и «Канди», которые горят в Черном море, оплатила все расходы, связанные с работами по тушению судов и аварийному дежурству, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе **Росморречфлота**.

Как сообщалось, после окончательного тушения пожара судовладелец намерен отбуксировать танкеры за пределы России на судоремонтное предприятие для утилизации. По данным международной транспортной федерации ИТФ, суда принадлежат одной турецкой компании – Milenyum Denizcilik Gemi.

«Судовладелец оплатил все оказанные услуги – несение аварийно-спасательной готовности и все, что было сделано, – сказал собеседник агентства. – Буксировку [танкеров] не начинали, пока идет к этому подготовка». По его словам, на месте продолжает дежурить буксир.

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

ТАСС; 2019.03.14; ОБОБЩЕНИЕ: ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ЗАПРЕЩЕНЫ В 45 СТРАНАХ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ В ЭФИОПИИ

Россия, США, страны Евросоюза и многие другие государства из соображений безопасности приостановили эксплуатацию Boeing 737 MAX и запретили пролеты этого типа самолетов над своими территориями. Решение было принято после того, как 10 марта в Эфиопии разбился самолет Boeing 737 MAX 8 («Боинг-737 макс-8»), а эксперты сочли, что детали катастрофы схожи с крушением аналогичного самолета в Индонезии в октябре прошлого года.

После массового запрета на полеты Boeing 737 MAX в корпорации Boeing заявили, что понимают причины принятия подобных решений, но при этом выразили уверенность в надежности своих самолетов. По данным источников в авиастроительной отрасли, поставки самолетов Boeing 737 MAX были заморожены, однако производство лайнеров продолжается.

Бортовые самописцы с разбившегося в Эфиопии авиалайнера были доставлены во Францию в Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации (BEA) для изучения.

Массовый запрет

Решения о приостановке эксплуатации самолетов Boeing 737 MAX 8 и их пролеты над своей территорией были приняты более чем в 45 странах мира. Как сообщил журналистам глава **Росавиации** Александр **Нерадько**, российское ведомство «через средства авиасвязи разослало уведомление о том, что в воздушном пространстве РФ полеты самолетов этой модификации до особого указания запрещены». Решение о снятии запрета, по его словам, будет основываться на анализе «тех директив и сообщений, которые будут поступать от Федеральной авиационной администрации США, Национального бюро по безопасности на транспорте и самой компании Boeing».

Глава Белого дома Дональд Трамп заявил о том, что США приостанавливают все полеты самолетов Boeing 737 MAX 8 и MAX 9 до его дальнейшего распоряжения.

В Федеральном авиационном управлении (ФАУ) США признали, что катастрофа Boeing в Эфиопии и крушение самолета аналогичной модели в Индонезии в октябре прошлого года похожи. В распоряжении ФАУ о приостановке полетов Boeing 737 MAX американских авиалиний, а также иностранных самолетов этой модели на территории США отмечается, что в результате расследования гибели лайнера в Эфиопии была получена новая информация, свидетельствующая «о некотором сходстве инцидентов с рейсами ET302 и JT610» в Индонезии.

«Боинг» все понял

В корпорации «Боинг» поддержали решение о приостановке полетов авиалайнеров. В сообщении компании отмечается, что «после консультаций с Федеральным авиационным

управлением, Национальным управлением по безопасности на транспорте, авиационными властями и потребителями во всем мире Boeing решил следующее: во имя предосторожности и для того, чтобы уверить общественность в безопасности самолетов, рекомендовать ФАУ временно прекратить все операции флота 737 MAX в полном составе». При этом в компании заявили об уверенности в полной безопасности своих машин.

Всего компания «Боинг» поставила заказчикам 385 самолетов серии Boeing 737 MAX, выпускаемой в четырех модификациях, из них 344 – это Boeing 737 MAX 8 – модификация, образец которой разбился в Эфиопии.

В среду поставки самолетов Boeing 737 MAX были заморожены. Однако, по данным агентства Рейтер, производство лайнеров продолжается. При этом, по оценке аналитиков, каждый месяц запрета на использование Boeing 737 MAX может стоить компании от 1,8 до 2,5 миллиардов долларов.

Главное – безопасность

Как заявил в четверг в ходе коллегии Росавиации замминистра транспорта РФ Александр Юрчик, причинами авиакатастроф Boeing 737 MAX 8 являются недостатки разработки и сертификации. Он отметил, что к формированию системы сертификации в РФ «предстоит приложить еще немало усилий». Он обратил внимание участников встречи на то, что «этот элемент повышения безопасности полетов ярко продемонстрирован в ситуации, которая сейчас сложилась в мире с Boeing». «Для нас это должно быть сигналом к выстраиванию очень качественной системы сертификации авиационной техники», – подчеркнул замминистра.

После трагедии в Эфиопии российская авиакомпания S7 приостановила использование имеющихся в ее парке самолетов Boeing 737 MAX.

В прошлом году авиакомпания «Ютэйр» заказала 30 самолетов Boeing 737 MAX 8, но пока ни одного не получила. Как сообщил в четверг журналистам гендиректор «Ютэйр» Андрей Мартиросов, в компании «ждут поставок». «Пока мы никаких уведомлений от Boeing, от лизинговых компаний об отложении поставок не получали. Но, я думаю, что события развиваются стремительно, каждый час новая информация – наверное, какие-то изменения будут», – добавил он и напомнил, что поставка первого самолета для «Ютэйр» ожидалась в апреле этого года.

Расследование продолжается

10 марта самолет Boeing 737 MAX 8 авиакомпании Ethiopian Airlines («Эфиопские авиалинии»), выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби, потерпел крушение в 60 км к востоку от столицы Эфиопии. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек из 35 стран, в том числе трех россиян. Причины трагедии выясняются. Спасателям удалось обнаружить оба бортовых самописца.

Оба прибора были доставлены в четверг во французское Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации (BEA). Специалисты Бюро проведут анализ данных цифрового самописца параметров полета и речевого самописца, чтобы установить, почему самолет упал через несколько минут после взлета.

К расследованию причин катастрофы по просьбе властей Эфиопии подключились представители Интерпола.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.03.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО «ПОБЕДЕ» ВМЕСТО 30 BOEING MAX КУПИТЬ РОССИЙСКИЕ MC-21; ЭТО СВЯЗАНО НЕ С КАТАСТРОФАМИ, А С ЖЕЛАНИЕМ ПОМОЧЬ ОТЕЧЕСТВЕННОМУ АВИАПРОМУ

Правительство пока не разрешило 100%-ной «дочке» «Аэрофлота» – лоукостеру «Победа» купить дополнительные 30 судов Boeing 737 Max. Об этом рассказали три человека: два близких к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и третий – к «Аэрофлоту».

«Победа» еще в прошлом году подавала заявку в правительственную комиссию по импортозамещению с просьбой одобрить заказ на 50 Boeing 737 Max. Компания уже подписала твердый контракт на 20 судов с поставкой в 2019-2021 гг., еще 30 она планирует получать с 2022 г.

Все госкомпании с 2018 г. должны согласовывать в правительстве ввоз в страну иностранной авиатехники дороже 1 млрд руб. 30 Max стоят в зависимости от модели \$1,8-2 млрд.

Правкомиссия одобрила лизинг только первых 20 Boeing. А вопрос о покупке еще 30 подкомиссия по оборонно-промышленному комплексу под председательством вице-премьера Юрия Борисова в декабре не одобрила и не стала выносить на правительственную комиссию, говорят два собеседника «Ведомостей». При этом подкомиссия Борисова рекомендовала «Победе» рассмотреть покупку вместо Boeing 30 российских среднемагистральных судов MC-21. А «Аэрофлоту» рекомендовано пересмотреть график поставок заказанных национальным перевозчиком MC-21 с учетом интересов «Победы», добавляют собеседники. ОАК планирует начать серийный выпуск MC-21 с 2021 г., сейчас лайнер проходит сертификацию.

«Вопрос о закупке «Победой» 30 Boeing в 2022 г. на правкомиссию по импортозамещению пока даже не выносился, – говорит представитель Борисова. – Он стоит на повестке дня». В декабре 2018 г. вице-премьер поручил Минпромторгу совместно с ОАК проработать возможность импортозамещения хотя бы части этой партии. Ни у кого нет цели сорвать «Победе» закупки. Есть цель совместить инвестпрограммы госкомпаний с планами российских производителей, уверяет представитель Борисова: «Чем больше выпуск, тем дешевле в итоге производство и цена конечного продукта».

Boeing Max встали на прикол

С 13 марта не летает весь мировой парк новейшей модели Boeing 737 Max – 387 самолетов. Его остановили регуляторы и авиакомпании после крушения 10 марта самолета авиакомпании Ethiopian Airlines. Осенью похожую катастрофу потерпел другой Boeing 737 Max – малазийской Lion Air. Лайнеры останутся на земле до появления результатов расследования, оно займет несколько месяцев. Также Boeing пообещал обновить программное обеспечение системы управления самолетом, которая предположительно стала причиной трагедий. Это тоже займет несколько месяцев. Совершенно точно, что программа Max не погибнет, самолеты вернутся в воздух после доработок, уверены топ-менеджер авиакомпании-заказчика и человек, близкий к ОАК. «Boeing – это очень могучая в индустриальном смысле организация, и мы уверены, что она со всеми этими проблемами справится», – передал «Интерфакс» слова гендиректора Utair Андрея Мартиросова.

Ранее вопрос о поставке российских судов «Победе» не поднимался. Освоением новой российской техники занимается «Аэрофлот»: он уже получил 50 SSJ100 и заказал еще 100, также заказал 50 MC-21.

Сейчас у лоукостера 24 самолета Boeing 737 NG, еще шесть придут до лета. С учетом разрешенных чиновниками 20 Max парк «Победы» к концу 2021 г. достигнет 50 судов. «Аэрофлот» в обновленной стратегии планирует, что «Победа» к 2023 г. достигнет трафика в 25-30 млн пассажиров. В 2018 г. она перевезла 7,2 млн человек.

На одном самолете, по подсчетам «Ведомостей», «Победа» в год перевозит около 350 000 человек. С 50 судами она сможет возить 18 млн человек. Без дополнительных лайнеров цели стратегии не достигнуть, тревожится близкий к «Аэрофлоту» человек. Вариант с MC-21 можно рассмотреть. Но ведь все первые самолеты пойдут в «Аэрофлот», на «Победу» не хватит, добавляет собеседник.

Президент ОАК Юрий Слюсарь рассказывал «Ведомостям», что в первый год производства будет выпущено 10 МС-21, во второй – 20, а на полную мощность в 72 лайнера производство выйдет на седьмой год выпуска.

«Вице-премьер не против закупки Boeing, мы рассчитываем на ближайшем заседании правкомиссии по импортозамещению услышать доклад главы Минпромторга Дениса Мантурова о том, сможет ли российский производитель, учитывая наличие других заказов, в необходимые «Победе» сроки гарантированно поставить самолеты вместо Boeing? Если да, то в каком количестве?» – говорит представитель Борисова. Исходя из доклада, комиссия и сможет принять решение, добавил он. Правительство одобрит покупку «Победой» еще 30 Boeing, если поймет, что наш авиапром не в состоянии заместить этот заказ, для этого и важен анализ Минпромторга, уверяет федеральный чиновник.

«Бизнес-модель любого лоукостера строится на высоком налете парка. Поэтому лоукостеру целесообразно брать проверенные суда, чьи «детские болезни» устранены при эксплуатации другими авиакомпаниями», – сказал директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«С новым самолетом высокого налета достичь невозможно», – категоричен гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак. Для эффективной эксплуатации МС-21 нужна мощная система техподдержки с сетью складов запчастей и провайдеров техобслуживания, на создание которой уйдет много лет, добавляет Рыбак. «Победа» в 2017 г. эксплуатировала свои Boeing по 13,2 ч в сутки. ОАК гарантирует «Аэрофлоту» налет МС-21 в первый год работы не менее 5,8 ч в сутки, во второй год – не менее 7,8 ч в сутки и в третий – не менее 10,3 ч в сутки.

Представители «Аэрофлота», ОАК и Минпромторга на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/14/796463-pravitelstvo-predlozhilo-pobede-kupit-rossiiskie-ms-21>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ЕКАТЕРИНА ЛИТОВА; 2019.03.14; UTAIR ПРЕДЛОЖИЛА КРЕДИТОРАМ БИЗНЕС-ПЛАН С ЗАПРЕЩЕННЫМИ BOEING КАК НИ СТРАННО, ТАКОЙ ПЛАН ОЗДОРОВЛЕНИЯ КОМПАНИИ МОЖЕТ БЫТЬ ПРИНЯТ

Ведущая переговоры о реструктуризации долгов авиакомпания Utair разослала банкам-кредиторам новую модель финансового оздоровления, сообщили РБК два ознакомившихся с документом источника. Новый бизнес-план банки (среди них – Сбербанк, «Траст», «Уралсиб», МКБ и другие) получили 7 марта.

В феврале на совещании в **Минтрансе** Utair обещала предоставить финансовую модель по стабилизации ситуации, перенеся ее подготовку на начало марта. Представители кредиторов заявляли, что не намерены переходить к безакцептному списанию средств и подаче заявки о банкротстве.

В Сбербанке РБК подтвердили получение новой финмодели Utair. «Да, прислали, изучаем, выводы пока делать рано. Более детальные комментарии преждевременны», – рассказал зампредправления Сбербанка Анатолий Попов.

В Райффайзенбанке, выступающем консультантом авиакомпании по реструктуризации долга, и в Utair отказались от комментариев. В «Уралсибе», МКБ и «Трасте» не ответили на запрос РБК.

Что предлагает авиакомпания

Новая финансовая модель Utair не предусматривает немедленного возвращения к обслуживанию и погашению кредитов, говорят собеседники РБК, по словам которых выплаты по долгам могут быть включены в план по результатам встречи с кредиторами. Эта встреча пройдет после 20 марта, уточнил один из собеседников РБК.

Какие долги реструктурирует Utair

Utair, пятая по размеру российская авиакомпания, в начале декабря 2018 года начала процедуру реструктуризации семилетнего кредита на 18,9 млрд руб., который синдикат из 11 банков предоставил в 2015 году. Спустя две недели после этого авиакомпания приостановила выплаты процентов по кредиту, пообещав возобновить их летом 2019 года. Идею пока поддержал только Сбербанк (один из крупнейших кредиторов авиакомпании), остальные банки с ним не согласились.

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

Обновленная модель содержит информацию о планирующейся реструктуризации лизинговых соглашений. В 2012-2013 годах Utair заключила договоры лизинга с компаниями «ВТБ Лизинг», «Сбербанк Лизинг» и «ВЭБ-лизинг» на покупку самолетов. Но данных о том, что Utair имеет договоренности с лизинговыми компаниями, кредиторам не поступало, добавляют собеседники РБК. «Лизинговые компании имеют возможность относительно оперативно приостановить эксплуатацию бортов, а это весомый аргумент давления, которого нет у других кредиторов», – отметил один из источников РБК.

Перевозчик рассчитывает на рост бизнеса за счет агрессивной конкуренции с группой компаний «Аэрофлот», включая лоукостер «Победа», подчеркивает один из собеседников РБК.

В связи с этим кредиторы планируют на встрече с менеджментом авиакомпании поднять вопрос о том, что в отличие от «Победы» Utair не обладает резервом для демпинга и такая стратегия может быть реализована в ущерб банкам, говорит источник РБК, близкий к одному из кредиторов.

Авиакомпания также указала на потребность в привлечении заемных средств для финансирования оборотного капитала, но источник денежных средств в модели не раскрыла, говорят собеседники РБК. В декабре прошлого года Utair пропустила платеж по кредитам, чтобы обеспечить свою операционную деятельность. «Кредиторы опасаются повторения. Но сейчас ситуация усугубляется тем, что теперь поставщики будут работать с авиакомпанией только по предоплате, а это потребует большего объема оборотного капитала», – говорит источник РБК среди кредиторов.

Приостановленный МАХ

В новой финансовой модели авиакомпания сохраняет план по переводу авиапарка на Boeing 737 MAX, эксплуатация которого была временно приостановлена 13 марта после катастрофы в Эфиопии. В Utair ранее сообщали, что планируют получить первый самолет летом 2019 года. Однако представитель перевозчика заявил РБК, что будет использовать судно лишь при стопроцентной гарантии его безопасности от производителя. В прошлом году авиакомпания договорилась о поставке 30 самолетов. Источники в банках-кредиторах сообщили РБК, что в новой модели речь идет «о контракте на около 20 Boeing 737 MAX».

Многие страны мира стали приостанавливать эксплуатацию Boeing 737 MAX, после того как 10 марта самолет этой модели разбился в Эфиопии. 157 человек, включая трех граждан России, погибли. За последние пять месяцев это уже вторая катастрофа самолета модели MAX: в октябре 2018 года разбился лайнер индонезийской авиакомпании Lion Air. В России самолеты этой модели эксплуатирует только авиакомпания S7, накануне, 12 марта, она приняла решение приостановить использование таких лайнеров. 14 марта **Росавиация** запретила полеты над территорией России самолетов Boeing 737 MAX.

Замминистра транспорта Александр Юрчик на коллегии **Росавиации** говорил, что к катастрофам, произошедшим с лайнерами этой модели в Индонезии и Эфиопии, могли привести недостатки разработки и сертификации самолетов.

Гендиректор Utair Андрей Мартиросов пояснил в четверг, 14 марта, что пока никаких уведомлений от Boeing о переносе поставок компания не получала: «Это могучая индустриальная организация, уверен, она со всем справится. И ждем результатов расследования». Он добавил, что предоплата по заказанным самолетам внесена, но возможен возврат суммы депозитов.

У Utair есть потребность в обновлении флота, отмечает заместитель директора рейтингового агентства АКРА Александр Гушин. «Безусловно, согласно заявленным характеристикам самолеты семейств NEO и MAX имеют очень высокую операционную эффективность использования, но и стоимость на старте у них довольно высокая», – подчеркивает эксперт.

Источник РБК, близкий к одному из кредиторов, говорит, что банки не видят проблемы в том, что Utair делает ставку на лайнер, полеты которого сейчас приостановлены. «Корпорация Boeing уже сделала выводы после нескольких катастроф и приняла меры по устранению недостатков Boeing 737 MAX. А отказ авторитетных авиакомпаний от контрактов по этой модели – хороший аргумент для снижения его цены», – говорит источник РБК.

<https://www.rbc.ru/business/14/03/2019/5c891b5a9a7947a6e14932bd>

ТАСС; 2019.03.14; ЯПОНИЯ ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ ВРЕМЕННО ЗАПРЕТИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СТРАНЫ

Об этом в четверг объявило министерство государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма.

Срок, на который вводится запрет, не уточняется.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; МИНСК ЗАКРЫЛ СВОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ BOEING 737 MAX

Белоруссия присоединилась к директиве Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) по приостановке полетов Boeing 737 MAX 8 и 737 MAX 9, сообщили в департаменте по авиации **Минтранса**.

«В качестве меры предосторожности EASA ввело в действие директиву о летной годности, которая вступила в силу с 19:00 UTC 12.03.2019 и приостанавливает все полеты всех самолетов Boeing моделей 737 MAX8 и 737 MAX9 в Европе. Кроме того, EASA опубликовало директиву по безопасности, действующую с 19:00 UTC 12.03.2019, которая приостанавливает все коммерческие рейсы, выполняемые операторами третьих стран внутри или за пределами Европейского Союза на вышеупомянутых типах самолетов», – отметили в департаменте.

«Директивы летной годности в отношении самолетов модели Boeing 737 MAX8 и 737 MAX9, выпущенные Федеральной авиационной администрацией США (FAA), а также EASA, введены в действие в гражданской авиации Республики Беларусь», – продолжили в департаменте.

Авиационные власти Белоруссии «внимательно отслеживает официальные консультации между EASA и FAA, а также постоянно анализирует поступающую из различных организаций и источников информацию об обстоятельствах катастрофы, произошедшей 10 марта 2019 с воздушным судном Boeing 737 MAX8 авиакомпании «Ethiopian Airlines», – добавили там.

Как уточнили в департаменте, в настоящее время воздушные суда данной модели в гражданской авиации Белоруссии не эксплуатируются.

RNS; 2019.03.14; ПИЛОТЫ 23 РАЗА СООБЩАЛИ О ПРОБЛЕМАХ С BOEING 737 MAX

Члены экипажей пассажирских самолетов серии Boeing 737 Max 23 раза жаловались на проблемы в работе этих воздушных судов, передает телеканал CNN.

«Анализ CNN сообщений, размещенных в (американской. – RNS) системе информации о безопасности полетов, выявил 23 случая, когда члены экипажей сообщали о проблемах, различного типа, с 737 Max с октября 2017 года. Были также сообщения, в которых пилоты не уточняли модель самолета серии Boeing 737 Max», – говорится в статье.

Большинство из этих сообщений опубликованы с пометкой «менее трудные» случаи, однако в двух из них говорится о неожиданном снижении самолета. Еще в одном случае произошел неожиданный подъем воздушного судна. Кроме того, один экипаж пожаловался на проблему с выравниванием самолета на неправильной высоте.

По данным CNN, многие пилоты также жаловались, что они путаются в некоторых компонентах нового самолета. Они отмечали, что не уверены, были ли отклонения в действиях самолета связаны с их собственными действиями или с проблемами самолета.

Кроме того, часть пилотов, согласно системе информации о безопасности полетов, обвиняли Boeing, Федеральную авиационную администрацию США и неназванную авиакомпанию в «недобросовестности», поскольку они заставили летать пилотов на этих самолетах без надлежащей подготовки или качественной документации.

<https://rns.online/transport/Piloti-23-raza-soobschali-o-problemah-s-Boeing-737-Max-2019-03-14/>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ДВЕ КАТАСТРОФЫ BOEING-737 MAX НАНЕСУТ УЩЕРБ И АВИАОТРАСЛИ, И ТУРИЗМУ, И СТРАХОВАНИЮ – ЭКСПЕРТ

Крушения самолётов фирмы Boeing не останутся без экономических последствий для самого авиапроизводителя, а также затронут множество смежных отраслей, считает эксперт Российского института стратегических исследований (РИСИ) Михаил Беляев.

«Это затронет и поставщиков компонентов, и авиаперевозчиков, и лизинг, и страхование, и туристический бизнес. Закрытое для Boeing-737 MAX небо может повлиять и на страховые компании, и на туристический бизнес. Ведь одни будут вынуждены повышать страховые премии и цену полисов, а другие – увеличивать стоимость туров», – заявил М.Беляев, комментарий которого поступил в «Интерфакс» в четверг.

«Уже обрушились котировки ценных бумаг компании Boeing более чем на 10%. Это сильно затрагивает финансовые потоки корпорации, её способности размещать акции, облигации, что является непременной частью хозяйственной деятельности такой крупной фирмы», – отметил экономист-международник.

Проблемы компании могут стать делом государственной важности из-за её размера, считает эксперт. «Несмотря на напряжённое финансовое положение США, им придётся помогать корпорации. Ведь по грубым прикидкам Boeing может потерять около \$8,5 млрд из-за отмены заказов на Boeing-737 MAX», – подчеркнул он.

В целом, от двух подряд крушений лайнеров этого типа пострадают и авиаперевозчики, считает М.Беляев. «Это тяжелая ситуация и для Boeing, и для авиакомпаний, которые потратили деньги на самолёты, а теперь по соображениям безопасности не смогут их эксплуатировать», – сказал аналитик.

«Причина крушения лайнеров, вероятно, кроется в электронном блоке самолета. А значит, что фактически некая тень сомнения может затронуть не только авиастроение, так как электронные «помощники» всё шире проникают в различные системы», – отметил эксперт РИСИ.

RNS; 2019.03.14; ЧЕРНЫЕ ЯЩИКИ ПОТЕРПЕВШЕГО КРУШЕНИЕ САМОЛЕТА ETHIOPIAN AIRLINES ДОСТАВИЛИ ВО ФРАНЦИЮ

Черные ящики самолета Boeing 737 Max, потерпевшего крушение в Эфиопии, доставили во французское бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации, сообщает CNN.

«Истина о крушении самолета находится в этих черных ящиках», – цитирует телеканал представителя бюро.

10 марта 2019 года в Эфиопии недалеко от столицы Аддис-Абебы произошло крушение Boeing-737 Max 8. Самолет направлялся в Найроби. На борту находились 149 пассажиров и восемь членов экипажа, никто не выжил. В числе погибших трое граждан России.

Генеральный директор Ethiopian Airlines Тевольд Гебремариам заявил, что пилот разбившегося Boeing 737 Max сообщал о проблемах в управлении воздушным судном перед крушением, сообщает The Wall Street Journal. По его словам, в записи переговоров не было отмечено каких-либо внешних проблем.

Катастрофа в Эфиопии стала второй с участием самолета Boeing 737 Max 8 за последние полгода. 29 октября 2018 года самолет той же модели авиакомпании Lion Air разбился возле Джакарты. Погибли все находившиеся на борту 189 человек.

Ранее решение о приостановке полетов Boeing 737 Max 8 приняли власти ЕС и многих стран мира. В свою очередь, Федеральное управление гражданской авиации США заявила об отсутствии оснований запрещать полеты Boeing 737 Max 8 из-за отсутствия систематических проблем у данной модели. Днем 13 марта США и Канада остались единственными странами, которые продолжали эксплуатацию Boeing 737 Max 8, однако в итоге авиационные ведомства этих стран также ввели временный запрет на полеты этих самолетов.

Сегодня **Росавиация** также приостановила полета этого самолета на воздушном пространстве РФ.

<https://rns.online/transport/CHernie-yaschiki-poterpevshego-krushenie-samoleta-Ethiopian-Airlines-dostavili-vo-Frantsiyu-2019-03-14/>

РИА НОВОСТИ; 2019.03.14; ЕГИПЕТ НАДЕЕТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНОГО СООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ В АПРЕЛЕ

Представители египетского туризма заявляют, что в апреле 2019 года возможно возобновление полетов российских чартеров на красноморские курорты, сообщает АТОР. Советник по туризму Арабской республики Египет в Москве Ахмед Эль-Генди заявил, что запуск чартерных рейсов из РФ на египетские курорты возможен в апреле 2019 года.

По его словам, для этого есть «многообещающие предпосылки», но конкретных сроков и дат нет. «Мы стремимся извлечь выгоду из лета. Конечно, мы надеемся на чартеры, и есть много разговоров. Но все, что можно сказать сейчас, это то, что возвращение российских чартеров, безусловно, окажет положительное влияние на туризм в Египте», – прокомментировал он.

Египетская сторона в настоящее время работает над открытием и продвижением «новых курортов для российского рынка», предложением культурного, лечебного и религиозного туризма, уточнил советник по туризму.

При этом Ахмед Эль-Генди также подчеркнул, что «в последнее время на европейском рынке и арабском рынке существует большой спрос на те отели, которые в прежние годы были ориентированы на российский рынок».

По данным экспертов, знакомых с ситуацией, на практике «рестарт» чартеров в апреле вряд ли возможен по целому ряду причин.

Во-первых, должна состояться еще одна проверка российскими специалистами курортных аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха, а инспекция, которая планировалась в феврале,

не состоялась. Во-вторых, после проверки должен быть подготовлен отчет. На это потребуется время.

Есть и еще одно обстоятельство, из-за которого чартеры в Египет вряд ли полетят в апреле. Это допуски **Росавиации** для тех авиаперевозчиков, которые планируют запустить рейсы в Хургаду и Шарм-эш-Шейх.

«Сейчас середина марта, и перевозчики уже просто не успеют получить допуски на апрель. В лучшем случае, если в апреле будет объявлено о снятии запрета на чартерные рейсы в Египет, то авиакомпании могут получить разрешения на полеты по египетским направлениям уже на май», – поясняют эксперты.

<https://ria.ru/20190314/1551805025.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ГРУППА S7 В ФЕВРАЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 8,5%, ДО 1 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа S7, объединяющая авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (летают под брендом S7 Airlines), в феврале 2019 года перевезла 1,053 млн человек, что на 8,5% больше, чем в феврале 2018 года, говорится в сообщении перевозчика.

На международных направлениях перевозки выросли на 13,6% – до 283,6 тыс. человек, на внутренних – на 6,7%, до 770 тыс. пассажиров.

Пассажирооборот группы увеличился на 11,9% – до 2,206 млрд пассажиро-километров.

«Значительный рост пассажиропотока обусловлен расширением парка и увеличением количества рейсов в маршрутной сети S7 Airlines. В сравнении с февралем прошлого года воздушный флот S7 Airlines вырос на 14 воздушных судов, а количество новых рейсов увеличилось на 8,8%», – сообщил коммерческий директор S7 Group Игорь Веретенников, слова которого приводятся в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ЮТЭЙР ЛЕТОМ ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ ИЗ РЕГИОНОВ НА КРАСНОДАРСКИЕ КУРОРТЫ

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) в летнем расписании возобновит полеты из российских городов на курорты Краснодарского края, сообщила пресс-служба авиаперевозчика.

Так, летом будут возобновлены рейсы в Анапу и Краснодар из Москвы, Тюмени, Нижневартовска, Сургута и Ханты-Мансийска. В Сочи полеты будут осуществляться из этих же городов за исключением Ханты-Мансийска.

Также в Анапу будут выполняться рейсы из Уфы и Сыктывкара, в Краснодар – из Сочи. В Геленджик откроются рейсы из Москвы и Сургута.

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 авиакомпаний за февраль в топ-5 «ЮТэйр» вновь не оказалось.

В парке перевозчика 50 магистральных судов Boeing и 15 региональных ATR-72. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS) компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» РАСПРОДАЛИ АВИАПАРК

Авиакомпания «Саратовские авиалинии», прекратившая по требованию **Росавиации** летную деятельность с лета прошлого года, распродала свой авиапарк.

Как сообщается на сайте авиакомпании, последнее воздушное судно Як-42Д, выпущенное на Саратовском авиационном заводе и эксплуатировавшееся авиакомпанией более 20 лет, в четверг отправлено к новому эксплуатанту – авиакомпании «КрасАвиа».

«Это был последний самолет в авиакомпании, пригодный для эксплуатации», – сказала «Интерфаксу» пресс-секретарь авиакомпании Елена Калашникова.

«Саратовские авиалинии» выполняли полеты на самолетах Embraer-190 (три судна), Як-42 (шесть судов).

Е.Калашникова сообщила, что самолеты Як-42, находившиеся в собственности авиакомпании, были проданы, а суда Embraer возвращены лизингодателю. Покупателей самолетов Як-42 в авиакомпании не назвали.

Также полеты выполнялись на арендованных у авиакомпании «Россия» самолетах Ан-148. Как сообщалось, в субаренде у «Саратовских авиалиний» находилось пять судов Ан-148, включая разбившийся в Подмосковье в феврале 2018 года. После авиакатастрофы, унесшей жизни 71 человека, Росавиация запретила «Саратовским авиалиниям» выполнять рейсы на самолетах этого типа, а позднее аннулировала сертификат эксплуатанта компании. Авиакомпания в конце минувшего года вернула суда Ан-148 авиакомпании «Россия».

АО «Саратовские авиалинии» принадлежит действующий аэропорт Саратова. Оба актива – в собственности предпринимателя Аркадия Евстафьева. Аэропорт Саратова был открыт в 1931 году, он находится в черте города.

В Саратове холдинг «Аэропорты регионов» ведет строительство нового аэропорта «Гагарин» с пропускной способностью пассажирского терминала 1 млн человек в год, завершить стройку планируется в 2019 году. Ожидается, что новый аэропорт позволит расширить маршрутную сеть и создать мультимодальный транспортно-логистический центр.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6217309>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; ТАРИФЫ «ДОМОДЕДОВО» ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ РФ С АПРЕЛЯ ПОВЫСЯТСЯ В СРЕДНЕМ НА 5%

Московский аэропорт «Домодедово» с 1 апреля 2019 года повысит основные тарифы на обслуживание российских авиакомпаний, индексация составит в среднем 5%, следует из материалов аэропорта.

Так, сбор за взлет-посадку увеличится на 5,5%, до 288 руб. за одну тонну максимальной взлетной массы (МВМ) воздушного судна, сбор за авиационную безопасность – на 5,1%, до 225 руб. за тонну МВМ. Плата за предоставление аэровокзала на внутренних воздушных линиях вырастет на 5,1%, до 83 руб. (без учета НДС) на одного пассажира, на международных – на 5,5%, до 116 руб. за человека.

Тариф «Домодедово» за обслуживание пассажиров на внутренних рейсах поднимется на 5,3%, до 219 руб. (без НДС) за каждого вылетевшего пассажира старше 12 лет. Этот же тариф при выполнении международных рейсов вырастет на 5,2%, до 243 руб. за человека.

Тариф за предоставление сверхнормативной стоянки судна останется неизменным – 5% от ставки за взлет-посадку в час. Он не индексировался с 2013 года.

Информация о повышении тарифов для иностранных авиакомпаний с нового весенне-летнего сезона на сайте «Домодедово» не опубликована. В настоящее время сбор за взлет-посадку для них установлен на уровне \$11,5 за тонну МВМ воздушного судна, за авиационную безопасность пассажиров – \$7,3, за предоставление аэровокзала – \$9.

«Корректировка тарифов – плановое мероприятие, которое направлено на то, чтобы привести уровень тарифов в соответствие с фактическими показателями накопленной инфляции», – заявил «Интерфаксу» представитель «Домодедово».

До 2016 года сборы за взлет-посадку, авиабезопасность, стоянку судов и услуги аэровокзального комплекса в аэропортах Московского авиаузла (включает «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково») регулировались государством, но приказом Федеральной антимонопольной службы были дерегулированы.

«Домодедово» – второй крупнейший по пассажиропотоку аэропорт РФ. В 2018 году обслужил 29,4 млн человек (-4,2% к 2017 году). Среди крупнейших базовых авиакомпаний аэропорта – S7 Airlines, «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), Red Wings. Своим единственным акционером «Домодедово» называет предпринимателя Дмитрия Каменщика.

ТАСС; 2019.03.14; ВЛАСТИ ЯНАО НЕ РАССМАТРИВАЮТ ВОПРОС ПРОДАЖИ АВИАКОМПАНИИ «ЯМАЛ»

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа планируют и дальше развивать авиакомпанию «Ямал», поскольку она несет социальную безопасность для региона. Об этом сообщил ТАСС в Сочи на площадке конкурса «Лидеры России» губернатор Ямала Дмитрий Артюхов.

«Авиакомпания «Ямал» – во многом это не только бизнес, но и наша социальная безопасность <...> Она наше сильное преимущество. У меня есть планы, чтобы она улучшалась качественно. Здесь нельзя рубить с плеча: люди, кадры, безопасность», – сказал он, отвечая на вопрос рассматривают ли власти потенциальную продажу перевозчика.

По его словам, ранее жители неоднократно интересовались, почему в расписании «Ямала» имеются рейсы между городами России за пределами ЯНАО, а внутри региона из отдельных населенных пунктов маршрутов нет. «Мы аккуратно, не ломая бизнес, сдвигаем, что это региональный перевозчик. Он не должен конкурировать с «Аэрофлотом», у него другие задачи. Как региональный перевозчик, учитывая наши расстояния и наши особенности, он нам нужен», – пояснил Артюхов.

Авиакомпания «Ямал» создана в 1997 году. На 98,2% принадлежит властям ЯНАО. Осуществляет пассажирские перевозки по направлениям на территории России, в ближнем и дальнем зарубежье.

<https://tass.ru/ekonomika/6218453>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СУББОТИН АЛЕКСЕЙ; 2019.03.14; В БУРЯТИИ СОЗДАЛИ САМОЛЕТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Самолет ТВС-2-ДТС (рабочее название – «Байкал») запустят в массовое производство, если он окажется конкурентоспособным по всем параметрам. Об этом заявил заместитель председателя правительства России по вопросам оборонно-промышленного комплекса Юрий Борисов.

«Кукурузник» просит смену

Старожилы в сибирских и дальневосточных регионах еще помнят то время, когда по воздуху можно было добраться практически до любого крупного райцентра. Знаменитые трудяги Ан-2 исправно доставляли людей и грузы в самые «медвежьи» уголки огромной страны. С развалом СССР региональная и малая авиация приказала долго жить. Обитателям таежной глубинки оставалось пылить по лесным и разбитым дорогам, ждать установления зимников или вовсе делать большие крюки по БАМу, если тот проходит мимо их населенных пунктов.

Сейчас, когда ситуацию начали исправлять, принявшись приводить в порядок местные аэропорты и готовить к взлету воздушный флот, выяснилось, что с последним далеко не все ладно. В Госреестре гражданских воздушных судов РФ по состоянию на 2017 год содержалась информация о 1,3 тысячи единиц Ан-2, четверть которых в непригодном для работы состоянии. Между тем «кукурузник» устарел и морально, его производство было

прекращено еще в 1971 году. При этом попытки менять Ан-2 на зарубежные «Цесны», «Пилатусы» и прочие аналоги доказали, что они малопригодны для российских реалий и противоречат политике импортозамещения.

Есть образец!

Несколько лет назад Сибирский НИИ авиации имени С. А. Чаплыгина (Новосибирск) разработал легкое многоцелевое воздушное судно ТВС-2-ДТС, способное прийти на смену Ан-2.

По словам директора института Владимира Барсука, стоимость нового самолета составит от 150 до 180 миллионов рублей. Машина, по данным создателей, будет обладать приемлемой стоимостью летного часа, увеличенной дальностью и продолжительностью полета, она также адаптирована для эксплуатации в северных регионах. Сферы применения – самые различные: самолет можно использовать в пассажирском сообщении, санитарной и сельскохозяйственной авиации, задействовать в противопожарных мероприятиях.

В 2017 году опытный образец ТВС-2-ДТС изготовили на Улан-Удэнском авиазаводе (У-УАЗе) и с успехом продемонстрировали на авиасалоне МАКС. С тех пор события вокруг «Байкала» разворачиваются с космической для авиапрома скоростью.

В начале 2018-го холдинг «Вертолеты России» обнародовал планы выпускать на Улан-Удэнском авиазаводе не менее 24 самолетов ТВС-2ДТС в год, а всего с 2021-го по 2025-й – произвести при федеральной поддержке около 200 машин. При этом холдинг готов взять на себя соинвестирование и подготовку производства.

Интерес холдинга понятен. Серийное производство нового самолета позволит поднять долю гражданской продукции на Улан-Удэнском авиационном заводе. Учитывая поставленную президентом страны задачу по диверсификации производства в «оборонке», это важно. В 2017 году на У-УАЗе произвели 70 вертолетов, из них 46 – в гражданском исполнении, в 2018-м – соответственно 60 и 30. Причем завод, являвшийся единственным предприятием авиапрома СССР, выпускавшим и вертолеты, и самолеты, после долгого перерыва возвращает себе «самолетную» компетенцию.

Бумаги подписали

Минпромторг, **минтранс**, «Вертолеты России», а также власти Бурятии и Якутии уже подписали соглашение об организации местных воздушных линий, предполагающее развертывание производства «Байкала». Потенциальные покупатели есть. Теперь дело за доработкой модели.

- Средства на НИОКР для этого предусмотрены. Поставка машин предварительно запланирована на 2021 год по тем контрактам, которые сегодня уже подписаны. Это очень сжатые сроки на самом деле, надо бежать бегом, – пояснил глава Бурятии Алексей Цыденов.

Судя по всему, сейчас ключевыми задачами проекта остаются повышение конкурентоспособности «Байкала» и замена его импортных комплектующих на отечественные. Если удастся эти проблемы решить, то зеленое море сибирской и дальневосточной тайги скоро вновь будет петь под крылом, а не хлестать ветками в стекла машин, штурмующих бездорожье. Шутить про оленей у местных жителей давно нет желания.

Прямая речь

Юрий Трутнев, вице-премьер – полпред президента РФ в ДФО:

- Если производство «Байкала» будет запущено, то создадим региональное авиапредприятие, которое сможет взять на себя перевозки на среднюю дистанцию и запустить большой проект, позволяющий сделать Дальний Восток доступней для людей.

Экономика Транспорт Авиатранспорт Филиалы РГ Дальний Восток ДФО Бурятия Улан-Удэ

<https://rg.ru/2019/03/14/reg-dfo/v-buriatii-sozdali-samolet-novogo-pokoleniia.html>

РИА НОВОСТИ; СВЕТЛАНА БАЕВА; 2019.03.14; ПИЛОТЫ РАССКАЗАЛИ, ЧЕМ ОПАСНЫ НЕАДЕКВАТНЫЕ ПАССАЖИРЫ

Пьяный скандал в кафе, спор на повышенных тонах с нетрезвым попутчиком в общественном транспорте или магазине – на земле зачинщику конфликта грозит штраф, административный арест. В небе все иначе. О том, чем оборачивается для дебоширов попытка распусть руки на борту лайнера, грозят ли им тюрьма и миллионные штрафы, что приходится испытывать их соседям, – в материале РИА Новости.

От «административки» до тюрьмы

Одиннадцатого марта конфликт с экипажем самолета рейса Оренбург – Шереметьево и с полицией в аэропорту закончился для уроженца одной из стран ближнего зарубежья уголовным делом. Пассажир, по словам официального представителя МВД России Ирины Волк, нецензурно выражался и своим поведением мешал работе экипажа, на замечания бортпроводников не реагировал. Как итог – заведено уголовное дело о публичном оскорблении представителей власти (полицейских).

В начале марта гражданина, прилетевшего в Волгоград из Москвы, привлекли к ответственности за нецензурную брань и драку. Еще один весенний пассажир отличился на рейсе Кемерово – Москва, сделав ложное сообщение о бомбе в ручной клади. «Свои действия он объяснил нежеланием убирать сумку из прохода в салоне воздушного судна», – пояснили в полиции.

В крови лжетеррориста обнаружен алкоголь (средняя степень опьянения, 1,7 промилле). Теперь ему грозит до трех лет лишения свободы по статье УК Российской Федерации «Заведомо ложное сообщение об акте терроризма».

Приравнять к террористическим?

«Действия дебоширов можно приравнять к террористическим. Я считаю, что их нужно сажать в тюрьму, – говорит в интервью РИА Новости заслуженный пилот СССР, бывший замминистра гражданской авиации Советского Союза Олег Смирнов. – Меня как командира корабля и мужчину беспокоит, что какой-то негодяй пугает женщин, детей, а как профессионала – то, что хулиган что-то сломает, за что-то дернет, выведет самолет из строя и это может привести даже к катастрофе».

«Самая неприятная ситуация на борту – это неадекватные пассажиры, – подтверждает пилот-инструктор Boeing 737, просивший не называть его имени. – Ты, находясь в кабине, не можешь выйти, не имеешь права. Вся злость дебошира и часто кулаки достаются девочкам в салоне».

В конце января этого года Адлерский районный суд города Сочи на два месяца арестовал авиадебошира, из-за которого вынужденно сел в Сочи самолет, следовавший из Санкт-Петербурга в Анталию. Мужчина ударил стюардессу. «Административкой» пассажир не отделался, было возбуждено уголовное дело по статье «Хулиганство».

«В небе у бортпроводников должны быть механизмы сдерживания потенциальных угроз, – уверен председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. – За рубежом применяются различные удерживающие устройства, электрошокеры – все это обезопасит законопослушных граждан».

Заплатят миллионы

Профессионалы давно настаивали на том, чтобы дебоширы несли материальную и уголовную ответственность, чтобы были легализованы черные списки. Сейчас такие законы приняты.

Речь не только о штрафах, но и о компенсации ущерба. По словам Олега Смирнова, если командир корабля принимает решение произвести вынужденную посадку из-за пассажира, это «удовольствие» стоит авиакомпании, в зависимости от типа самолета, около миллиона рублей и больше. Кроме того, пассажиры, опоздавшие на стыковку, потерявшие оплаченное проживание в отеле, вправе предъявить претензии дебоширу.

«Сейчас за хулиганство на транспорте предусмотрено лишение свободы до пяти лет или штраф до 500 тысяч рублей, – уточнил в разговоре с РИА Новости член комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Франц Клинецвич. – Видимо, этого недостаточно. Тем более что авиационное хулиганство представляет особую опасность».

Уровень насилия в обществе

«Уровень насилия в любом обществе определяется тем, как себя ведет отдельный человек и много ли таких эксцессов происходит, – говорит директор Института наркологического здоровья нации, психиатр-нарколог высшей квалификационной категории Олег Зыков. – Какая разница, происходит это в самолете, продовольственном магазине или на улице. Я бы не пытался отделять насилие в самолете от насилия вообще».

Доктор поясняет, что имеет значение и генетика, и воспитание, и особенности поведения в конкретных ситуациях. «Если так случилось, что агрессивная реакция стала в обществе нормой, то отдельный человек так себя и ведет, а алкоголь, естественно, растормаживает», – говорит Зыков. При этом он уточняет, что алкоголь и вообще психоактивные вещества – это способ некой социально-психологической адаптации индивидуума, когда у него есть внутренние проблемы и он не может решить их социально приемлемыми способами.

«С моей точки зрения, то, что происходит внутри человека, – это зеркальное отображение того, что вообще происходит в нашем обществе», – уверен врач.

Когда человек не способен справиться с агрессией, он не просчитывает ситуацию, не думает о последствиях, особенно если находится в состоянии алкогольного и иного опьянения. Просто конфликт в самолете для общества заметнее происходящего на улице или в магазине.

Тонкая грань

При этом пассажир может испытывать стресс из-за каких-либо событий в жизни, страх перед полетом, но, по словам экспертов, такое состояние обычно не приводит к тому, что он начинает вдруг агрессивно вести себя по отношению к другим. Как правило, это автоагрессия, внутренний конфликт.

Не совсем адекватное поведение пассажира не всегда можно считать хулиганством. Были случаи, когда обе стороны вели себя не лучшим образом.

Для исключения таких споров, по словам председателя Общероссийского объединения пассажиров Ильи Зотова, стоит законодательно подкрепить внесение пассажира в черный список видеофиксацией нарушения. «Ведь от личной трактовки персонала зависит многое: например, просьба о защите прав пассажира может трактоваться как невыполнение требований авиакомпании, тут очень тонкая грань», – полагает активист. Следует анализировать и действия сотрудников перевозчика.

Стюардесса на борту самолета

Странная история произошла осенью прошлого года. Отличился спортсмен: чемпиона России по бодибилдингу среди юниоров сняли с рейса Москва – Пермь за слова о взрыве самолета, которые он после объяснил шуткой. Конфликт произошел из-за того, что спортсмену и его девушке не позволили сесть рядом на свободные места.

«Стюардесса ответила немного грубо: мол, вы за эти места не платили, поэтому нужно отсюда уйти. Мы последовали ее инструкциям. После она подходит и спрашивает: Павел, у нас с вами не возникнет проблем во время полета? Я ей ответил: девушка, нет, конечно, я просто взорву ваш самолет», – приводят пермские СМИ слова спортсмена.

Проблем у него, кроме потери денег на билет и времени, действительно не возникло.

«Последствий никаких не было. Когда меня снимали с рейса, авиакомпания действовала не по регламенту. Высадили меня одного, а нужно было – всех пассажиров, после чего следовало проверить багажное отделение и, если все в порядке, запустить всех, кроме меня, обратно, чтобы продолжить полет, – объясняет РИА Новости бодибилдер. – Они этого не сделали. Поэтому никаких претензий ко мне не предъявляли, иначе всплыли бы их пробелы».

Пассажиры, по его словам, разделились на два лагеря: кто-то действительно воспринял слова спортсмена как шутку, другие, естественно, нервничали и возмущались из-за задержки. Самолет вылетел с опозданием в два часа.

Опытные пилоты напоминают: воздушное судно совершает полет на высоте десяти-двенадцати тысяч метров со скоростью 1000 километров в час, так что это не место для разборок.

<https://ria.ru/20190314/1551769997.html>

ТАСС; 2019.03.14; ГУБЕРНАТОР КОЛЫМЫ ПОТРЕБОВАЛ РАЗОБРАТЬСЯ С КОМИССИЯМИ НА ПРОДАЖУ АВИАБИЛЕТОВ И ВЫВОЗ ТКО

Губернатор Магаданской области Сергей Носов на очередном заседании правительства региона в четверг потребовал разобраться с комиссиями на платежи по вывозу мусора и сборы авиакасс на субсидированные авиабилеты в регионе и пересмотреть их в сторону уменьшения.

В правительство области поступили жалобы о том, что комиссия за вывоз мусора в Сбербанке составляет около 70% от платежа, огромные проценты берут и авиакассы при продаже субсидированных билетов.

«Кто разрешал брать такие комиссии, кто за этим должен смотреть? Я хотел бы, чтобы минфин, министерство ЖКХ и Жилинспекция немедленно разобрались, что происходит [в ситуации с комиссией на вывоз мусора], даю вам на это неделю. По сборам по авиабилетам, кто разрешил это делать авиационным агентствам? Вы знаете, что субсидированные билеты, на которые правительство выделило деньги, существуют, чтобы люди покупали их по приемлемым ценам», – обратился к чиновникам глава региона.

<https://tass.ru/obschestvo/6216332>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.14; РЕЙС МОСКВА-БАНГКОК ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ОТЛОЖИЛИ ИЗ-ЗА ПОВРЕЖДЕНИЙ НА КРЫЛЕ САМОЛЕТА

Рейс самолета в Бангкок из московского аэропорта «Шереметьево» отложен из-за обнаруженных повреждений на крыле самолета, сообщили «Интерфаксу» в четверг в пресс-службе аэропорта.

«Сегодня в аэропорту «Шереметьево» в процессе противообледенительной обработки самолета «Боинг 777» авиакомпании «Россия», который должен был лететь из Москвы в Бангкок рейс FV/SU 6275, специалист обслуживающей компании «Шереметьево Хэндлиг» обнаружил повреждение на крыле самолета, после чего судно было отстранено от полета», – сказали в пресс-службе.

Там отметили, что пассажиры были высажены в терминал, переоформлены и затем вылетели на другом самолете.

«В результате авиационно-технические специалисты установили, что отслоение части обшивки крыла произошло в процессе полета судна», – сказали в пресс-службе.