



Ежедневный мониторинг СМИ

19 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО ДО 2044Г ВОЗИТЬ СПГ ИЗ САБЕТТЫ ГАЗОВОЗАМИ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ С 15-ЛЕТНИМИ КОНТРАКТАМИ ФРАХТА

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, разрешающее до 2044 года международные морские перевозки природного газа (в том числе в сжиженном состоянии) и газоконденсата, добытых в РФ и погруженных на суда в морском порту Сабетта, до первого пункта выгрузки или перегрузки, говорится в документе.

Суда, плавающие под флагами иностранных государств, которым это будет разрешено, перечислены в распоряжении, при этом по ним должны быть заключены договоры фрахтования на срок не менее 15 лет.

В числе таких судов – 15 газозовов, которые «Ямал СПГ» построил и строит в рамках одноименного проекта.

Кроме того, таким судам разрешены морские перевозки природного газа и конденсата, погруженных в порту Сабетта до первых пунктов выгрузки или перегрузки в морских портах Мурманск и Петропавловск-Камчатский.

Правительство также разрешило до конца 2021 года международные морские перевозки природного газа и конденсата, погруженных в порту Сабетта до первого пункта выгрузки или перегрузки на судах, плавающих под флагами иностранных государств, не включенных в распоряжение, при условии, что договоры их фрахтования заключены на срок, не превышающий 6 месяцев.

В частности, разрешен проход 15 танкерам-газовозам класса Arc7, которые строились «Ямал СПГ» (Christophe de Margerie, Boris Vilkitsky, Fedor Litke, Eduard Toll, Vladimir Rusanov, Rudolf Samoylovich, Vladimir Vize, Georgiy Brusilov, Boris Davydov, Nikolay Zubov, Nikolay Yevgenov, Vladimir Voronin, Nikolay Urvantsev, Georgiy Ushakov, Yakov Gakkel).

В список также включены 7 СПГ-танкеров класса Arc4 (Clean Horizon, Clean Ocean, Clean Planet, Clean Vision, Lena River, Yenisei River и Yamal Spirit), а также суда, ходящие под флагом Гонконга – LNG Dubhe, LNG Merak, LNG Phecda, LNG Megrez.

В марте 2018 года Минпромторг подготовил законопроект (поправки в ст. 4 Кодекса торгового мореплавания), направленный на создание приоритетного права судов, построенных в РФ, на перевозку по Севморпути нефти, газа и угля, добытых в российской Арктике. Со своей стороны «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) попросил разрешить осуществление каботажных перевозок СПГ и газового конденсата проектов «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2» судами иностранного производства.

В декабре прошлого года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщал, что **Минтранс** готовит проект постановления правительства о разрешении каботажных перевозок по Севморпути 15 танкерам, работающим для «Ямал СПГ» и ходящим под иностранным флагом, но беспрекословно разрешать это не спешит.

Танкера ледового класса Arc7 были построены южно-корейской DSME.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6228412>

<https://rg.ru/2019/03/18/pravitelstvo-razreshilo-ispolzovat-inostrannye-suda-dlia-proektov-spg.html>

РБК; ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.03.18; ПОРТ ТАМАНЬ ПОДЕШЕВЕЛ НА 61 МЛРД РУБ. ИЗ-ЗА КРЫМСКОГО МОСТА; ИЗ-ЗА КРЫМСКОГО МОСТА СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА ТАМАНЬ СОКРАТИЛАСЬ НА 26%, ДО 171 МЛРД РУБ. ДЛЯ НОВОГО ПОРТА НЕ ПРИДЕТСЯ СТРОИТЬ ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ – МОЖНО БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К МОСТУ

Строительство порта Тамань обойдется в 171,1 млрд руб., говорится в проекте финансовой модели, которую министр транспорта Евгений Дитрих представил вице-премьеру Максиму Акимову 1 марта (у РБК есть копия, ее подлинность подтвердил источник, знакомый с текстом письма Дитриха). Это на 60,9 млрд руб. (26%) меньше оценки, подготовленной в конце 2018 года, – 232 млрд руб.

Представитель Минтранса сообщил РБК, что министерство отправило модель строительства порта Тамань в правительство, но комментировать подробности отказался.

Представитель Акимова отметил, что в аппарате вице-преьера изучают документ.

Предыдущий вариант проекта стоимостью 232 млрд руб. предусматривал два этапа – на первом (2015-2019 годы) планировалось построить внешние автомобильные и железнодорожные подходы в направлении порта Тамань и «транспортного перехода через Керченский пролив» (Крымского моста), а второй этап (2018-2023 годы) включал проектирование и строительство объектов порта. Новый вариант исключает строительство внешних подходов в направлении порта, они переведены в «нулевой» этап проекта, а первый этап, который должен завершиться в 2023 году, состоит из проектирования и строительства объектов порта, следует из письма Дитриха на имя Акимова.

«Для целей настоящих материалов термин «Проект» не учитывает создание автомобильных и железнодорожных подходов в направлении порта и транспортного перехода через Керченский пролив», – говорится в документе. Подъездные пути к порту Тамани строятся в рамках реализации Крымского моста, который находится поблизости, пояснил РБК источник, знакомый с деталями проекта. Автодорожная часть Крымского моста была введена в эксплуатацию 15 мая 2018 года, с 1 октября его открыли для грузовых машин (за исключением бензовозов), а в декабре 2019 года должна быть запущена железнодорожная часть моста.

Общая стоимость Крымского моста составляет 228,3 млрд руб., реконструкция дальних подходов к нему обойдется в 86,4 млрд руб., говорил в октябре 2018 года представитель Минтранса. В рамках плана будет реконструировано 136 км дороги, в результате время проезда от Краснодара до Крымского моста должно сократиться почти в 1,5 раза, до 1 часа 50 минут. Заказчиком работ по строительству ближних подъездов к морским портам Кавказ и Тамань, а также дороги Новороссийск – Керчь выступило ФКУ «Упрдор «Черноморье». Стоимость работ составит 8,4 млрд руб., дорога должна быть введена в эксплуатацию до конца 2021 года.

Снижение стоимости строительства Тамани на 60 млрд руб. – это действительно большая сумма, сказал РБК партнер практики «Инжиниринг» компании «НЭО Центр» Алексей Ефанов. «И решения, которые были найдены, чтобы сэкономить ее, пойдут на пользу проекту. Очевидно, что уменьшение стоимости проекта сделает его привлекательнее для инвесторов», – добавил он.

В письме в правительство Дитрих предложил передать 75% «РМП-Тамань» (управляющая компания одноименного порта) в пользу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), которая затем продаст эту долю стратегическим инвесторам. Предполагается, что в порту будет построено два угольных терминала

«Кузбассразрезугля» и СУЭК на 20 млн т и 12 млн т соответственно, терминал металлургических грузов «Металлоинвеста» (9 млн т), зерновой терминал ЭФКО на 20 млн т, угольный терминал «СДС-Уголь» (5 млн т), а также бункеровочная база «дочки» «Роснефти» «РН-Бункер» (0,9 млн т) и терминал спецназначения «Ростеха».

Глава **Минтранса** также попросил перенести сроки подготовки проектной документации для строительства порта Тамани с марта на октябрь 2019 года, чтобы изменить расположение подходного канала (участок судоходного канала или примыкающего к судопропускному сооружению, оборудованный причальными сооружениями, обеспечивающими безопасные условия расхождения судов, выходящих из шлюзов) к этому порту. Это позволит исключить возможные санкции со стороны Киева, которые могли последовать, если бы подходной канал заходил на территорию Украины образца до 2014 года – до присоединения Крыма к России, следует из письма министра. По его словам, эти корректировки уже согласованы с потенциальными инвесторами.

Путин запустил подстанцию

«На территории Краснодарского края в эксплуатацию вводится новая, современная подстанция «Порт» [в Тамани]. Она нужна для развития морского порта Тамань, для обеспечения работы Крымского моста», – заявил в понедельник, 18 марта, президент Владимир Путин, дав старт этой подстанции в режиме видеоконференции одновременно с запуском Балаклавской ТЭС и Таврической ТЭС. Стоимость строительства подстанции «Порт» оценивалась в 7,1 млрд руб., ее мощность – 220 кВ. «Наши инвестиции по всему Таманскому полуострову, включая линии электропередачи, – порядка 7,7 млрд руб.», – сказал РБК представитель «Россетей» (ее «дочка» «Кубаньэнерго» – основной инвестор проекта).

<https://www.rbc.ru/business/18/03/2019/5c8f681e9a7947b847276d01>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.03.19; НАСЛЕДИЛИ: ТАХОГРАФЫ СООБЩАТ О НАРУШЕНИЯХ ВОДИТЕЛЕЙ ОНЛАЙН; КАКОЙ БУДЕТ СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ ЗА ГРУЗОВИКАМИ И АВТОБУСАМИ

За грузовиками и автобусами на дорогах проследят онлайн. Тахографы научат в автоматическом режиме передавать надзорным органам данные о несоблюдении режима труда и отдыха водителей и превышении скорости. Систему стоимостью 1,4 млрд рублей планируют создать уже в этом году, рассказали «Известиям» в **Минтрансе**. В перспективе это позволит штрафовать водителей без камер и инспекторов ГИБДД на дороге. Но для этого нужно оснастить все грузовики и автобусы цифровыми тахографами, на что придется потратить десятки миллиардов рублей, отмечают эксперты.

Тотальный контроль

Минтранс тестирует единую информационную систему, которая позволит в онлайн-режиме контролировать грузовой транспорт и пассажирские автобусы, оснащенные тахографами. Об этом «Известиям» рассказали в ведомстве. За нарушения водитель будет привлекаться к административной ответственности. Сейчас данные с устройств нужно скачивать, распечатывать или запрашивать у транспортных компаний, что делает контроль малоэффективным.

Министерство подготовило и внесло в правительство законопроект, который обяжет владельцев грузовиков и автобусов использовать тахографы с функцией автоматической передачи информации. В ведомстве отметили, что для собственников тех транспортных средств, в которых уже установлены старые аналоговые тахографы, будет предусмотрен переходный период.

Как ранее писали «Известия», **Минтранс** предлагает разрешить штрафовать за превышение скорости по данным тахографов – соответствующий документ обсуждается в аппарате правительства РФ. Штрафы за нарушение скоростного режима сейчас

варьируются от 500 рублей до 5 тыс. Если инициативы **Минтранса** будут приняты, дорожные камеры в случае с грузовиками и автобусами уже не понадобятся – машины фактически будут сами передавать контролирующим органам информацию о нарушениях.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Тахограф записывает маршрут и скорость движения транспортного средства, позволяя регистрировать время труда и отдыха водителей. Сейчас их обязаны ставить только на грузовые машины массой более 3,5 т. Оснащать тахографами нужно также пассажирские автобусы с количеством мест более восьми, но это касается только междугородных и пригородных автобусов.

Кроме того, **Минтранс** предлагает обязать владельцев грузовиков и автобусов передавать в надзорные органы сведения о принадлежащих им транспортных средствах (ТС) с тахографами и данные о самих тахографах. Штраф за нарушение этого требования составит от 20 до 50 тыс. рублей.

Изменения предлагается внести в закон «О безопасности дорожного движения» и в КоАП РФ. На уровне вице-преьера эта тема пока не обсуждалась, сказал «Известиям» представитель **Максима Акимова**.

Сейчас если тахограф не установлен, шоферу выписывают штраф на сумму 1-3 тыс. рублей, с должностного лица, разрешившего движение такого ТС, взыщут 5-10 тыс. рублей. Нарушение режимов труда и отдыха водителем чревато штрафом до 3 тыс. рублей.

Система на миллиард

На создание автоматизированной информационной системы (АИС) «Тахографический контроль» потребуется 1,39 млрд рублей, следует из ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». Деньги выделяют федеральный бюджет и регионы в пропорции 50 на 50.

- Для автоматической передачи данных с тахографов потребуется доработка АИС, – сообщил представитель **Минтранса**.

По его словам, в 2019 году планируются закупка аппаратно-программного комплекса для бесперебойной работы АИС, монтажные и пусконаладочные работы. После этого система технически будет готова к передаче данных в режиме онлайн.

По словам источника, знакомого с деталями проекта, сейчас система не имеет статуса государственной, что затрудняет доступ к хранящейся в ней информации для надзорных органов. Получение соответствующего статуса позволит обеспечить обмен данными между АИС и системами ГИБДД, **Ространснадзора** и других ведомств.

Предлагаемые изменения в законодательство и доработка АИС «Тахоконтроль», отметили в **Минтрансе**, позволит снизить количество аварий с участием грузовиков и автобусов из-за нарушений режима труда водителей и превышения скорости. Кроме того, это позволит сделать госконтроль более эффективным, снизить количество инспекторов на дорогах.

Согласно статистике ГИБДД, количество аварий по вине водителей автобусов в 2018 году выросло на 3,7% – до 5815. В них погибли 269 человек, пострадали 8854. Количество ДТП из-за водителей грузовиков осталось примерно на уровне 2017 года – 10997 случаев. В них погибло 1759 и пострадало 13753 человека.

Дорогая цифра

Более половины грузовых автомобилей в России оснащены аналоговыми тахографами, которые не позволяют передавать данные в автоматическом режиме, сообщил «Известиям» председатель ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин.

- Можно обязать перевозчиков заменить их на цифровые устройства, но это дополнительные финансовые затраты. Поэтому мы неоднократно предлагали совместить тахографический контроль с системой «Платон», – добавил он.

В России зарегистрировано 2 млн грузовиков массой более 3,5 т и автобусов, принадлежащих юрлицам и ИП. Из них более 760 тыс. оснащены тахографами, более 134

тыс. – контрольными устройствами, которые применяются при международных перевозках, уточнили в **Минтрансе**. То есть половина грузовиков и автобусов, на которых должны быть тахографы, сейчас ими вообще не оборудованы.

Средняя стоимость современного тахографа, по словам Владимира Матягина, составляет от 35 тыс. до 60 тыс. рублей. Чтобы поставить цифровые устройства примерно на 1 млн грузовых автомобилей и автобусов, потребуется 35-60 млрд рублей. Если учесть, что цифровыми тахографами необходимо оборудовать половину транспорта, где стоят аналоговые приборы, а также транспортные средства, которые подпадут под действие закона до конца 2019 года, итоговая сумма будет еще выше.

Владимир Матягин обратил внимание «Известий» на недостаток в России специальных стоянок для большегрузного транспорта, в связи с чем дальнотойщики нарушают режим труда и отдыха, опасаясь длительных остановок на обочинах.

- Неясно, как будет система определять форс-мажорную ситуацию – если фура попала в пробку. Остановиться на дороге либо обочине запрещает ПДД, нужно ехать до ближайшей стоянки. Как автоматизированная система узнает об этом? – добавил председатель ассоциации «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин.

В Великобритании, наиболее продвинутой в плане тахографического контроля, с 15 июня 2019 года будут внедрены цифровые устройства второго поколения – смарт-тахографы. Они смогут осуществлять позиционирование ТС с помощью навигационных систем Galileo/GPS и беспроводного соединения с интерфейсом связи ближнего действия. Дальность передачи данных с таких устройств – порядка 25 м, а считать информацию можно только с помощью специальной аппаратуры, установленной у обочины. Такая система позволяет проводить выборочный контроль, более тщательная проверка по-прежнему производится инспекторами автоинспекции вручную.

<https://iz.ru/857527/aleksandr-volobuev/nasledili-takhografy-soobshchat-o-narusheniikh-voditelei-onlain>

ТАСС; 2019.03.18; НИЖНЕВАРТОВСК НАПРАВИТ БОЛЕЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2019 ГОДУ

Власти Нижневартовска (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра) направят в 2019 году более 500 млн рублей на ремонт дорог в ходе реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили в понедельник ТАСС в управлении по взаимодействию со СМИ местной администрации.

«В этом году на ремонт дорог города будет выделено больше 500 млн рублей, это средства федерального, регионального и городского бюджетов. Они позволят отремонтировать 14 участков [дорог], которые были определены совместно с жителями», – рассказали ТАСС.

Всего с 2019 года по 2022 год в рамках нацпроекта на ремонт дорог в Нижневартовске планируется направить более 2,3 млрд рублей, что позволит ликвидировать все очаги аварийности и привести улично-дорожную сеть к национальным стандартам.

По информации властей Нижневартовска, в планах города на 2019 год сократить количество городских магистралей, работающих в режиме перегрузок, отремонтировать 19 км дорожного полотна, обустроить дополнительные полосы и построить две кольцевые развязки.

Нижневартовск – один из 23 городов России с численностью населения свыше 200 тысяч человек, который попал в национальный проект.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6227920>

ТАСС; 2019.03.18; НА РЕМОНТ МОСТА В СЕВЕРОДВИНСКЕ НАПРАВЯТ ОКОЛО 200 МЛН РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

Финансирование ремонта ключевого моста в Северодвинске Архангельской области составит 200 млн рублей из федерального бюджета в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом сообщил ТАСС заместитель **министра транспорта** Архангельской области Денис Кулижников.

Ягринский мост соединяет остров Ягры, где расположен один из районов Северодвинска, а также центр судоремонта «Звездочка», с остальной частью города.

«Изначально мосты в проекте не учтены, но принято решение, что будут дополнительные средства на так называемые капиталоемкие мероприятия с уточнением, что в агломерациях. Можно будет ремонтировать мосты, даже строить. Уже есть распоряжение, что 200 млн рублей выделено на мост на остров Ягры в Северодвинске уже в этом году», – сказал Кулижников.

По его словам, направлена заявка на выделение средства на создание транспортной развязки на съезде с автомобильно-железнодорожного моста через Северную Двину в Архангельске.

«На создание транспортной развязки над проспектом Обводный канал при съезде с моста требуется 1,9 млрд рублей. Нужно, чтобы над Обводным был путепровод, чтобы машины не стояли при съезде с моста. Проект уже отдали в Москву, там думают, если не на этот год, то на следующий [год будут выделены средства]», – пояснил заместитель министра.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6227929>

ТАСС; 2019.03.18; БОЛЕЕ 21 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Новгородская область планирует направить более 21 млрд рублей на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до конца 2024 года, сообщается на сайте областного правительства.

«За шесть лет в регионе отремонтируют более 2200 км дорог. Финансирование нацпроекта [«Безопасные и качественные автомобильные дороги»] из федерального и областного бюджетов превысит 21 млрд рублей», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, в 2019 году в регионе будет отремонтировано более 250 км дорог региональной сети и новгородской агломерации. Всего в рамках нацпроекта планируется привести в нормативное состояние более 2,2 тыс. км дорог. В частности, будет отремонтировано более 1,8 тыс. км дорог регионального и межмуниципального значения и более 400 км дорог, входящих в состав новгородской агломерации (Великий Новгород и Новгородский район).

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6227951>

ТАСС; 2019.03.18; БОЛЕЕ 2,3 МЛРД РУБ. ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ

Более 2,3 млрд рублей намерены выделить на ремонт и строительство дорожной сети Тульской области в 2019 году в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это позволит отремонтировать 197 км дорог, сообщила в понедельник пресс-служба правительства региона.

По данным **министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона, общая протяженность дорог в регионе составляет порядка 13,7 тыс. км, из них в нормативном состоянии – чуть более 40% дорог. До 2024 года этот показатель планируют довести до 50%.

«В 2019 году планируется отремонтировать свыше 197 км дорог. В их числе почти 154 км автодорог регионального и межмуниципального значения и 41 улица в населенных пунктах. На эти цели будет направлено 2 млрд 327 млн рублей, в том числе федеральное

финансирование в рамках нацпроекта в размере 938,5 млн рублей», – говорится в сообщении.

Уточняется, что планируется отремонтировать почти 160 км дорог, не вошедших в нацпроект. «При формировании объема ремонтных работ на дорогах области проводилась диагностика состояния асфальтового покрытия, учитывались поручения президента РФ и губернатора Тульской области, предписания ГИБДД и областной прокуратуры, а также такой фактор, как наличие маршрутов общественного транспорта, школьных маршрутов, учреждений здравоохранения», – отмечается в сообщении.

По информации министерства, в 2018 году было отремонтировано 87 дорог протяженностью чуть более 114 км. Общий бюджет финансирования составил 1 млрд 566 млн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6230967>

МАГАДАНСКИЕ ВЛАСТИ РАССЧИТЫВАЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ ОБЕСПЕЧИТЬ ТРАССУ «КОЛЫМА» ЭКСТРЕННОЙ СВЯЗЬЮ

ТАСС; 2019.03.18; ПИКЕТЫ ЭКСТРЕННОЙ СВЯЗИ НЕОБХОДИМЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ЛЮДЯМ, КОТОРЫЕ ПОПАЛИ В ДТП ИЛИ ЧС НА ДОРОГАХ В ОТДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ ОБЛАСТИ

Правительство Магаданской области надеется в рамках национального проекта «Цифровая экономика» завершить оснащение сотовой связью федеральной трассы «Колыма». Об этом в понедельник сказала депутат Госдумы от региона Оксана Бондарь.

По ее данным, для обеспечения связью с 2017 года в регионе было построено четыре автономных пикета, которые помогли обеспечить связью 24% трассы.

«Для нашей Магаданской области очень важно решить вопрос покрытия сотовой связью федеральной трассы «Колыма» в рамках нацпроекта «Цифровая экономика», правительство [региона] уже направило предложение вице-премьеру Акимову, чтобы решить этот вопрос автономными пикетами [экстренной связи]», – сказала она во время круглого стола «Нормативное и правовое регулирование цифровизации в российских регионах».

Также депутат отметила, что регион обеспечил строительство первых четырех таких пикетов, но сейчас принял решение о запросе финансирования у федеральных властей из-за их высокой стоимости. Цена одного пикета составляет порядка 15 млн рублей.

Пикеты экстренной связи необходимы для обеспечения безопасности и оказания помощи людям, которые попали в ДТП или ЧС на дорогах в отдаленных районах области, где нет сотовой связи или какой-либо другой помощи, модули экстренной связи особенно важны зимой. В них предусмотрены теплые комнаты – термобоксы – для обогрева людей, медикаменты и другие средства первой помощи, теплые вещи, запас воды и еды. Также системы обеспечивают возможность экстренного вызова спасателей Единой дежурной диспетчерской службы (ЕДДС) 112.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6230689>

На ту же тему:

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3127299>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; РЕГИОНЫ ДОЛЖНЫ ПРИСТУПАТЬ К РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ, КАК ТОЛЬКО СОСТОЯЛОСЬ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ – МЕДВЕДЕВ

Премьер РФ Дмитрий Медведев поручил региональным властям начинать работу по решению задач, зафиксированных в национальных проектах, сразу же после распределения соответствующего финансирования из бюджета.

«Региональные власти должны начинать работу по реализации национальных проектов ровно в тот момент, как получено уведомление о предоставлении трансферта, то есть, проще говоря, после распределения денег в законе о бюджете», – сказал он в понедельник на заседании президиума президентского Совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

Глава правительства подчеркнул, что говорит не только о текущем годе, но обо всей предстоящей работе над национальными проектами.

«Иными словами, этим можно заниматься с 1 января, а не позже. Иными словами, также можно проводить конкурсы в самом начале года», – добавил он.

Д.Медведев заявил, что уже в понедельник будет выпущено его соответствующее поручение всем главам регионов.

Кроме того, премьер-министр заявил, что федеральные министерства и ведомства должны подробно разъяснять региональным властям их право начинать работу по реализации нацпроектов в указанные сроки.

В свою очередь выступающие кураторами нацпроектов вице-премьеры должны контролировать этот процесс.

«Причем консультации должны проходить, что называется, в режиме онлайн. Здесь нужно с коллегами из регионов работать, чтобы не затягивать с реализацией национальных проектов. Там колоссальный объем задач и довольно сжатые сроки. Это касается, кстати сказать, и тех решений, которые в регионах должны приниматься. Я имею в виду их внутренние распорядительные документы, нормативные акты – все это нужно подверстывать под такой график процессов», – сказал Д.Медведев.

Он отметил, что на данный момент все российские субъекты заключили соглашения с федеральными органами власти о предоставлении субсидий, но при этом из указанных средств регионами потрачено немного.

«С одной стороны, это объективная ситуация, поскольку кассовые расходы федерального бюджета нужно осуществлять под существующую потребность, но с другой стороны, нужно настроить систему управления национальными проектами таким образом, чтобы существующие процессы не мешали, а, наоборот, помогали достижению существующих целей», – сказал премьер.

«Кроме того, если в ходе исполнения региональных проектов их расходные обязательства будут выходить за пределы доведенных трансфертов, то правительство готово принимать решения о предоставлении права на заключение соглашений на весь срок реализации этого обязательства», – продолжил глава правительства.

В качестве примера премьер предположил ситуацию, когда у того или иного субъекта РФ есть проект по строительству школы или медицинского центра в 2022-2023 годах, то правительство может дать право по заключению соглашения о субсидии на эти цели и на указанный период, если этот проект проработан и его экономика просчитала.

«Наконец, нужно совершенствовать сами правила о контрактной системе, чтобы регионы могли начинать расходовать средства как можно быстрее», – заметил Д.Медведев.

Он пояснил, что в данном случае говорит не о доведенных обязательствах, а именно о контрактной системе, отметив, что сама эта система в России носит тяжеловесный и сложный характер.

«И когда речь шла об исполнении каких-то единичных обязательств, там эти сроки можно было как-то преодолевать. Сейчас с учетом подробных денег на национальные проекты и колоссальных задач, которые стоят, эта система нуждается в упрощении», – добавил Д.Медведев.

Он поручил членам правительства подготовить соответствующие предложения.

В свою очередь спикер Госдумы Вячеслав Володин отметил, что решение главы правительства снимает огромное количество проблем и позволит эффективно реализовать нацпроекты и госпрограммы.

«Председателем правительства оперативно рассмотрено обращение Государственной Думы. Мы поддерживаем принятое премьер-министром решение о необходимости реализации национальных проектов и госпрограмм сразу после принятия бюджета, а также запуск необходимых процедур, в том числе, конкурсов с 1 января», - сказал В.Володин журналистам в понедельник.

«Если, в соответствии с этим решением, уже в текущем году начнется реализация поручения, то можно успеть многое сделать, и уже с середины мая приступить к строительным работам. Теперь дело за регионами», – сказал В.Володин.

Ранее Госдума направила Д.Медведеву обращение по вопросам реализации национальных проектов и государственных программ. Обращение к правительству нижняя палата приняла 14 марта.

Эту тему тогда поднял глава комитета по бюджету Госдумы Андрей Макаров, который сообщил, что на 1 марта 2019 года из запланированных к выделению регионам субсидий распределено 1,3%.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/18/medvedev-potreboval-ot-gubernatorov-svoevremennoj-raboty-po-nacproektam.html>

ТАСС; 2019.03.18; КРЫМ И БЕЛОРУССИЯ МОГУТ НАЛАЖИВАТЬ ВЗАИМОВЫГОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В РАЗЛИЧНЫХ СФЕРАХ

Об этом заявил в понедельник спецпредставитель президента РФ по торгово-экономическому сотрудничеству с Белоруссией, посол Михаил Бабич на пресс-конференции, посвященной пятилетию воссоединения Крыма с Россией.

«В Крыму действуют все законы Российской Федерации, все возможности инвестиционного развития, развития торговли, кооперационных связей. Поэтому все, чем Крым будет потенциально интересен с точки зрения сотрудничества, может быть реализовано на практике», – отметил посол.

Бабич рассказал, что в настоящее время уделяется большое внимание развитию промышленного потенциала Крыма. «Сегодня начинают возрождаться судостроительные заводы, судоремонтные заводы, ряд предприятий машиностроительного комплекса», – уточнил дипломат. «Границы все открыты, все возможности и условия есть, нужна только добрая воля двух сторон. И полный вперед», – заявил он.

Спецпредставитель президента РФ также подчеркнул, что считает перспективным сотрудничество Крыма и Белоруссии в логистической сфере. «С учетом запуска железнодорожной части Крымского моста эти возможности тоже в определенной степени увеличатся», – указал он.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.18; ЗА СБИТЫЙ ШЛАГБАУМ НА ПЛАТНОЙ ДОРОГЕ БУДУТ ЛИШАТЬ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

«Зайцам», которые сбьют шлагбаум на платной трассе на пункте оплаты, может грозить лишение прав или арест на 15 суток. Как пояснили в Автодоре, повреждение шлагбаума считается дорожно-транспортным происшествием.

Водителю, который сбил шлагбаум, покинул место ДТП, не оформив его, грозит административная ответственность за оставление места ДТП – лишение водительских прав на 1-1,5 года или арест до 15 суток.

После того, как на трассе М-4 «Дон» на пунктах взимания платы пластиковые гнущиеся шлагбаумы заменили на алюминиевые, с 14 по 17 марта было зафиксировано 75 ДТП с повреждением стрелы шлагбаума.

Во всех случаях этих ДТП оператор взимания платы вызвал наряды ГИБДД для оформления аварий, даже если виновник скрывался с места ДТП. Таких было 57

водителей. Все факты повреждения шлагбаумов сняты на камеры видеонаблюдения, предупредили в Автодоре.

<https://rg.ru/2019/03/18/za-sbityj-shlagbaum-na-platnoj-doroge-budut-lishit-voditelskih-prav.html>

RNS; 2019.03.18; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О РОСТЕ АВАРИЙ МОСТОВ В РОССИИ

В 2018 году в России произошло более 100 аварий и обрушений, связанных с плохим состоянием мостов. Опрошенные «Известиями» эксперты предупредили, что «мостопад» может продолжиться и в этом году, поскольку примерно пятая часть мостов в стране находится в неудовлетворительном состоянии.

«Мостостроение находится в упадке, и упадок продолжается – а с ним и мостопад, который из года в год идет всё возрастающими темпами», – объяснил «Известиям» Эдуард Балючик, главный специалист ООО НИЦ «Мосты».

Как отмечает издание, **Минтранс** в 2002 году признал, что из всех мостов в России в хорошем состоянии находятся только 20%. Тогда планировалось, что ситуацию можно будет исправить к 2005 году, однако проблема все еще не решена.

«К 2014 году Росстат признал небезопасным проезд по 500 мостам, по мнению экспертов транспортной отрасли, речь может идти примерно о пятой части всех эксплуатирующихся в стране конструкций», – пишет издание.

По мнению экспертов, опрошенных «Известиями», проблема возникла из-за того, что в стране слишком мало мостов, а также отсутствует централизованный контроль за состоянием мостов со стороны одной федеральной организации или государственного органа. Также эксперты указывают на нехватку квалифицированных кадров для работы в сфере мостостроения.

<https://rns.online/transport/Ekspert-rasskazal-o-roste-avarii-mostov-v-Rossii-2019-03-18/>

ГТРК «КАЛИНИНГРАД»; 2019.03.18; НОВАЯ СИСТЕМА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ВВЕДЕНА В КАЛИНИНГРАДСКОМ РЕГИОНЕ

Новая система весогабаритного контроля с 18 марта введена на трассах Калининградской области. В регионе установлены десять таких пунктов учёта. Грузовики будут автоматически взвешиваться прямо на дороге во время движения специальной системой. Дорожные весы и комплексы фото- и видеонаблюдения будут выявлять нарушителей без участия сотрудников Госавтоинспекции и **Ространснадзора**.

Как сообщает ГТРК «Калининград», информация о нарушениях будет автоматически поступать в ГИБДД. Максимальный штраф составит полмиллиона рублей.

Напомним, **Росавтодор** запустил пилотный проект автоматической системы весогабаритного контроля с 1 октября 2016 года. Основная цель – обеспечить безопасное движение.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3127415>

ТАСС; 2019.03.18; РЫНОК ЭЛЕКТРОБУСОВ В РФ В 2021 ГОДУ МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 3,5 ТЫС. МАШИН В ГОД

Ежегодный объем рынка электробусов в России после 2021 года может составить 3-3,5 тыс. машин ежегодно, сообщил в понедельник журналистам управляющий директор портфельной компании «Роснано» – УК «Лиотех-Инновации» Салават Халилов.

Компания «Лиотех-Инновации» является единственным на территории России крупносерийным производителем литий-ионных аккумуляторных батарей, которые используются в электробусах.

«В 2021 году, по нашим оценкам, электробусы сравняются в цене с дизельными автобусами. Тогда мы ожидаем, что годовой объем рынка электробусов в РФ будет 3-3,5

тыс. машин в год», – сообщил он ТАСС. На сегодняшний день, по оценкам Халилова, совокупный рынок электробусов в РФ (троллейбусы и автобусы) составляет до 500 машин в год.

Компания в 2019 году планирует вдвое увеличить объем производства машинокомплектов с батареями – до 200 единиц (в 2017 году – 100 единиц). Завод «Лиотех-Инновации» расположен в Новосибирске и рассчитан на выпуск аккумуляторов совокупной мощностью 1 ГВт/ч в год. В среднем, на 1 км пробега электробуса требуется мощность в 1,18 Квт/ч.

Завод «Лиотех-Инновации» поставляет батареи для производителей электробусов Volgabus и троллейбусов с увеличенным автономным ходом «Тролза» с 2014 года. Троллейбусы с литий-ионными батареями «Лиотех» возят пассажиров по улицам Санкт-Петербурга, Тулы, Барнаула, Новосибирска, по всей Республике Крым и в Аргентине.

<https://tass.ru/ekonomika/6229978>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.03.19; ПО ЛИЗИНГУ ПРОШЛИСЬ БУЛЬДОЗЕРОМ; БЕЛЫЙ ДОМ НЕ МОЖЕТ СОГЛАСОВАТЬ ПРОДЛЕНИЕ СУБСИДИЙ

Как узнал “Ъ”, лизинговые организации и российские машиностроители просят правительство продлить на 2019 год программу льготного лизинга дорожно-строительной и спецтехники. Такие изменения были подготовлены Минпромторгом еще летом 2018 года, но вице-премьер Дмитрий Козак решил доработать механизм, сделав систему господдержки прозрачнее. Между тем без льготного лизинга объемы производства техники уже начали падать, а лизинговые организации, которым не выплатили около 1,3 млрд руб. за 2018 год, могут начать выставлять эти убытки покупателям.

Объединенная лизинговая ассоциация (ОЛА, объединяет большинство компаний сектора) попросила премьера Дмитрия Медведева продлить программу льготного лизинга дорожно-строительной (ДСТ) и спецтехники. Минпромторг задолжал лизинговым компаниям 1,3 млрд руб. невыданной субсидии за 2018 год, и эти суммы будут переложены на потребителей, если поддержка лизинга не будет продлена. С аналогичной просьбой к премьеру обратилась и ассоциация «Росспецмаш» (лобби отечественных машиностроителей).

Субсидия по уплате авансового лизингового платежа составляла 10% цены техники со стоимостью ее доставки по железной дороге для европейской части РФ и 15% для удаленных регионов. Размер варьируется от 45 тыс. до 4,6 млн руб. в зависимости от вида техники. В 2018 году, по данным Минпромторга, объем лизинговой субсидии для ДСТ и спецтехники составил 1,75 млрд руб., было заключено свыше 5,6 тыс. договоров (в четыре раза больше, чем в 2017 году), выпуск ДСТ вырос на 23%. На 2019 год на программу выделено 2,1 млрд руб.

Как продажи ДСТ и спецтехники реагируют на госполитику

В декабре 2018 года Минпромторг внес в правительство проект постановления, где предлагал увеличить скидку для Дальнего Востока до 20% и распространить программу на сельхозтехнику. Как сообщили “Ъ” в Минпромторге, тогда проект был подготовлен по поручению первого вице-преьера Антона Силуанова. В ОЛА и «Росспецмаше» говорят о необходимости продления программы в этой редакции.

Источники “Ъ” указывают, что принятие документа заблокировал аппарат вице-преьера Дмитрия Козака. Представитель вице-преьера сообщил “Ъ”, что есть поручение господина Козака доработать действующий механизм льготного лизинга ДСТ и спецтехники, сделав его более прозрачным. В Минпромторге “Ъ” пояснили: вице-премьер хочет, чтобы лизинговые компании конкурировали друг с другом за размер бюджетных средств, повышая «результативность субсидии».

Доля спецтехники и ДСТ в общих продажах в лизинг составляет около 6%, что вызвано несопоставимой емкостью сегмента с грузовым и легковым, сказали “Ъ” в ОЛА. В «Европлане» (входит в ОЛА) сказали “Ъ”, что уже наблюдают снижение спроса на услугу лизинга. В ВТБ (лизинговая компания банка не входит в ОЛА) сообщили, что «ВТБ Лизинг» не получал субсидии в 2018 году. По оценке ВТБ, с начала 2019 года часть клиентов, в основном малый и средний бизнес, решили приостановить закупку спецтехники из-за неопределенности.

В «Росспецмаше» подсчитали, что только в 2018 году за счет программы лизинга выпуск автоприцепов и полуприцепов вырос на 97,4%, катков – на 71,2%, экскаваторов – на 36,4%, бульдозеров – на 8,4%. В этом году, как сообщает «Росспецмаш» в письме премьеру, отгрузки ДСТ уже сократились на четверть, значительно упало производство гусеничных экскаваторов (на 42,9%) и катков (на 82,4%). Отказ от продления программы несет не только риски сокращения производства, но и может стать препятствием для развития экспорта.

Лизинг – один из наиболее эффективных механизмов как для ДСТ, так и для сельхозтехники, говорит Дмитрий Бабанский из SBS Consulting. Если программа будет расширена на сельхозтехнику, дополнительные продажи в лизинг составят около 1,5 тыс. штук, полагает он. Руслан Булатов из Fitch Ratings считает, что приостановка программы льготного лизинга не окажет большого влияния на объем сделок и не все лизинговые компании перекалывают невыплаченные субсидии на клиента: часть спишет эти средства в расход.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916178>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ФАС ВЫЯВИЛА СГОВОР МЕЖДУ ВЛАСТЯМИ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ И ЮЖУРАЛМОСТОМ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ДОРОЖНЫХ АУКЦИОНОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России на заседании в понедельник вынесла решение по возбужденному в августе 2018 года делу о сговоре при проведении госзакупок на ремонт автодорог в Челябинской области, сообщила пресс-служба ведомства.

«Установлено наличие двух антиконкурентных соглашений. Участниками первого являются губернатор Челябинской области (Борис Дубровский – ИФ), министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и АО «Южуралмост», – говорится в сообщении ФАС.

Кроме того, ФАС России выявила антиконкурентное соглашение АО «Южуралмост» с непосредственным заказчиком торгов на выполнение ремонта автомобильных дорог региона – министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области.

«Комиссия установила 10 аукционов на общую сумму почти 2,4 млрд рублей, в которых было реализовано это соглашение. Их победителем стало АО «Южуралмост», при этом снижение цены контрактов составило не более 1,5%», – говорится в сообщении.

ФАС отмечает, что заключению контрактов именно с АО «Южуралмост» также способствовал Б.Дубровский. Результатом соглашений стало ограничение конкуренции на рынке дорожного строительства в регионе.

«Так, в нарушение требований законодательства о контрактной системе заказчик (региональный Миндор – ИФ) неоднократно отклонял заявки «соперников» этой компании, а контракты с ней заключались даже несмотря на имеющиеся предписания Челябинского УФАС. Реализации соглашения способствовали установленные комиссией факты систематического неформального взаимодействия сотрудников министерства и АО «Южуралмост», – отмечает пресс-служба.

С 2015 по 2018 годы более 90% контрактов на территории области по строительству дорог заключено с АО «Южуралмост», ставшим монополистом в этой сфере, говорится в пресс-релизе ведомства.

«Решение по делу в ближайшее время будет направлено в МВД и генеральную прокуратуру. Ждем соответствующей реакции от указанных ведомств», – приводятся в пресс-релизе слова статс-секретаря – заместителя руководителя ФАС России Андрея Цариковского.

Согласно опубликованным в сети интернет материалам к заседанию ФАС, достоверность которых «Интерфаксу» подтвердили в ведомстве, комиссия ФАС России пришла к выводу, что своими действиями АО «Южуралмост», министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и Б.Дубровский нарушили требования ст.16 и ст.17 закона «О защите конкуренции». В документе отмечается, что в 2014 году на компании из группы АО «Южуралмост» приходилось 9% от общей суммы контрактов по госзакупкам на строительство и ремонт региональных автодорог, в 2015 году эта доля росла и в 2018 году достигла 96%.

В пресс-службе губернатора Челябинской области «Интерфаксу» сообщили, что не согласны выводами ФАС. «Дорожные» споры с ФАС продолжаются не первый год, накоплена достаточная практика, есть прецеденты, когда нами были выиграны несколько дел во всех инстанциях, включая Верховный суд. Все претензии ФАС были разбиты полностью. Мы будем придерживаться этой стратегии и доказывать в судебном порядке свою правоту. Практика показывает, что это реально», – сказали в пресс-службе.

В свою очередь в пресс-службе АО «Южуралмост» агентству сообщили, что будут изучать выводы ФАС. «Юристы АО «Южуралмост» изучают документы и следят за ситуацией», – сказали в пресс-службе.

Как сообщалось, ФАС России возбудила дело о сговоре при проведении аукционов на право заключения госконтрактов на ремонт автодорог в Челябинской области в отношении губернатора региона, областного министерства дорожного хозяйства и транспорта и АО «Южуралмост» в августе 2018 года. По данным ведомства, нарушения антимонопольного законодательства были выявлены при проведении 29 аукционов, проводившихся Миндором в период с ноября 2015 по март 2018 года, на общую сумму свыше 8 млрд рублей. Во всех них победителем стало АО «Южуралмост». Ведомство отмечало, что лоты при проведении аукционов на протяжении длительного времени укрупнялись с целью ограничения конкуренции, а заявки иных компаний отклонялись по основаниям, не предусмотренным законодательством. Кроме того, ряд контрактов был заключен, несмотря на имеющееся предписание антимонопольного органа.

В результате начальная (максимальная) цена контракта снижалась не более чем на 1,5% и победа в торгах обеспечивалась участнику антиконкурентного соглашения, уточняет ФАС.

АО «Южуралмост» является крупнейшей в регионе компанией в сфере дорожного строительства. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Южуралмост» было зарегистрировано в Челябинской области в 2001 году. В 2015-2018 года АО «Южуралмост» заключило с министерством дорожного строительства Челябинской области контракты на выполнение дорожных работ на сумму более 24,6 млрд рублей. По итогам 2015 года выручка АО выросла в 6,2 раза по сравнению с 2014 годом – до 1,3 млрд рублей, чистая прибыль – в 40 раз, до 324,3 млн рублей. В 2017 году выручка составила 9,2 млрд рублей (рост в 1,3 раза к 2016 году), чистая прибыль – 570 млн рублей (снижение в 3,2 раза).

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; МИНТРАНС РФ ДОГОВОРИЛСЯ С ВЛАСТЯМИ АВСТРИИ И СЛОВАКИИ ПРОДОЛЖИТЬ РАБОТУ ПО ПРОЕКТУ Ж/Д ЛИНИИ ДО ВЕНЫ

Министерство транспорта РФ подписало с транспортными ведомствами Австрии и Словакии меморандум по проекту строительства железной дороги широкой колеи (1520 мм против 1435 мм в Европе) до Австрии, передал корреспондент «Интерфакса» с церемонии подписания.

Согласно документу, стороны продолжают работу по изучению и оценке схемы финансирования проекта с учетом национальных моделей и стандартов финансирования публичной инфраструктуры на территории стран, где планируется построить грузовую линию с шириной колеи 1520 мм.

Как сообщалось, ОАО «Российские железные дороги» ожидает в 2019 году перехода проекта по строительству железной дороги широкой колеи до Австрии на стадию подписания межправительственного соглашения.

В ноябре совместное предприятие российской монополии с железными дорогами Австрии, Словакии и Украины – Breitspur Planungsgesellschaft (создано для реализации проекта) – сообщило о начале его оценки с точки зрения воздействия на окружающую среду в Словакии и Австрии. Проект предполагает продление линии от Кошице (Словакия) и возведение как минимум двух грузовых железнодорожных терминалов на территории Австрии (под Веной) и Словакии (Ганиска).

Согласно текущим оценкам, для строительства железной дороги потребуется около восьми лет. Дата начала строительства терминалов будет зависеть от окончательного утверждения со стороны властей в странах-участницах, а также после оценки экономической целесообразности проекта. Как ожидается, он позволит создать новые рабочие места для 13 тыс. сотрудников в двух странах, более половины из них – в Словакии.

Строительство железной дороги оценивается примерно в 6,4 млрд евро. Страны-партнеры рассматривают несколько различных инвестиционных моделей строительства, в том числе привлечение частных инвестиций.

В феврале прошлого года проект обсуждался в Вене на международной конференции с участием ведущих европейских железнодорожных компаний и «получил широкую поддержку». «Идет проработка его технического обоснования и конкретных механизмов финансирования. Считаем, что участок Кошице-Вена в перспективе позволит эффективнее связывать европейские и азиатские рынки. Ну а для нас это важно, поскольку это задействует транзитный потенциал России», – говорил тогда в этой связи российский президент Владимир Путин.

Ранее начался переход к стадии предварительного проектирования, в ходе которой предполагалось «продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства». До этого выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках был уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес-модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в 2017 г.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6229483>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ФИНМОДЕЛЬ ПРОЕКТА Ж/Д ЛИНИИ ДО ВЕНЫ ПЛАНИРУЕТСЯ ОПРЕДЕЛИТЬ В 2019 Г. – ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА

Финансовую модель проекта строительства железной дороги широкой колеи до Австрии планируется определить в 2019 году, сообщил журналистам замглавы Минтранса РФ Владимир Токарев в кулуарах «Международного железнодорожного конгресса 2019».

«У нас по плану этот год», – сказал он, отвечая на вопрос о сроках определения финансовой модели проекта.

«Мы должны сейчас пройти полностью ТЭО, получить экологическое заключение и выработать финмодель», – добавил **В.Токарев**.

Ранее в понедельник **Минтранс** РФ подписал с транспортными ведомствами Австрии и Словакии меморандум по проекту строительства железной дороги широкой колеи (1520 мм против 1435 мм в Европе) до Австрии.

Как сообщалось, ОАО «Российские железные дороги» ожидает в 2019 году перехода проекта строительства железной дороги широкой колеи до Австрии на стадию подписания межправительственного соглашения.

В ноябре совместное предприятие российской монополии с железными дорогами Австрии, Словакии и Украины – Breitspur Planungsgesellschaft (создано для реализации проекта) – сообщило о начале его оценки с точки зрения воздействия на окружающую среду в Словакии и Австрии. Проект предполагает продление линии от Кошице (Словакия) и возведение как минимум двух грузовых железнодорожных терминалов на территории Австрии (под Веной) и Словакии (Ганиска).

Согласно текущим оценкам, для строительства железной дороги потребуется около восьми лет. Дата начала строительства терминалов будет зависеть от окончательного утверждения со стороны властей в странах-участницах, а также после оценки экономической целесообразности проекта. Как ожидается, он позволит создать новые рабочие места для 13 тыс. человек в двух странах, более половины из них – в Словакии.

Строительство железной дороги оценивается примерно в 6,4 млрд евро. Страны-партнеры рассматривают несколько различных инвестиционных моделей строительства, в том числе привлечение частных инвестиций.

В феврале прошлого года проект обсуждался в Вене на международной конференции с участием ведущих европейских железнодорожных компаний и «получил широкую поддержку». «Идет проработка его технического обоснования и конкретных механизмов финансирования. Считаем, что участок Кошице-Вена в перспективе позволит эффективнее связывать европейские и азиатские рынки. Ну, а для нас это важно, поскольку это задействует транзитный потенциал России», – говорил тогда в этой связи российский президент Владимир Путин.

Ранее начался переход к стадии предварительного проектирования, в ходе которой предполагалось «продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства». До этого выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках был уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес-модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в 2017 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕДРИТЬ УПРОЩЕННОЕ ПРОХОЖДЕНИЕ ГРАНИЦ ДЛЯ ГРУЗОВ ПРОЕКТА Ж/Д ЛИНИИ ДО ВЕНЫ

Министерство транспорта РФ выступает за упрощение процедур оформления грузов при пересечении границ в рамках проекта по строительству железной дороги широкой колеи (1520 мм против 1435 мм в Европе) до Австрии.

«Наряду с технологической гармонизацией важной составляющей проекта должно стать формирование бесшовной облегченной процедуры пересечения государственных границ. Как известно, даже небольшие задержки в пути следования способны нивелировать технологический эффект проекта и осложнить ситуацию для грузоотправителей», – заявил замглавы **Минтранса** Владимир **Токарев** на «Международном железнодорожном конгрессе 2019».

«Полагаю, что координацию решения этой задачи возьмёт на себя **Минтранс** совместно с заинтересованными ведомствами государств-участников проекта, а также стран, тяготеющих к району прохождения коридора», – добавил **В.Токарев**.

В этой связи генеральный директор РЖД Олег Белозеров отметил значимость проекта. «Мне кажется, что этот проект должен и может стать как раз тем проектом, где многие элементы мы опробуем впервые – по гармонизации наших принципов совместных по скорости, по пересечению границ. Мне кажется, что максимально нужно уделить внимание этому проекту для того, чтобы он как можно быстрее состоялся, поскольку он позволит вывести всю работу железных дорог, европейских и международных, на новый уровень», – сказал он.

Как сообщалось, ОАО «Российские железные дороги» ожидает в 2019 году перехода проекта по строительству железной дороги широкой колеи до Австрии на стадию подписания межправительственного соглашения.

В ноябре совместное предприятие российской монополии с железными дорогами Австрии, Словакии и Украины – Breitspur Planungsgesellschaft (создано для реализации проекта) – сообщило о начале его оценки с точки зрения воздействия на окружающую среду в Словакии и Австрии. Проект предполагает продление линии от Кошице (Словакия) и возведение как минимум двух грузовых железнодорожных терминалов на территории Австрии (под Веной) и Словакии (Ганиска).

Согласно текущим оценкам, для строительства железной дороги потребуется около восьми лет. Дата начала строительства терминалов будет зависеть от окончательного утверждения со стороны властей в странах-участницах, а также после оценки экономической целесообразности проекта. Как ожидается, он позволит создать новые рабочие места для 13 тыс. сотрудников в двух странах, более половины из них – в Словакии.

Строительство железной дороги оценивается примерно в 6,4 млрд евро. Страны-партнеры рассматривают несколько различных инвестиционных моделей строительства, в том числе привлечение частных инвестиций.

В феврале проект обсуждался в Вене на международной конференции с участием ведущих европейских железнодорожных компаний и «получил широкую поддержку». «Идет проработка его технического обоснования и конкретных механизмов финансирования. Считаем, что участок Кошице-Вена в перспективе позволит эффективнее связывать европейские и азиатские рынки. Ну а для нас это важно, поскольку это задействует транзитный потенциал России», – говорил тогда в этой связи российский президент Владимир Путин.

В феврале начался переход к стадии предварительного проектирования, в ходе которой предполагалось «продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства». До этого выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках был уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес-модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в 2017 г.

Министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер заявлял, что завершение строительства линии ожидается в 2033 г. При этом он отмечал, что национальная правительственная программа предполагает ускорение согласовательных процедур. «Мы сначала делаем проектирование, потом приходим к выводу, что это не вредит экологии. Я надеюсь, что через несколько лет этот процесс будет завершен», – говорил чиновник.

В свою очередь Максим Соколов, возглавлявший ранее **министерство транспорта РФ**, говорил, что ведомство «видит политическую целесообразность» проекта, «и это – очень хороший сигнал для потенциальных инвесторов». «Среди (них – ИФ) мы видим и

ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе активно работающих на пространстве Шанхайской организации сотрудничества, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о конкретной стоимости, и делать тизер для потенциальных инвесторов», – говорил он.

НТВ # СЕГОДНЯ; 2019.03.18; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОНГРЕСС

В1: Ну чтобы вот поездки для пассажиров становились еще более комфортными и быстрыми, представители «РЖД» отправились в Вену, где сегодня открылся Международный железнодорожный конгресс.

В2: Главы национальных компаний собрались, чтобы обсудить совместные проекты и с помощью железных дорог сделать свои страны ближе друг к другу. О масштабных планах – из Вены Светлана Андреева.

КОР: Из Европы в Китай и обратно за 14 дней. Проект «Евразия» – это не просто быстрое, а очень быстро железнодорожное сообщение между странами. Для сравнения, по воде контейнеровоз только в одну сторону плывет почти месяц. Воздушные перевозки обходятся компаниям в 5 раз дороже. А новые скорости «РЖД» более, чем реальны.

ОЛЕГ БЕЛОЗЁРОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР – ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»): Мы используем все коридоры и договариваемся со странами, через которые идут эти коридоры. Это и Казахстан, это и Монголия, это и Белоруссия, это и Польша, это оформление документов – тоже очень важно, и здесь мы очень плотно работаем с нашими таможенными органами, с пограничными органами для того, чтобы не терять это драгоценное время.

КОР: Каждый год объем транзитных перевозок через нашу страну ощутимо увеличивается в среднем на 30 процентов. Такой рост требует новых решений. При перегруженности пограничного пункта «Брест», проект «Пространство 1520» – одно из таких.

1520 миллиметров, колея такой ширины должна появиться прямо здесь на этом месте через несколько лет. Ну а пока железная дорога широкой колеи ходит только до Словакии, но возможно уже скоро из Москвы будут ездить грузовые поезда на юг Австрии, в это небольшое поселение Граматнойзидль.

Машинист Ишван Стетина приехал из немецкого Пассау, далее по маршруту Венгрия. Но говорит, мечтал бы доехать по этой колее и до России.

ИШВАН СТЕТИНА (МАШИНИСТ): Очень хорошо, когда контакт устанавливается между Россией и всем миром. Это очень хорошая идея.

КОР: Расширение «пространства 1520» до австрийской столицы обсуждали последние несколько лет. Для стран без выхода к морю, по словам замминистра транспорта Австрии, это чуть ли не единственный путь для экономического роста в области грузовых перевозок.

АНДРЕАС РАЙХХАРД (ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА, ИННОВАЦИЙ И ТЕХНОЛОГИЙ АВСТРИИ): Сейчас уже есть сообщение с Китаем. Туда ездят грузовые автомобили. Но они негативно влияют на окружающую среду, в отличие от железнодорожного транспорта. Поэтому мы тоже заинтересованы в расширении колеи.

КОР: Особое внимание не только к технической стороне. Человеческие ресурсы тоже планируют модернизировать. Цель – создать в железнодорожном поле новые профессии, где его представители на «ты» будут не только с железными дорогами, но с применениями технологий блокчейна.

- То, что наши железные дороги одни из самых пунктуальных в мире и даже на удивление пунктуальнее немецких и австрийских, вот здесь как влияет цифровизация?

ЕВГЕНИЙ ЧАРКИН (ДИРЕКТОР ПО ИНФОРМАЦИОННЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»): Влияет напрямую, поскольку это совокупность датчиков, которые стоят на инфраструктуре, которые дают своевременную информацию о движении поезда и о тех проблемах, которые могут, могут случиться. Плюс это система информирования пассажиров, которая опять же завязана на датчике, который завязан на информационной системе, которая позволяет четко подсказать нашему клиенту куда подходит поезд, на какой путь.

КОР: И что еще важнее, в конечном счете выигрывают от этого не только экономики сразу нескольких десятков стран, но и конечные потребители, то есть мы с вами.

Светлана Андреева, Станислав Куколев, Евгений Коновалов. «НТВ». Вена.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; РЖД ОТПРАВИЛИ ПЕРВЫЙ «ОБНОВЛЕННЫЙ ПЛАЦКАРТ» ПО МАРШРУТУ РОСТОВ-НА-ДОНУ – МОСКВА

ОАО «РЖД» отправило первый «обновленный плацкарт» в составе фирменного поезда N19/20 Ростов-на-Дону – Москва в понедельник, сообщил корреспондент «Интерфакса», присутствовавший на церемонии.

С 19 марта плацкартный вагон с модернизированным интерьером начнет курсировать в составе поезда N11/12 Москва-Анапа.

«РЖД и «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) сегодня представляют новый модернизированный плацкартный вагон, он впервые отправится в рейс. В прошлом году ФПК была проделана большая работа по созданию дизайн-проекта нового плацкартного вагона в рамках модернизации вагонов на заводах. Эта работа запущена, поэтому мы сегодня этот плацкартный вагон представляем», – сообщил директор по пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов на церемонии отправки.

По его словам, макет нового вагона был выставлен на Казанском вокзале в Москве.

«Вагон сделан на Тамбовском заводе. Обновлен интерьер, обновлены туалетные комнаты, механическое оборудование – все те услуги, которые в плацкартных вагонах предоставляются. Поэтому я думаю, этот вагон понравится нашим пассажирам. В планах ФПК в этом году 50 таких вагонов, которые будут эксплуатироваться в основном на южном направлении. Это прежде всего всего Ростов и черноморское побережье», – отметил Д.Пегов.

Как сообщалось, первый вагон обновленного после ремонта плацкарта ФПК получила на Тамбовском вагоноремонтном заводе (входит в АО «Вагонреммаш») в декабре прошлого года. Ранее на Казанском вокзале в Москве монополия представила полномасштабный макет отремонтированного плацкартного вагона с новым интерьером. Новую концепцию и дизайн этих вагонов РЖД впервые показали на выставке «Транспорт России» в ноябре.

Вагоны будут выпускаться Тамбовским ВРЗ на базе ныне эксплуатируемых вагонов 826-й модели. Главное отличие обновленного интерьера плацкартного вагона – возможность организации личного пространства для каждого пассажира за счет перегородок со встроенными лестницами 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 гигиеническим душем, пеленальным столиком, дозатором для мыла и бумажных полотенец, встроенным феном для рук.

ФПК также разрабатывает несколько дизайн-концепций новых плацкартных вагонов, в том числе с увеличенной длиной полки. Согласно нормативным документам, средняя длина полки в плацкарте составляет 166,5 см. Как сообщалось, окончательное решение по

проекту нового плацкартного вагона РЖД примут в течение следующего года – после проверки в эксплуатации обновленного после ремонта плацкарта.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6229543>

<https://rg.ru/2019/03/18/reg-ufo/zhurnalisty-rg-ispytali-novyj-plackartnyj-vagon.html>

ТАСС; 2019.03.18; В СОСТАВЫ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ ВОЙДУТ 50 НОВЫХ ПЛАЦКАРТНЫХ ВАГОНОВ В 2019 ГОДУ

АО «ФПК» (дочерняя компания АО «РЖД») получит 50 обновленных плацкартных вагонов в 2019 году, сообщили журналистам в пресс-службе Северо-Кавказской железной дороги.

«До конца 2019 года АО «ФПК» получит 50 обновленных плацкартных вагонов, которые будут включены в составы поездов дальнего следования», – сказали в пресс-службе.

Первый поезд с обновленным вагоном отправляется из Ростова-на-Дону в Москву 18 марта.

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. Туалетная комната оборудована душем, пеленальным столиком, дозаторами для мыла и бумажных полотенец, а также сушилкой для рук.

<https://tass.ru/ekonomika/6229207>

ТАСС; 2019.03.18; В РЖД НАМЕРЕНЫ РАСШИРЯТЬ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» В РЕГИОНАХ

ОАО «РЖД» планирует расширить сеть региональных маршрутов, охваченных скоростными поездами «Ласточка». Вводить «Сапсаны» не планируется, сообщил в понедельник журналистам заместитель гендиректора ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам Дмитрий Пегов.

«Сапсан» предназначен для эксплуатации на высокоскоростных линиях. У нас сейчас только две такие линии – Санкт-Петербург – Москва и Москва – Нижний Новгород, поэтому «Сапсаны» дальше будут продолжать эксплуатироваться на этих двух линиях. Для региональных маршрутов у нас есть скоростной поезд «Ласточка», который со скоростью 160 км в час успешно эксплуатируется, и мы дальше будем расширять сеть эксплуатации поездов Ласточка», – сказал Пегов.

В настоящее время в России эксплуатируется 16 поездов «Сапсан» в 10-вагонном исполнении. Они курсируют на маршрутах Москва – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Нижний Новгород, со скоростью до 250 км/ч.

«Ласточка» – скоростной электропоезд, разработанный немецкой компанией Siemens. Электропоезд может развивать скорость до 160 км/ч. В настоящее время локализованное на территории РФ производство «Ласточек» расположено в городе Верхняя Пышма в Свердловской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6229932>

<https://rg.ru/2019/03/18/50-obnovlennyh-plackartnyh-vagonov-nachnut-kursirovat-v-2019-godu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; РЖД ПЛАНИРУЮТ УПРОСТИТЬ ПОКУПКУ БИЛЕТОВ НА САЙТЕ И В МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) планирует упростить покупку билетов на сайте и в мобильном приложении, заявил директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин.

«Мы скоро принципиально внешний вид сайта поменяем. Во-первых, будет сам дизайн гораздо проще, чем нынешний, более user friendly, количество шагов меньше при покупке», – сказал он журналистам в кулуарах «Международного железнодорожного конгресса 2019».

«В мобильном приложении мы внедряем шаблоны. Клиент может создать шаблон «домой», и в два клика купить билет. Мы работаем над упрощением таких вещей», – добавил он.

Как сообщалось, РЖД в 2019 г. планируют развивать сервисы для пассажиров, делают акцент на мультимодальности.

«На этот год запланирован ряд сервисов очень важных для наших клиентов. Для пассажиров это развитие мультимодальности, то есть перевозка от двери до двери», – говорил Е.Чаркин.

«Мы очень серьезно смотрим в сторону городской мобильности. Мы считаем, что РЖД со своей инфраструктурой, компетенцией и своей технологической платформой должны стать лидером по предоставлению услуг мобильности – на уровне города, на уровне страны в целом. Над этим мы очень плотно работаем», – сказал Е.Чаркин.

По словам топ-менеджера, в этом году РЖД также будут развивать портал «Попутчик». «Большой акцент мы делаем на дополнительных услугах для пассажиров – это питание, контент, мультимодальность», – отмечал он.

Кроме того, РЖД в 2019 году планируют внедрить единую пассажирскую транспортную карту оплаты (ЕТК РЖД), с помощью которой можно будет оплачивать услуги в поездах и на вокзалах.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ФПК ПЛАНИРУЕТ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ НАЧАТЬ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ ЗА 120 ДНЕЙ ДО ОТПРАВЛЕНИЯ

АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) планирует уже в этом году открыть продажи билетов за 120 дней до отправления, в первую очередь на маршруте Москва – Санкт-Петербург, сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов журналистам в понедельник.

«Вопрос (об углублении продаж – ИФ) рассматривается. Если глубина продаж будет увеличена до 120 дней, то в первую очередь это будет касаться тех маршрутов, которые на протяжении многих лет идут по одному и тому же расписанию. Мы в первую очередь должны обеспечить возможность предоставления «окон» для ремонта существующих путей. Поэтому планирование за 120 дней достаточно проблематично. На тех направлениях, на которых есть возможность установить такую глубину продаж, в первую очередь Москва-Питер, мы будем начинать уже в этом году реализовывать за 120 дней», – сказал он.

Как сообщал ранее в интервью газете «Ведомости» генеральный директор ФПК Петр Иванов, ФПК планирует увеличить глубину продаж на ряде маршрутов с 90 до 120 дней до отправления поезда, а в перспективе – до 180 дней.

«Здесь есть целый ряд технологических особенностей, связанных с предоставлением «окон» для ремонта инфраструктуры, в частности путевого хозяйства, и прогнозированием этих окон. Чем больше глубина продажи, тем сложнее инфраструктурным подразделениям РЖД планировать проведение текущего, капитального или какого-то внеочередного ремонта. Но есть целый ряд поездов, которые

не меняют своего расписания годами, и по ним мы, конечно, будем увеличивать глубину продаж», – говорил П.Иванов.

«Федеральная пассажирская компания» занимается перевозками в поездах дальнего следования кроме перевозок на Сахалине, в Якутии, а также осуществляемых самим ОАО «РЖД» (в высокоскоростных поездах «Сапсан» и скоростных электричках «Ласточка») и частными операторами. РЖД принадлежит 100% акций ФПК.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/6229883>

<https://rg.ru/2019/03/18/reg-cfo/bilety-na-poezda-nachnut-prodavat-za-120-dnej-uzhe-v-etom-godu.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.19; ВАГОН КАРМАН НЕ ТЯНЕТ; ФГК НАРАЩИВАЕТ ПАРК ПОД НЕБОЛЬШИХ КЛИЕНТОВ

Федеральная грузовая компания (ФГК), вопреки рыночным опасениям, что на сети уже скопилось слишком много вагонов, продолжает наращивать парк. Компания делает это, чтобы зарабатывать на розничных клиентах, для обслуживания внезапных нужд которых ФГК держит в запасе около 10% вагонов. Более того, у компании есть уверенность, что к 2021 году провозные способности ОАО РЖД заметно увеличатся и, чтобы обслужить грузопоток, вагоны надо покупать уже сейчас.

ФГК (входит в ОАО РЖД) в 2018 году приобрела 2,7 тыс. полувагонов, а в 2019-2021 годах намерена закупать по 10 тыс. полувагонов ежегодно, рассказал журналистам гендиректор ФГК Виктор Воронович. Причем приобретаться этот парк будет не ради покрытия списаний: за три года, говорит топ-менеджер, компания спишет только 300 единиц.

В 2018 году общий парк на сети увеличился на 15,5%, до 1,112 млн единиц, а парк полувагонов превысил те показатели, которых достигал накануне массовых списаний 2015-2016 годов (см. “Ъ” от 16 января). Это создало бы угрозу профицита, грозящую операторскому рынку обвалом ставок, если бы подавляющее большинство вагонов не поступало на уже загруженные экспортные направления. Сейчас ОАО РЖД пытается переключить грузопотоки на другие направления (см. “Ъ” от 23 января). Сегодня у ФГК – 104 тыс. полувагонов, или порядка пятой части рынка, средний срок службы – десять лет (массовые обновления потребуются еще не скоро).

Как объяснил Виктор Воронович, такой объем парка необходим для того, чтобы в том числе работать с розничными клиентами, что создает необходимость содержания свободного парка – порядка 10% у ФГК. «Розница неинтересна даже крупным операторам, а мелкие с ней вообще очень тяжело работают. Особенность розничных клиентов в том, что на их запросы необходимо оперативно реагировать,- говорит господин Воронович.- Клиент приходит к нам и говорит: «Мне нужно поставлять металлолом на завод».- «Откуда?» – «50 станций».- «В среднем какая погрузка?» – «От одного до семи вагонов в месяц».-»На какие дни будешь грузить?» – «Не знаю: как будет металлолом, как соберут, как оплатят, но мне бы хорошо, чтобы через 24 часа после того, как я скажу, вагон был»».

Господин Воронович пояснил, что раньше, когда был инвентарный парк, с такими клиентами работало ОАО РЖД. В ФГК уточняют, что в их клиентском портфеле свыше 2,7 тыс. компаний, из них около 2,2 тыс.- розничные компании с объемом перевозок менее 100 вагонов в месяц (всего на сети таких около 6,1 тыс.).

По словам господина Вороновича, клиент готов платить за возможность получить вагоны в нужный момент в нужном количестве. «Если мы договариваемся с клиентом о предоставлении 50 вагонов, а ему внезапно понадобилось еще столько же, у нас должна быть возможность его обеспечить. В таком случае ценность оказываемой нами услуги возрастает. Именно для этого необходимо иметь свободный парк»,- говорит топ-

менеджер. При этом он считает, что после 2021 года инфраструктура сможет обеспечить существенный прирост по провозным способностям: «И чтобы не наступать на грабли, когда инфраструктура сможет, клиенты захотят, а мы и вагоностроители не сможем быстро их потребности обеспечить, проще быть в более долгом инвестиционном периоде».

Гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что планируемые закупки полувагонов ФГК на ближайшие годы носят в большей степени стратегический характер. Они нацелены на укрепление позиций в двух перспективных сегментах: тяжеловесном движении, где позиции компании были ослаблены после вывода из аренды более 6 тыс. полувагонов «УВЗ Логистик» в ноябре 2017 года, и работе с небольшими заказчиками, спрос которых сложно прогнозировать, что требует наличия свободного подвижного состава, но маржинальность работы с которыми существенно выше, чем по маршрутным отправлениям крупнейших грузовладельцев. В 2017-2018 годах ФГК увеличила пул малых клиентов и предложила им комплекс удобных IT-сервисов. Однако, отмечает Михаил Бурмистров, из-за сокращения парка полувагонов в управлении со 119,8 тыс. на конец 2016 года до 93,6 тыс. на конец 2017 года и 101,2 тыс. на конец 2018 года компания не смогла в полном объеме реализовать потенциал развития в розничном сегменте.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916128>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ФГК В 2019-21 ГГ. БУДЕТ ЗАКУПАТЬ ПО 10 ТЫС. ПОЛУВАГОНОВ В ГОД ПОД РОСТ ПРОПУСКНЫХ СПОСОБНОСТЕЙ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – в 2019-2021 гг. планирует закупать по 10 тыс. полувагонов в год, рассчитывая на увеличение пропускных способностей после 2021 года (списано в этот период будет порядка 300 полувагонов оператора), заявил на брифинге генеральный директор ФГК Виктор Воронович.

«Мы объявили 3-летние конкурсы с формулой цены. Начальная цена для обычного вагона – 2,8 млн руб., для инновационного – 3,3 млн руб. с возможностью ежеквартального ее изменения, исходя из множества параметров: цены колеса, боковины, надрессорной балки, металлопроката и так далее», – пояснил топ-менеджер.

«Конкурс трехлетний, поскольку все вагоностроители с опаской смотрят на 2020-2021 гг. Мы им предлагаем, с нашей точки зрения, наверное, самые лучшие условия – трехлетний контракт. Наш бюджет также рассчитан на три года. Кроме того, вагоностроителям будет удобнее договариваться о закупках комплектующих и материалов со своими поставщиками на длительный срок», – сказал он.

«Рынок становится зрелым, и не совсем правильно принимать решение о покупке вагонов, только исходя из текущей конъюнктуры. Мы видели разные взлеты и падения и понимаем, что за весь срок службы вагонов их бывает несколько. Поэтому мы ориентируемся на долгосрочную инвестиционную программу, которая формируется исходя из необходимости удовлетворения потребительского спроса, прогноза по увеличению пропускной способности инфраструктуры», – считает глава ФГК.

В 2018 г. оператор закупил 2,7 тыс. полувагонов, сообщил он. В целом в парке компании – примерно 104 тыс. полувагонов (всего в РФ около 530 тыс.), возраст парка – около 10 лет. Также в 2019 г. оператор планирует закупить 1 тыс. универсальных и 322 контрейлерные платформы. Общий сарех в 2019 г. составит 37 млрд руб.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/19/03/2019/5c8f74f09a7947bd71c074bf>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; УВЗ СЕРТИФИЦИРОВАЛ НОВЫЙ ВАГОН-ЛЕСОВОЗ, МОЖЕТ ВЫПУСКАТЬ ДО 500 ЕДИНИЦ В ГОД

АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) сертифицировало вагон-платформу модели 13-5191-01 для перевозки лесоматериалов, может выпускать до 500 таких вагонов в год, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе корпорации.

Два опытных образца нового изделия в 2018 году изготовил «Волчанский механический завод» (ВМЗ, филиал УВЗ), после чего «Уральское конструкторское бюро вагоностроения» (УКБВ, входит в УВЗ) провело их испытания.

Как отметил сотрудник пресс-службы, УВЗ оценивает данный сегмент рынка грузовых перевозок как перспективный.

«По состоянию на 2018 год парк лесовозов в странах СНГ составляет 20 тыс. единиц. Основная его часть эксплуатируется в России – 18,6 тыс. вагонов. Часть из них в ближайшее время будет списана операторами по (причине – ИФ) истечения сроков службы и новых требований к грузместимости. Конкурировать за поставку вагонов УВЗ предстоит с такими производителями, как Тихвинский ВСЗ, Энгельский ЗМК, Рославльский ВРЗ», – сказал представитель компании.

Общую перспективную потребность рынка УВЗ оценивает в 1,5-2 тыс. единиц техники.

В качестве преимуществ своего лесовоза компания выделяет тот момент, что вагон УВЗ изготовлен с применением инновационных тележек модели 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тс.

«Благодаря этому он имеет увеличенную грузоподъемность в 74 тонны и объем кузова в 130 кубометров. В него могут поместиться как лесоматериалы длиной от 1,6 до 13 метров, так и трубы большого диаметра или другие длинномерные грузы», – отметили на УВЗ, добавив, что на новую вагон-платформу уже есть основной потенциальный покупатель.

Волчанский мехзавод «Уралвагонзавода» специализируется на производстве подвижного состава малыми сериями, также производит газовое оборудование.

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

ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.18; В ПЕТЕРБУРГЕ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ЭЛЕКТРИЧКИ В ИМАТРУ

Запуск электропоездов на направлении Санкт-Петербург – Выборг-Светогорск-Иматра обсудили в **Минтрансе**. В развитии транспортного коридора заинтересованы и в России, и в Финляндии.

Специалисты отметили необходимость работ по обустройству инфраструктуры ж/д станции и пункта пропуска «Светогорск», о расширении номенклатуры грузов, проходящих через пункт, в том числе и контейнеров, и высказали предложения по обоснованию предпроектных работ по развитию пункта пропуска. Об этом сообщает телеканал «78».

Иматра – город в Финляндии в области Южной Карелии, расположенный на реке Вуоксе, в северной части Карельского перешейка, около границы с Россией, в 210 км от Петербурга. Ближайший российский город – Светогорск (7 км).

<https://iz.ru/857809/2019-03-18/v-peterburge-mogut-poiavitsia-elektrichki-v-imatru>

ТАСС; 2019.03.18; ПЕРЕСАДКИ НА МЕТРО И МЦК ПОЯВЯТСЯ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ КИЕВСКИМ И СМОЛЕНСКИМ НАПРАВЛЕНИЯМИ МЖД

Новый участок железной дороги в Москве, который соединит Киевское и Смоленское направления, обеспечит пассажиров пересадками на метро, Московское центральное

кольцо (МЦК) и Московские центральные диаметры (МЦД). Об этом в понедельник сообщила пресс-служба Москомархитектуры.

«Транспортно-пересадочные узлы (ТПУ) будут сформированы на базе станций новой железнодорожной ветки», – приводятся в сообщении слова председателя Москомархитектуры Юлианы Княжевской. Протяженность ветки составит около 10 км.

Княжевская отметила, что на участке предусмотрены остановочные пункты – «Камушки», «Кутузово», «Беговая», «Ермакова Роцца», которые пассажирам обеспечат комфортную пересадку между четырьмя транспортными системами: метро, железной дорогой, МЦД и МЦК. Речь идет о МЦД-1 Одинцово – Лобня и МЦД-4 Апрелевка – Железнодорожный.

Уточняется, что проект строительства соединительной ветви Смоленского и Киевского направлений Московской железной дороги (МЖД) разрабатывает ОАО «РЖД», а Москомархитектура – проекты планировки для развития прилегающих территорий.

Княжевская уточнила, что на станции МЖД «Кутузово» можно будет сделать пересадку на станцию метро «Кутузовская» и одноименную станцию МЦК, а со станции «Камушки» – на «Тестовскую» МЖД, на станции метро «Шелепиха» и «Деловой центр», а также на одноименные станции МЦК. Как уточняется, станции новой ветки будут частью МЦД-4, а «Беговая» и «Камушки» – частью МЦД-1.

Московские центральные диаметры

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий. Первые два диаметра: МЦД-1 «Одинцово – Лобня» и МЦД-2 «Нахабино – Подольск» запустят уже в конце 2019 – начале 2020 года. Позже планируется запустить МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 – от Апрелевки до Железнодорожного, и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово. График работы МЦД будет выстроен как в метро – с 05:30 до 01:00.

<https://tass.ru/moskva/6229643>

ТАСС; 2019.03.18; БОЛЕЕ 200 ПЕРЕЕЗДОВ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 2019 ГОДУ

Порядка 80 млн рублей будет направлено в 2019 году на текущий ремонт более 200 переездов на территории Московской железной дороги. Об этом сообщила в понедельник пресс-служба МЖД.

«Для повышения безопасности движения в местах пересечения железных и автомобильных дорог в 2019 году на территории Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» запланировано провести ремонт более 200 железнодорожных переездов. На ремонт будет направлено более 80 млн рублей», – говорится в сообщении.

Отмечается, что текущий ремонт пройдет на переездах, расположенных в Москве, Московской, Брянской, Владимирской, Калужской, Курской, Липецкой, Орловской, Рязанской, Смоленской и Тульской областях. Помимо этого, 11 переездов включены в программу капитального ремонта: по три в Московской и Тульской областях, два в Калужской и по одному – в Курской, Рязанской и Брянской областях.

Для снижения числа ДТП на переездах МЖД совместно с рядом регионов разработала дорожные карты с комплексным планом по обеспечению безопасного движения в местах пересечения автомобильной и железной дорог. На 2019-2020 годы такие программы подготовлены для Курской, Орловской, Брянской и Тульской областей, на 2019 год – для Калужской и Смоленской. Программы предусматривают синхронизацию работ железнодорожников по ремонту переездов и региональных властей по приведению автомобильных подходов к нормативному состоянию.

<https://tass.ru/ekonomika/6227878>

ИА АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.03.18; ДЕВЯТЬ ЧЕЛОВЕК ПОГИБЛИ НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ С 12 ПО 17 МАРТА

На Московской железной дороге (МЖД) с 12 по 17 марта 2019 г. в инцидентах с поездами погибли девять человек, сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе Следственного комитета РФ.

«С 12 по 17 марта текущего года шесть мужчин и две женщины переходили пути с нарушением установленных правил и были сбиты проходящими поездами. Кроме того, 20-летний парень погиб от удара током на крыше электровоза», – сказали в ведомстве. Отмечается, что все инциденты произошли на МЖД.

В пресс-службе призвали пассажиров беречь себя и соблюдать правила безопасности.

<https://www.mskagency.ru/materials/2872517>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ДОЛГ «ДАЛЬВАГОНОРЕМОНТА» ПЕРЕД ФНС СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 75 МЛН РУБ. – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СЛУЖБЫ

Долг ООО «Дальневосточная вагоноремонтная компания» («Дальвагоноремонт», входит в АО «Дальневосточная транспортная группа», «ДВТГ», Хабаровск) перед Федеральной налоговой службой (ФНС) России составляет порядка 75 млн рублей, сообщил в понедельник на заседании Арбитражного суда Москвы, где рассматривалось заявление службы о признании ДВТГ банкротом, представитель ФНС.

Как передал корреспондент «Интерфакса» из суда, стороны заявили, что продолжается согласование документов для заключения мирового соглашения. В связи с этим они попросили суд еще раз отложить заседание.

Суд отложил слушание на 20 мая.

В конце октября 2018 года на судебном заседании представитель «ДВТГ» сообщил, что на тот момент компания сократила долг перед ФНС России со 100 млн рублей до примерно 50 млн рублей.

«Компания ведет переговоры с руководством налогового органа о предоставлении рассрочки погашения долга», – сказал он тогда.

ФНС подала в Арбитражный суд Москвы иск о признании банкротом ООО «Дальвагоноремонт» 14 августа 2018 года.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», «Дальвагоноремонт» уже в четвертый раз участвует в делах о банкротстве в качестве ответчика.

Кроме того, по данным системы «СПАРК-Интерфакс», в отношении ООО возбуждено 39 исполнительных производств по налогам и сборам.

ООО «Дальвагоноремонт», по информации с сайта компании, управляет тремя вагоноремонтными депо общей мощностью 10 тыс. вагонов в год, а также промывочно-пропарочным комплексом. Депо расположены в Рязанской области (пгт.Павелец), Амурской области (пгт.Буряя) и Оренбургской области (г.Бузулук).

В начале 2018 года «Дальвагоноремонт» получил свидетельства на работу всех депо до конца 2020 года.

«ДВТГ» работает с 2000 года, осуществляет транспортировку и экспедирование грузов в России, странах СНГ и дальнего зарубежья. Компания занимается перевозкой нефтепродуктов, леса, угля, глинозема, контейнеров.

КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.03.19; ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ К НОВАТЭКУ; ТАНКЕРЫ КОМПАНИИ СМОГУТ ХОДИТЬ ПО СЕВМОРПУТИ НЕ ТОЛЬКО ПОД ТРИКОЛОРОМ

НОВАТЭК решил вопрос вывоза своего сжиженного газа по Севморпути в условиях введенного в конце 2017 года запрета на использование для этого судов под иностранными флагами. Правительство вывело из-под запрета 26 танкеров по долгосрочным контрактам, разрешив им ходить по СМП до 2044 года, а остальным

зафрахтованным НОВАТЭКом судам – до конца 2021 года. Такое решение потенциально позволит компании использовать газовозы под иностранными флагами и для проекта «Арктик СПГ 2».

Белый дом 18 марта опубликовал распоряжение, которое позволяет 26 танкерам, зафрахтованным НОВАТЭКом на срок не менее 15 лет, перевозить сжиженный газ и газовый конденсат по СМП под иностранным флагом до 2044 года. Таким образом, эти суда выводятся из-под поправок к Кодексу торгового мореплавания (КТМ), принятых в 2017 году, согласно которым перевозки нефти, газа и угля по СМП, а также каботаж должны вестись только судами под российским флагом. Правительство также разрешило и другим судам, помимо этих 26 танкеров, вывозить СПГ и конденсат из порта Сабетта, но только до конца 2021 года.

Тем самым устраняются проблемы, с которыми столкнулся НОВАТЭК после принятия поправок к КТМ. К тому моменту компания уже зафрахтовала на долгосрочной основе 15 газовозов усиленного ледового класса Arc7 и 2 танкера для перевозки конденсата для вывоза сжиженного газа с расположенного в Сабетте проекта «Ямал СПГ». Поскольку прямые поставки в Азию по СМП возможны только пять-шесть месяцев в году, зимой они должны были осуществляться через перевалку в северо-западной Европе (в основном в бельгийском Зеебрюгге). Чтобы вывозить газ из Зеебрюгге в Азию, были долгосрочно зафрахтованы еще 11 танкеров для перевозки СПГ, владельцами 6 из них выступает Dynagas, одного – Teekay (у всех ледовый класс Arc4), а еще 4 – консорциум Mitsui O.S.K. Lines и China Shipping.

Ни один из этих танкеров не ходит под флагом РФ, но благодаря принятым исключениям теперь их можно использовать для вывоза сырья из Сабетты. Примечательно, что это касается даже последних четырех танкеров Mitsui и China Shipping, у которых вообще нет ледового класса, то есть технически они могут ходить в Сабетту только летом, а юридически для этого в любом случае требуется разрешение администрации СМП. Танкеры Arc4 НОВАТЭК может использовать и зимой в сопровождении ледокола. Как отмечают собеседники “Ъ” на рынке, «лишние» танкеры на самом деле нужны, поскольку суда Arc7 нужно довольно часто доковать (раз в два года), и докование может занимать до двух месяцев.

Кроме того, добившись исключений для максимального количества танкеров, НОВАТЭК получает определенную страховку для своего следующего проекта «Арктик СПГ 2», запуск которого намечен на конец 2022 года. Для него газовозы должны строиться на верфи «Звезда» и будут, как планируется, получать российский флаг. Однако, как писал “Ъ” 12 февраля, если сдача судов на «Звезде» будет задерживаться, НОВАТЭК может обеспечить вывоз газа с первой очереди «Арктик СПГ» танкерами, построенными для «Ямал СПГ». Для этого компании нужно будет достроить пункты перевалки СПГ в Мурманске и на Камчатке, что планируется сделать в 2021-2022 годах, то есть к моменту, когда НОВАТЭК уже не сможет привлекать с рынка суда под иностранным флагом для перевозок на СМП.

В НОВАТЭКе “Ъ” заявили, что решение правительства позволит «обеспечить вывоз порядка 20% целевого грузопотока по СМП к 2024 году», который, согласно указу президента РФ, должен быть увеличен до 80 млн тонн.

Одобренные правительством исключения для НОВАТЭКа были ожидаемы, отмечает Надежда Малышева из Port News. По ее мнению, они не вызовут возражений, поскольку рынок СПГ-танкеров ледового класса очень узкий и таких судов под российским флагом в настоящее время нет. Что касается будущих арктических проектов, например «Востокугля», то компания сама заявила о намерении построить балкерный флот в РФ.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916125>

ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ, АННА ЧЕРВОННАЯ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.03.18; «НОВАТЭКУ» МОГУТ НЕ ПОНАДОБИТЬСЯ ТАНКЕРЫ ОТ ВЕРФИ «ЗВЕЗДА»; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО ВЫВОЗИТЬ СПГ ИЗ АРКТИКИ НА СУДАХ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

14 марта премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение, которым устанавливается список исключений для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) по Северному морскому пути (СМП). 18 марта оно было опубликовано на сайте правительства. По недавно принятым поправкам в Кодекс торгового мореплавания перевозить грузы по СМП можно только на судах под российским флагом. Распоряжение разрешает до декабря 2021 г. включительно отгружать из порта Сабетта на Ямале СПГ на любые суда. Кроме того, для 28 кораблей (26 СПГ-танкеров и 2 конденсатовоза) запрет на перевозку СПГ не будет распространяться вплоть до конца 2043 г. Все эти суда построены или будут построены на зарубежных верфях.

«Новатэк» – единственный производитель СПГ в российской Арктике. Первый завод – «Ямал СПГ» в Сабетте мощностью 16,5 млн т в год уже построен. «Новатэк» намерен построить «Арктик СПГ – 2». Его проектная мощность – около 20 млн т в год. В 2014 г. для обеспечения вывоза сжиженного газа с «Ямал СПГ» на южнокорейской DSME было заказано 15 танкеров типа Yamalmax повышенного ледового класса. Стоимость заказа оценивалась в сумму более \$5 млрд.

Получить заказ на танкеры для «Новатэка» хотела «Роснефть», строящая на Дальнем Востоке верфь «Звезда». «Новатэк» в конце прошлого года подписал со «Звездой» соглашение о резервировании мощностей для строительства 15 газозовозов. Но условия, предлагаемые верфью, были бы не слишком комфортными. Расценки на производство судов «Звезды» выше аналогичных в Южной Корее или на других российских верфях, утверждают два заказчика таких судов. «Звезда» предлагала исполнить контракт примерно на 20% дороже рынка, говорит топ-менеджер компании, заказывающей суда на российских верфях.

Сейчас СПГ с Ямала доставляется двумя маршрутами. Большая часть продукции отправляется в Европу, где с танкеров Yamalmax газ перегружается на суда с более низким ледовым классом, фрахт которых дешевле. Летом в порядке эксперимента несколько партий СПГ было доставлено в Китай напрямую через Берингов пролив. «Новатэк» рассчитывает к 2022 г. построить два перевалочных терминала: в Мурманской области (западный маршрут) и на Камчатке (восточный маршрут). Заявляемая мощность каждого из терминалов – около 20 млн т в год. Их ввод в эксплуатацию может существенно сократить транспортное плечо, на котором необходимо использовать танкеры повышенного ледового класса.

Указанного в распоряжении правительства флота может быть достаточно, чтобы вывезти из Арктики весь сжиженный газ, который смогут произвести «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ – 2», считают эксперты. «Как показывает опыт перевозок 2018 г., 15 судов Yamalmax могут обеспечить перевозку с Ямала в западном направлении для перевалки в Хоннингсвоге (Норвегия) 31 млн т СПГ», – рассуждает директор консультационной компании «Гекон» Михаил Григорьев. При этом он уточняет, что при работе 30 судов в обоих направлениях можно будет вывозить до 37 млн т СПГ в год; а перевалка в Петропавловске-Камчатском также увеличит возможные объемы перевозок.

Перевалка на Камчатке сокращает срок прохождения восточного маршрута по сравнению с прямой доставкой в Китай вдвое, указывает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Для 20 млн т СПГ этим маршрутом «Новатэку» будет достаточно 15 танкеров Yamalmax. С учетом распоряжения правительства и нового танкера «Совкомфлота» в наличии у компании будет 20 таких судов. А всех указанных в распоряжении кораблей хватит, чтобы вывезти весь СПГ с двух заводов в Арктике, продолжает Бурмистров. «Фактически если «Новатэку» и придется заказывать новые

СПГ-танкеры на «Звезде», то речь пойдет уже о вывозе сжиженного газа со следующих проектов компании», – предполагает он.

С учетом строительства терминалов на Камчатке и в Мурманске «Новатэку» может хватить и 15-20 танкеров, считает директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко.

Представитель «Роснефти» от комментариев отказался. Его коллега из «Новатэка» указывает, что исключение от правительства обеспечивает вывоз порядка 20% целевого грузопотока из 80 млн т, которые должны перевозиться по СМП к 2024 г. «Мы не планируем изменений в количестве судов, строительство которых предполагается осуществлять на «Звезде», – продолжает он. – Стратегия «Новатэка» предусматривает производство 57 млн т СПГ к 2030 г., поэтому объемы заказов на флот будут только возрастать».

«Соглашение «Новатэка» и «Звезды» носит юридически обязывающий характер», – говорит собеседник «Ведомостей», знакомый с условиями соглашения. По его словам, предполагается, что «Новатэк» будет после окончания срока службы иностранных судов выводить их из эксплуатации, а взамен получать российские суда. «Сроки, прописанные в распоряжении правительства, это учитывают», – знает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/18/796690-novateku-mogut-ne-ponadobitsya>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.03.19; СЕВЕРНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ДРУГ; «РОСНЕФТЬ» И НГХ ДУМАЮТ ОБ СП НА ТАЙМЫРЕ

«Роснефть» собирается наращивать присутствие в Арктике рядом с Пайяхским месторождением «Нефтегазхолдинга» (НГХ) экс-главы компании Эдуарда Худайнатова. Как стало известно “Ъ”, глава «Роснефти» Игорь Сечин попросил Белый дом лицензировать соседний с Пайяхскими месторождениями Западно-Иркинский участок с потенциалом в 500 млн тонн. Господин Сечин предлагает, чтобы сырье шло по Севморпути. Такой подход делает все более реальным создание СП «Роснефти» и НГХ в регионе, так как, по мнению источников “Ъ”, в одиночку ему с Пайяхой не справиться. В целом обещанные ресурсы компаний превышают 1 млрд тонн, но реальные перспективы запасов неясны.

Глава «Роснефти» Игорь Сечин попросил премьера Дмитрия Медведева поручить Минприроды разыграть на конкурсе в 2019 году лицензию на Западно-Иркинский участок на Таймыре, сообщили несколько источников “Ъ”. По оценкам компании, его ресурсная база оценивается в 500 млн тонн нефтяного эквивалента, а главным условием конкурса должна стать транспортировка всей нефти по Севморпути (СМП), говорят собеседники “Ъ”. Западно-Иркинский участок граничит с Салпадаяхским участком «Роснефти».

По информации “Ъ”, Западно-Иркинский участок также граничит с Пайяхской группой месторождений «Нефтегазхолдинга» бывшего главы «Роснефти» Эдуарда Худайнатова.

Запасы Пайяхи на госбалансе – 163 млн тонн, сам НГХ, по данным “Ъ”, оценивал их в 500-600 млн тонн, но пока не защитил в Роснедрах этот прирост. Также у НГХ есть полученный в 2014 году Иркинский участок (ресурсы нефти по D1 оцениваются в 3,3 млн тонн, газа – в 15,5 млрд куб. м.).

Столь близкое расположение участков подразумевает совместное использование инфраструктуры проектов.

Поэтому, полагают ряд источников “Ъ”, компании могут создать СП по освоению участков, учитывая также планы по совместной транспортировке нефти. Один из собеседников “Ъ” отмечает, что этот «вопрос постоянно витает в воздухе». Как писал “Ъ” 28 февраля, «Роснефть» предлагает организовать совместную транспортировку нефти с новых месторождений своего Ванкорского кластера и Пайяхи по нефтепроводу в бухту Север на побережье Таймыра, где далее нефть будет переваливаться в танкеры. Общий

объем транспортировки может составить на первом этапе 20 млн тонн в год. Это, по мнению компании, позволит выполнить указ президента РФ о наращивании грузопотока по СМП до 80 млн тонн.

В «Роснефти» и НГХ отказались от комментариев, пресс-секретарь Минприроды Наталья Хлопунова на запрос «Ъ» не ответила.

Пайяхский проект – ключевой для обремененного долгами НГХ, однако очень дорогой. Эдуард Худайнатов в конце 2017 года оценивал проект в \$6 млрд. Создание СП с «Роснефтью», а также объединение усилий по созданию инфраструктуры может способствовать разработке Пайяхи, для которой НГХ ищет и иностранных партнеров, но пока безрезультатно. Добыча нефти НГХ, по ЦДУ ТЭК, снизилась в 2018 году почти на 8%, до 1,9 млн тонн. EBITDA головной компании Alliance Oil за девять месяцев – \$314 млн, чистый долг – \$1,78 млрд.

Получение Западно-Иркинского участка может быть сопряжено с трудностями, поскольку, говорят источники «Ъ», участок частично заходит на границы особо охраняемой природной территории (ООПТ) регионального значения – заказника Бреховские острова, где запрещена геологоразведка. В связи с этим Игорь Сечин, по данным «Ъ», просит премьера рассмотреть снятие сезонных ограничений на проведение геологоразведки в границах ООПТ «с соблюдением норм экологической безопасности». Источник «Ъ» в правительстве отмечает, что Минприроды готово лицензировать Западно-Иркинский участок, но предлагает «Роснефти» обсудить вопрос с властями Красноярского края.

До сих пор деятельность «Роснефти» в Арктике сложно назвать коммерчески успешной. Огромные планы по освоению шельфа пришлось свернуть из-за санкций, а коммерческая целесообразность разработки Центрально-Ольгинского месторождения на Таймыре с запасами 80 млн тонн, открытого в 2017 году, вызывала сомнения у собеседников «Ъ».

Директор консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев замечает, что к разработке Западно-Иркинского «Роснефть» сможет приступить не раньше 2026-2027 годов. К этому времени компания должна получить лицензию, провести поисково-оценочные работы (геофизические исследования, поисково-оценочное бурение), поставить на баланс выявленные запасы, согласовать проект разработки и выйти на опытно-промышленную эксплуатацию. Это означает, что к 2024 году будущее месторождение, скорее всего, не сможет внести вклад в загрузку СМП. Михаил Григорьев отмечает, что «Роснефть» хочет закрепиться на СМП, предлагая проект нефтяной перевалки в бухте Север с месторождений Ванкорского кластера. Западно-Иркинский участок призван расширить ресурсную базу этого проекта, но его реальные перспективы пока неясны из-за низкой степени изученности, констатирует эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916199>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ТЕРМИНАЛ ИПП ИЗ ГРУППЫ НМТП НАМЕРЕН МОДЕРНИЗИРОВАТЬ РЕЗЕРВУАРЫ ПОД УНИВЕРСАЛЬНУЮ ПЕРЕВАЛКУ

ООО «ИПП» (входит в группу НМТП), терминал по перевалке нефтепродуктов и жидких минеральных удобрений в порту Новороссийска, ищет подрядчика по проекту универсализации двух собственных резервуаров емкостью 18 тыс. кубометров каждый, сообщается в системе «СПАРК-Маркетинг».

Информация об открытом конкурсе была размещена 15 марта. Согласно документу, подрядчику предстоит выполнить строительно-монтажные работы по объекту «Техническое перевооружение «ИПП» под перевалку легковоспламеняющихся жидкостей и базовых масел» – универсализация резервуаров №7 и №8 (используются для перевалки дизельного топлива).

Работы будут проводиться для расширения номенклатуры переваливаемых грузов и привлечения дополнительных клиентов. Срок проведения работ – 210 календарных дней с даты передачи объектов в работу по акту приема-передачи.

Максимальная цена контракта составляет 26,538 млн рублей. Заявки принимаются до 25 марта, итоги планируется подвести 10 апреля.

Как сообщалось, в январе текущего года «ИПП» приступило к перевалке подсолнечного масла с использованием резервуаров, загрузив подсолнечным маслом 3 танкера. Дедвейт обрабатываемых танкеров – до 40 тыс. тонн.

Потребителями российского подсолнечного масла являются Египет, Турция, Индия, Сирия.

Сообщалось также, что подсолнечное масло терминал начал переваливать в ноябре 2018 года. Первая партия в 6 тыс. тонн была доставлена в порт железнодорожным транспортом и погружена в танкер.

В 2019 году планируется достигнуть мощности перевалки масла в 600-700 тыс. тонн. При увеличении потребности рынка мощность перевалки уже в 2020 году может быть увеличена до 1-1,5 млн тонн в год с возможностью дальнейшего роста.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПОДАЛ В ВС РФ ЖАЛОБУ НА РЕШЕНИЕ ПО ИСКУ НМТП

Верховный суд (ВС) РФ 15 марта зарегистрировал жалобу **Росморречфлота** на решение судов нижестоящих инстанций, которые частично удовлетворили иск ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (МОЕХ: NMTP) (НМТП), следует из картотеки суда.

Как сообщалось ранее, суд первой инстанции 16 июля 2018 года признал все действия и бездействие **Минтранса**, **Росморречфлота** и капитана порта Новороссийск, а также распоряжения капитана порта о движении и расстановке судов, в том числе связанные с танкером «Пенелопа», недействительными.

При этом суд отказал НМТП в удовлетворении требования о привлечении капитана порта к дисциплинарной ответственности, установив другие способы устранения нарушений – обязав **Минтранс** в 30-дневный срок принять меры к устранению нарушений.

Девятый арбитражный апелляционный суд 22 ноября и Арбитражный суд Московского округа 12 февраля 2019 года оставили решение в силе.

В феврале 2018 года в порту Новороссийск произошли задержки в разгрузке танкеров из-за заблокировавшего отгрузку нефтепродуктов танкера «Пенелопа». ПАО «Транснефть» (МОЕХ: TRNF) обратилось в **Минтранс**, а также проинформировало ФСБ и Генпрокуратуру о ситуации, сложившейся с отгрузкой нефтепродуктов в порту. Позже **Минтранс** сообщил, что ситуация нормализовалась, задержки в разгрузке танкеров произошли из-за временного вывода причалов N26 и N27 из эксплуатации и недолжного взаимодействия операторов терминала с грузовладельцем и перевозчиком. Ситуацию осложнила штормовая погода. В начале марта 2018 года танкер «Пенелопа» покинул порт Новороссийск.

НМТП 13 марта 2018 года обратился с иском в суд против **Росморречфлота**, капитана порта Новороссийск Евгения Тузинкевича и **Минтранса**, однако суд вернул его в связи с техническим характером заявления. Тогда 26 марта порт подал повторный иск.

На одном из предыдущих заседаний суд подтвердил отказ капитану порта Новороссийск в передаче иска НМТП в Арбитражный суд Краснодарского края. Ходатайство о передаче спора по подсудности ранее поддержали другие ответчики и ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» (третье лицо).

В середине июня 2018 года суд по собственной инициативе привлек к участию в деле в качестве соответчика Игоря Пушко, который был временно исполняющим обязанности

(врио) капитана порта в момент его отсутствия. До этого, на заседании 1 июня, он был привлечен к участию в деле третьим лицом на стороне ответчиков.

В ходе судебных разбирательств представитель **Минтранса** заявил, что предъявленные к его ведомству требования в рамках иска являются необоснованными. Капитан, сказал он, является самостоятельным должностным лицом, что предусмотрено законодательством. Они связаны только в трудовом аспекте (назначение, освобождение).

62% акций ПАО «Новороссийский морской торговый порт» контролирует «Транснефть», государство владеет 20% акций, группе «Сумма» принадлежит 2,75%, у структур РЖД 5,3% акций. Free float НМТП составляет менее 10%. Активы «Новороссийского морского торгового порта» расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске.

ПРАЙМ; 2019.03.18; ПРЕДСТАВИТЕЛИ МОРСПАССЛУЖБЫ И СУДОВЛАДЕЛЬЦА ГАЗОВОЗОВ «КАНДИ» И «МАЭСТРО», ГОРЕВШИХ В РАЙОНЕ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА, ПОДПИСАЛИ АКТ ПРИЕМА-ПЕРЕДАЧИ

Представители Морспасслужбы и судовладельца газозовов «Канди» и «Маэстро», горевших в районе Керченского пролива, подписали акт приема-передачи потерпевших аварию судов под контроль агентствующей компании, говорится в сообщении спасательной службы **Росморречфлота**.

Суда «Канди» и «Маэстро» под флагом Танзании загорелись вечером 21 января недалеко от Керченского пролива, по предварительной информации, во время передачи топлива с борта на борт. Ранее представители ведомства сообщили РИА Новости, что транспортировка танкеров будет возможна после полного выгорания топлива и обследования судов. По данным **Росморречфлота**, на обоих судах было 32 человека: 12 спаслись, 10 погибли, еще 10 числятся пропавшими без вести. Активные поиски уже прекращены из-за «отсутствия разумной надежды найти кого-либо живым». Как сообщили РИА Новости источники в судоходной отрасли, родственники погибших моряков, а также выжившие члены экипажей газозовов «Маэстро» и «Канди» готовятся подать иски в суд с тем, чтобы арестовать газозовы с целью компенсации причиненного экипажам вреда.

«Пятнадцатого марта 2019 года были подписаны два акта приема-передачи судов от Морспасслужбы агентствующей компании судовладельца, после чего многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Демидов» завершило дежурство в районе стоянки потушенных газозовов и было задействовано для выполнения новых задач... По имеющейся информации, судовладельцем планируется осуществление буксировки АС на судоремонтные предприятия», – говорится в сообщении.

Передадут потушенные суда под контроль агентской компании ООО «Ювас Транс» (п. Керчь), которая представляет интересы судовладельцев в России, уточняет спасательная служба.

«Спасатель Демидов» в настоящее время несет аварийно-спасательную готовность в Керченском проливе, уточняется в сообщении. Газозовы «Канди» и «Маэстро» стоят на якорях, состояние судов стабильное, они не представляют угрозы судоходству и окружающей среде.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ПУТИН НЕ УВЕРЕН В ФОРМИРОВАНИИ В РОССИИ СПРАВЕДЛИВЫХ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Президент РФ Владимир Путин усомнился в справедливости формирования цен на авиабилеты в РФ, заявил, что **Минтранс** работает над совершенствованием методики расчетов.

Так на встрече с представителями общественности полуострова глава государства отреагировал на реплику о дороговизне перелетов в Крым.

«Я не уверен, что (цена на) билеты, когда они формируются, что они формируются справедливо и рыночным способом», – заметил В.Путин.

«Наши ведущие авиакомпании пользуются мировой системой ценообразования, которая высчитывается компьютером. Нет уверенности – не только у меня, но и у специалистов отрасли – что компьютер считает справедливо, поскольку его настраивают люди», – продолжил глава государства.

«Компьютер считает так, как выгодно авиакомпаниям. Они говорят «мы тут ни при чем, это компьютер считает с учетом спроса и предложения», – сказал В.Путин.

«Над этим **Минтранс** работает», – подчеркнул президент.

Касаясь цен на авиабилеты в Крым, В.Путин предложил подумать о расширении категорий населения, а также направлений, для которых государство выделяет субсидию.

В этой связи он напомнил, что сейчас субсидируются билеты для женщин старше 55 лет и мужчин старше 60 лет, а также людей моложе 23 лет. Компенсируется также часть стоимости билета по отдельным маршрутам.

«Самый реалистичный путь, если не обещать неисполнимого, то можно подумать над тем, чтобы расширять количество регионов и, может быть, категоричность», – отметил В.Путин.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6230600>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.19; СМИ: БОЕИГ САМ ОЦЕНИВАЛ БЕЗОПАСНОСТЬ СВОИХ ЛАЙНЕРОВ 737 МАХ

В 2015 году Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) разрешило корпорации Boeing самой проводить оценку безопасности самолетов, сообщает газета The Seattle Times. По ее информации, Boeing из-за конкуренции с Airbus «хотел скорее сертифицировать свой лайнер модели 737 МАХ».

В предварительном отчете о проверке самолета, переданном в FAA, были выявлены «несколько существенных недостатков», утверждает издание. В частности, выяснилось, что из-за установленной на Boeing 737 МАХ системы управления полетом MCAS нос лайнеров периодически мог опускаться вниз. Этот недостаток, однако, был оценен на уровне ниже «катастрофического», уточняет The Seattle Times.

Как пишет Bloomberg, сотрудники FAA еще семь лет назад заявляли, что Boeing «оказывает слишком большое влияние» на оценку безопасности своих самолетов. Из-за этого американский Департамент транспорта в 2012 году начал проверку, по итогам которой пришел к выводу, что FAA не приняло достаточно мер, чтобы привлечь Boeing к ответственности. Расследование также выявило, что разногласия по поводу проверок самолетов Boeing создали в FAA «негативную рабочую среду». В авиастроительной корпорации отказались прокомментировать информацию агентства.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916291?from=hotnews>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; БОЕИГ ПРИНИМАЕТ МЕРЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 737 МАХ

Исполнительный директор Boeing Деннис Мюленберг в письме, адресованном авиакомпаниям, пассажирам и представителям авиасообщества, сообщил, что компанией предпринимаются меры для полного обеспечения безопасности эксплуатации самолетов серии 737 МАХ.

«Основываясь на фактах катастрофы рейса Lion Air 610 и новых данных, которые становятся доступны после крушения рейса Ethiopian Airlines 302, мы принимаем меры для полного обеспечения безопасности 737 МАХ», – говорится в сообщении.

В нем также отмечается, что работы по изучению причин крушения самолета Ethiopian Airlines идут «тщательно и быстро».

«Наша команда находится на месте со следователями, чтобы поддержать расследование и предоставить техническую экспертизу. Бюро по расследованию несчастных случаев Эфиопии определит, когда и как целесообразно обнародовать дополнительные детали», – следует из обращения.

Сообщается, что Boeing вскоре выпустит обновление программного обеспечения и проведет «соответствующую подготовку пилотов для 737 MAX, которые будут решать проблемы, обнаруженные после аварии рейса 610 Lion Air».

«Boeing занимается безопасностью полетов уже более 100 лет, и мы будем продолжать предоставлять лучшие продукты, обучение и поддержку нашим клиентам и пилотам в мире. Это постоянное и неустанное обязательство сделать безопасные самолеты еще более безопасными», – говорится в сообщении Д.Мюленберга.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/03/18/796612-737>

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3127292>

ТАСС; 2019.03.19; REUTERS: АЛЖИР ЗАКРЫЛ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ BOEING 737 MAX

Управление гражданской авиации Алжира ввело в понедельник запрет на полеты лайнеров Boeing 737 MAX в воздушном пространстве страны. Об этом сообщило агентство Reuters.

По его данным, запрещены «полет, посадка и взлет» самолетов этой модели.

<https://tass.ru/ekonomika/6231546>

ТАСС; 2019.03.18; КАЗАХСТАН ПРИОСТАНОВИЛ ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX ДО ВЫЯСНЕНИЯ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ АВАРИИ В ЭФИОПИИ

Министр индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Роман Скляр заявил, что республика приостановила полеты самолета Boeing 737 MAX до выяснения всех обстоятельств аварии в Эфиопии. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба Комитета гражданской авиации министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана.

«Мы приостановили полеты единственного Boeing 737 MAX, который есть у авиакомпании «Скат», до выяснения всех обстоятельств аварии и получения рекомендаций от компании-производителя. Лайнер будет стоять на земле ровно столько, сколько это необходимо для того, чтобы выяснить, насколько он будет безопасен в полете», – сказал Скляр, слова которого приводятся в сообщении.

Комитет гражданской авиации Казахстана с 13 марта временно приостановил эксплуатацию Boeing 737 MAX авиакомпании «Скат».

<https://tass.ru/ekonomika/6229603>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В ФЕВРАЛЕ ВЫРОС ПОЧТИ НА 11%

Пассажиропоток «Внуково» в феврале 2018 г. составил 1,35 млн человек, что на 10,7% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил аэропорт.

Международные перевозки выросли на 56,9%, до 543 тыс. пассажиров. Доля зарубежного пассажиропотока «Внуково» в сравнении с прошлым годом увеличилась с 28% до 40%, отмечает аэропорт. Самыми популярными направлениями в феврале стали Стамбул, Ташкент, Пхукет, Гоа, Дубай, Милан, Ла-Романа, Душанбе, Анталья, Баку, Минск, Нячанг, Берлин и Тбилиси.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило 803 тыс. пассажиров. Динамика к аналогичному периоду прошлого года в сообщении не приводится. Наибольшим

спросом пользовались перелеты в Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Ростов-на-Дону, Махачкалу, Минеральные Воды, Калининград, Сургут и Самару.

Самой большой в общем пассажиропотоке «Внуково» в прошлом месяце оказалась доля авиакомпании «Победа», которая составила 33,8% (перевезено 453 тыс. пассажиров). «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) обеспечила 29,8% всех перевозок через аэропорт (399,9 тыс. пассажиров), «Россия» – 10,5% (141 тыс. человек).

С начала года в аэропорту было обслужено 2,86 млн пассажиров, что на 11,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Другие аэропорты Московского авиаузла – «Шереметьево» и «Домодедово» – пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.03.18; РОСАВИАЦИЯ: В ЭКСПЛУАТАЦИИ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ НАХОДИТСЯ 1147 ВС ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Автор: Гусаченко Наталья

Общее количество воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ и в реестрах зарубежных стран, находящихся в эксплуатации российских авиакомпаний, составляет 9960 единиц, сообщается в докладе «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2018 году, основных задачах на 2019 год и среднесрочную перспективу». Отчетный документ был опубликован на сайте Росавиации в понедельник, 18 марта.

Согласно данным доклада, в настоящее время в эксплуатации находится 2789 воздушных судов различных категорий, в том числе 852 магистральных самолета, 807 региональных самолетов, 105 грузовых самолетов, 898 вертолетов, 127 аэростатических и единичных экземпляров. При этом в эксплуатации находится 1147 воздушных судов иностранного производства.

За весь прошлый год с российских заводов-изготовителей было поставлено 70 воздушных судов, в том числе 25 Sukhoi Superjet 100 (RRJ-95B), один Ту-204-100 и 44 вертолета, в том числе восемь вертолетов «Ансат», 36 вертолетов Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ.

В докладе отмечается, что в поддержании летной годности поставляемых авиационной промышленностью в гражданскую авиацию воздушных судов имеются проблемы, а именно с надежностью комплектующих изделий, неотлаженной системой восстановления отказавших деталей и агрегатов, несбалансированным ценообразованием на запасные части, материалы и комплектующие изделия.

Поэтому одним из важных направлений работы стали проверки организаций по техническому обслуживанию авиационной техники. Всего по результатам проведенных инспекций была приостановлена деятельность четырех организаций: ООО «Симавиа», НСК «Авиа», ООО «АвиаТехСервис», ООО «АСК Чулым».

По заявлению организаций по ТО аннулировано семь сертификатов: АО «Росаэро», ООО «Скай Сервис Техник», ООО «Аэрокомплекс», АО «МАВ», аэропорта Владикавказ, АО «Международный аэропорт Иркутск», АО «Рэд Вингс», АО «Аэропорт Астрахань».

Кроме того, в прошлом году было приостановлено 52 сертификата летной годности из-за несоответствий ВС требованиям Федеральных авиационных правил, выявленных при проведении инспекционного контроля ВС, нарушений правил технической эксплуатации и авиационных событий с ВС, что на 50% больше по сравнению с 2017-м.

<http://www.rzd-partner.ru/aviation/news/rosaviatsiya-v-ekspluatatsii-rossiyskikh-aviakompaniy-nakhoditsya-1147-vs-inostrannogo-proizvodstva/>

ПРАЙМ; 2019.03.18; «ЮТЭЙР» ОПАСАЕТСЯ РОСТА ТАРИФОВ ИЗ-ЗА ВВЕДЕНИЯ МИНИМУМА ГАБАРИТОВ БЕСПЛАТНОЙ РУЧНОЙ КЛАДИ

Увеличение минимальных для авиакомпаний габаритов бесплатной ручной клади может привести к росту тарифов на авиаперевозки, заявила РИА Новости представитель авиакомпании «Ютэйр».

Минтранс РФ ранее сообщил, что планирует установить минимальные для авиакомпаний габариты бесплатной ручной клади. Ведомство при этом уточнило, что для воздушных судов пассажироместимостью свыше 98 пассажирских кресел считает целесообразным рассмотреть ограничение размеров ручной клади, разрешенной к провозу на борту, в размере не менее 115 сантиметров в сумме трех измерений.

«Для ручной клади 115 сантиметров не хватает полка даже в дальнемагистральных лайнерах. Пассажиры сами жалуются на загруженность полка. Увеличение ручной клади приведет к росту тарифов, и российские авиакомпании проиграют иностранным, которые уже сократили нормы до 40x30x20», – сказала собеседница агентства.

«Сейчас есть другая проблема, которую надо решить: Минтранс должен прописать габариты личных вещей, которые можно брать сверх нормы в салон бесплатно», – добавила она.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.18; САМОЛЕТ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ПРЕРВАЛ ВЗЛЕТ В НОВОСИБИРСКЕ ИЗ-ЗА СРАБАТЫВАНИЯ ДАТЧИКА

Самолет авиакомпании «Уральские авиалинии», совершавший рейс в Москву, прервал взлет в аэропорту Новосибирска, сообщил агентству «Интерфакс-Сибирь» и.о. старшего помощника Западно-Сибирского транспортного прокурора по взаимодействию со СМИ, общественностью и правовому обеспечению Максим Якушев.

«При взлете у самолета «Airbus A320» сработал датчик неисправности лопаток двигателя, взлет был остановлен. На борту находились 157 пассажиров, никто не пострадал», – сказал М.Якушев.

По его словам, вылет пассажиров к месту назначения намечен на 11:00 (07:00 мск), по факту инцидента транспортная прокуратура проводит проверку.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» агентству «Интерфакс-Урал» сообщили, что у самолета во время разгона появилась вибрация одного из двигателей. Командир воздушного судна принял решение о прерывании взлета и возвращении на место стоянки для диагностики и устранения причины неисправности.

«В соответствии с Федеральными авиационными правилами пассажирам будут предоставлены все положенные услуги», – отметили в пресс-службе.