



## Ежедневный мониторинг СМИ

21 МАРТА 2019

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ТАСС; 2019.03.21; БИРОБИДЖАН ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ПОЛУЧИТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА 900 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ**

Власти Биробиджана (Еврейская автономная область) в мае этого года приступят к реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На эти цели в период с 2019 по 2024 годы город получит 900 млн рублей из федерального бюджета, сообщили в четверг журналистам в пресс-службе администрации Биробиджана.

«Ежегодно город Биробиджан будет получать 150 млн рублей на ремонт городских дорог. Таким образом, областной центр получит в 2019-2024 годах в общей сложности около 1 млрд рублей на реализацию данного проекта», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, местное софинансирование не предусмотрено. Благодаря этому мэрия Биробиджана имеет возможность изыскивать и добавлять собственные привлеченные средства для наращивания объемов восстановления дорог.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6241542>

#### **ТАСС; 2019.03.20; БОЛЕЕ 230 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ НАРЬЯН-МАР – ПОСЕЛОК ИСКАТЕЛЕЙ В НАО**

Более 230 млн рублей из федерального бюджета будет направлено на реконструкцию дороги Нарьян-Мар – поселок Искателей в Ненецком автономном округе в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Как сообщила в среду пресс-служба администрации региона, работы начнутся в 2019 году.

«В 2019 году <...> из федеральной казны в бюджет НАО предусмотрено выделить порядка 134,3 млн рублей, в 2020 и 2021 году – по 50 млн рублей соответственно. Указанные бюджетные средства планируется направить на реконструкцию автомобильной дороги г. Нарьян-Мар – п. Искателей. Строительство этого объекта будет полностью профинансировано из федеральной казны», – говорится в сообщении.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе, дорога протяженностью 7 км имеет важное значение для округа. «Жители поселка Искателей ездят на работу в Нарьян-Мар, и наоборот, при этом дорога не везде обустроена, в некоторых местах нет тротуаров, что делает ее небезопасной. Она проходит вдоль реки и есть участки, которые заливаются водой», – сказали в пресс-службе.

Предполагается, что в течении трех лет будут проведены работы по расширению проезжей части дороги, обустроены пешеходные и велосипедные дорожки, съезды, проведено освещение. «Это будет масштабная реконструкция, которая займет три года, поскольку строительный сезон в регионе, когда можно проводить работы, достаточно короткий», – пояснили в пресс-службе.

Поселок Искателей находится в 4 км от Нарьян-Мара, его население составляет более 7 тыс. человек.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6239298>

### **ТАСС; 2019.03.20; БОЛЕЕ 3,1 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В 2019 ГОДУ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ**

Порядка 250 км дорог отремонтирую в 2019 году в Оренбургской области по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На эти цели будет направлено более 3,1 млрд рублей, сообщила в среду пресс-служба губернатора и правительства региона.

«Всего на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году в Оренбургской области будет направлено более 3,1 млрд рублей за счет всех источников финансирования», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, из этой суммы 1,83 млрд рублей выделят на дорожную сеть Оренбургской и Орской агломераций. Всего в области в текущем году будет проведен ремонт и реконструкция 199,8 км дорог регионального и межмуниципального значения, а также ремонт 37,7 км и строительство 4,7 км автомобильных дорог местного значения в границах агломераций. Также запланировано строительство надземного пешеходного перехода, устройство освещения и мероприятия по ликвидации наиболее опасных аварийных участков.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6239817>

### **ТАСС; 2019.03.20; БОЛЕЕ 32 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ В ЮГРЕ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ДО 2024 ГОДА**

Финансирование нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре в 2019-2024 годах превысит 32 млрд рублей. Об этом сообщает в среду региональный департамент общественных и внешних связей по итогам заседания окружной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

«На программу [«Безопасные и качественные автомобильные дороги»] выделены 32,5 млрд рублей из федерального и регионального бюджетов. Задача профильных ведомств, муниципальных властей, чтобы каждый бюджетный рубль в срок, без нарушений работал на развитие дорожной сети», – приводятся в сообщении слова губернатора Югры Натальи Комаровой.

До 2024 года запланировано строительство и обновление 633 км автотрасс в Югре. Это позволит увеличить долю автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 87,21%, уточняют в департаменте.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6238421>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.03.20; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ ПОДМОСКОВЬЯ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 41 МЛРД РУБЛЕЙ**

Более 41 миллиарда рублей выделено в 2019 году на подмосковные трассы в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», говорится в пресс-релизе **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

«Основные задачи проекта – это увеличение доли протяженности региональных автодорог в нормативном состоянии, снижение уровня перегруженности автодорог, повышение безопасности дорожного движения и снижение уровня смертности в ДТП», – цитирует пресс-служба слова министра Алексея Гержика.

По нацпроекту в этом году будет отремонтировано более 1,5 тысячи километров региональных дорог, комплексно обустроены средствами повышения безопасности дорожного движения 48 региональных дорог, проведена реконструкция и строительство более 40 километров дорог, говорится в пресс-релизе.

**Минтранс** Подмосковья отмечает, что из 41 миллиарда рублей, выделенного на дороги, 600 миллионов рублей – финансирование федерального бюджета, остальная часть – бюджет региона.

<https://realty.ria.ru/20190320/1551957280.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ПУТИН ПРЕДЛАГАЕТ БРИТАНСКОМУ БИЗНЕСУ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РОССИЙСКИХ НАЦПРОЕКТАХ**

Британский бизнес мог бы принять участие в реализации российских национальных проектов, считает президент РФ Владимир Путин.

«В рамках национальных проектов в России планируется вложить сотни миллиардов долларов в развитие наиболее важных секторов экономики и социальной сферы», – сказал он в среду на встрече с представителями британских деловых кругов.

«Уверен, что и ваши компании могли бы поучаствовать в этой работе. Рынок достаточно большой», – продолжил В.Путин.

По его словам, «реализация этих проектов будет иметь комплексный, как мы рассчитываем, синергетический эффект для динамичного роста всей страны и откроет значительные возможности для бизнеса, в том числе и для британских деловых кругов».

Кроме того, президент пригласил британских бизнесменов принять участие в Петербургском международном экономическом форуме в текущем году.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ГОСДУМА ИЗУЧИТ ВОЗМОЖНОСТИ СОКРАЩЕНИЯ СРОКОВ ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСНЫХ ПРОЦЕДУР ПО ЗАКОНУ О ГОСЗАКУПКАХ**

Спикер Госдумы Вячеслав Володин поручил создать рабочую группу для проработки изменений в закон «О контрактной системе» (44-ФЗ).

«Мы увидели, что есть проблемы и вопросы в реализации 44-го федерального закона по конкурсным процедурам. И в этой связи у нас есть договорённость с правительством параллельным курсом изучить эти темы – в первую очередь, временные рамки проведения конкурсных процедур», – сказал В.Володин в среду на пленарном заседании нижней палаты.

Госдума поддержала предложение спикера создать рабочую группу во главе с первым вице-спикером Александром Жуковым для изучения данного вопроса.

В.Володин отметил, что недавно Госдума и правительство РФ «смогли не только обсудить, но и выйти на решение такой важной темы, как реализация нацпроектов и госпрограмм».

Однако действующие нормы 44-ФЗ, по словам спикера, могут создавать проблемы в скорейшей реализации регионами госпрограмм, нацпроектов.

Спикер также отметил, что «у нас время реализации, особенно в строительстве, проектов в течение года не такое большой из-за наших природно-климатических условий: в среднем, это полгода, а есть регионы, где ещё меньше».

«Когда конкурсные процедуры в течение полутора месяцев проводятся, а затем ещё по какой-то причине они откладываются и вновь идёт их перезапуск, это значит – потеря инвестиций, либо очковтирательство и, большие претензии к тем, кто реализовал эти проекты», – сказал В.Володин.

По его мнению, в этой связи «было бы правильно – особенно исходя из того, что мы с вами сейчас живём в век новых технологий, – посмотреть, основываясь на цифровых технологиях, что можно было бы ускорить при проведении этих процедур».

В созданную рабочую группу войдут представители профильных комитетов, в первую очередь комитета по экономической политике, комитета по бюджету и налогам, по госстроительству и законодательству и представители фракций, сообщил В.Володин.

«Мы попросим представителей группы поработать эффективно в течение региональной недели (с 25 марта по 31 марта – ИФ) – с тем, чтобы уже в начале апреля мы вышли на решение», – сказал спикер.

По его словам в случае, если будет найдено оптимальное предложение по корректировке 44-го федерального закона – в первую очередь, корректировке конкурсных процедур, будут проведены консультации с правительством.

«Затем, возможно, выйдем на принятие изменений, потому что нарекания к этим процедурам совершенно очевидно носят обоснованный характер. Мы не можем с вами все это созерцать, как будто ничего не происходит», – сказал В.Володин.

Как сообщалось, с начала текущего года в полном объеме вступили в силу масштабные поправки к 44-ФЗ, которые предусматривают полную электронизацию закупочных процедур при госзакупках.

Также в начале текущего года Минфину РФ и Федеральному казначейству было поручено заняться упрощением закупочных процедур.

«Были даны поручения Минфину совместно с Федеральным казначейством и другими заинтересованными ведомствами начать проработку вопроса кардинального упрощения процедур, действующих в рамках закупочного законодательства, – говорил пресс-секретарь первого вице-преьера – министра финансов Антона Силуанова Андрей Лавров журналистам. – По мнению Антона Силуанова, действующая конструкция контрактной системы сложна и недостаточно гибка, в свете необходимости реализации национальных проектов она нуждается в доработке».

Необходимость таких действий А.Силуанов в феврале объяснял тем, что эффективность системы госзакупок снижается: падает уровень экономии (с приблизительно 10% несколько лет назад до примерно 5% в настоящее время), остается высокой доля закупок у единственных поставщиков.

Ранее представители Минфина и Федеральной антимонопольной службы уже указывали на необходимость упрощения как закупочных процедур, включая сокращение их числа, так и закупочного законодательства в целом.

К настоящему времени Минфин подготовил, в частности, проект поправок к 44-ФЗ, одна из которых предусматривает упрощение процедуры электронного аукциона в сфере строительства. Речь идет об аукционах, в которых описание объекта закупки включает в себя проектную документацию.

Ранее участники рынка закупок, а также представители регуляторов (Минфин, ФАС, Федеральное казначейство) отмечали, что действующий порядок проведения аукционов в сфере строительства позволяет за счет сложности оформления заявок (в части предложений по выполнению работ в соответствии с проектной документацией) легко отклонять предложения «лишних» поставщиков и, соответственно, заключать строительные контракты с заранее определенными компаниями.

Поправка Минфина предусматривает, что первая часть заявки на участие в таком аукционе должна будет содержать только согласие на выполнение работ на условиях, предусмотренных закупочной документацией.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ТАДЖИКИСТАН И РФ ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЭНЕРГЕТИКЕ, АПК, ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ**

Меморандум подписан в среду в Душанбе по итогам очередного заседания межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству между Таджикистаном и Россией, говорится в сообщении таджикского министерства экономического развития и торговли.

Детали документа не раскрываются.

«Руководители делегаций – премьер-министр Таджикистана Кохир Расулзода и первый заместитель председателя правительства – министр финансов России Антон Силуанов

подчеркнули важность налаживания тесного сотрудничества в таких перспективных отраслях, как энергетика, промышленность, сельское хозяйство, транспорт и логистика, миграция, туризм, а также в финансово-банковской сфере», – отмечается в сообщении.

«В рамках встречи в узком составе мы обстоятельно обсудили все текущие вопросы повестки дня, и приняли взаимоприемлемые решения по ним. Решения по всем этим вопросам включены в проект протокола сегодняшнего заседания. Уверен, что их реализация послужит укреплению нашего сотрудничества в различных областях, представляющих взаимный интерес», – заявил на заседании К.Расулзода.

А.Силуанов в ходе заседания отметил, что Таджикистан для России является надежным партнером и союзником. По итогам 2018 года Россия заняла первое место среди стран – внешнеторговых партнеров Таджикистана с долей в товарообороте более 24%. Объем взаимной торговли растет, в прошлом году он вырос почти на 25%.

«Важно, что опережающими темпами идут поставки товаров из Таджикистана в Россию. В первую очередь, это изделия текстильной промышленности, продовольственные товары, сельскохозяйственное сырье. Наибольший рост российского экспорта – это машинооборудование. Во всяком случае, у нас идет хороший рост товарооборота», – сообщил первый вице-премьер РФ.

Он также отметил важность наращивания взаимных расчетов в национальных валютах. «Если посмотреть на валютную структуру расчетов, то расчеты за услуги – это почти 70% в национальных валютах. За товары – около 60% расчетов в национальных валютах», – уточнил А.Силуанов.

Российская Федерация также занимает лидирующие позиции по объему накопленных инвестиций в Таджикистан. «В этой связи мы рассматривали в ходе нашей встречи в узком формате продолжение инвестиционного сотрудничества и рассматривали те инвестиционные проекты, по которым у нас имеется взаимный интерес», – сказал он.

По словам А.Силуанова, РФ и Таджикистан также развивают межрегиональное сотрудничество. «В эти дни в Таджикистане находится большая делегация республики Татарстан для обсуждения вопросов взаимодействия между нашими предпринимателями и уверен, что в рамках такого регионального сотрудничества мы сможем говорить о новых предприятиях, об открытии новых рабочих мест. Все это идет на общее развитие нашего двустороннего сотрудничества», – добавил он.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ВЛАСТИ ПРИНЯЛИ РЯД РЕШЕНИЙ ДЛЯ СДЕРЖИВАНИЯ ЦЕН В КРЫМУ – КОЗАК**

Решение проблем завышенных цен на продукты питания в Крыму, вопросы недостатка предложения в туристической отрасли и развитие транспортной инфраструктуры на полуострове обсуждались на совещании правительства с президентом РФ Владимиром Путиным, сообщил журналистам вице-премьер Дмитрий Козак.

«Приняты необходимы решения, связанные и с необходимостью сдерживания цен на основные продукты питания, и с вопросами создания туристической инфраструктуры. Потому что у нас туристический поток очень сильно растет, и туристическая инфраструктура не в полном объеме адекватна спросу туристов, которые стремятся в Крым», – сказал Д.Козак.

«Это и вопросы, связанные с развитием самой туристической инфраструктуры, средств размещения, и вопросы развития дорог внутри Крыма, не только транспортной инфраструктуры, которая связывает его с Россией, но и внутренних всех автомобильных дорог, и сферы услуг, и обеспечения экологической безопасности, благоустройства, создания комфортной городской среды на туристических маршрутах, вопросы, связанные с обеспечением жильем военнослужащих, которые поднимались», – добавил вице-премьер.

Он отметил, что по итогам совещания «приняты необходимые принципиальные решения, каким образом в дальнейшем двигаться по этому треку».

«Мы договорились, что в Крыму сейчас создается в настоящее время пять индустриальных парков, которые обеспечиваются в рамках ФЦП «Развитие Крыма», обеспечиваются всей необходимой инженерной, энергетической и транспортной инфраструктурой, и в рамках этих индустриальных парков сейчас проведем отбор, конкурс создания транспортно-логистических центров по хранению и перевалке продуктов. Таким образом окажем дополнительные услуги розничной торговле в Крыму для того, чтобы уменьшить издержки», – сказал Д.Козак.

При этом он отметил, что проблема завышенных цен в рознице лежит вне поля монополизации этой сферы.

«Розничная сеть демополизована, крупных торговых сетей нет, сказать, что есть монопольное давление на цены – точно нет, есть дополнительные издержки связанные с тем, что они мелкими партиями завозят из соседних регионов продукты – дополнительные транспортные издержки крупные логистические центры снимают», – пояснил Д.Козак.

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЕОНИД ГОРЯИНОВ; 2019.03.20; «ЕДИНАЯ РОССИЯ» НЕ ПОДДЕРЖАЛА СНИЖЕНИЕ ПОРОГА ДЛЯ ШТРАФОВ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ**

Позиция партии по вопросу о снижении нештрафуемого порога превышения скорости опирается на мнение экспертов и автолюбителей, заявил зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. По его словам, в настоящий момент нет данных о том, что подобная мера поможет улучшить ситуацию на дорогах.

На имя Владимира Афонского, который также координирует партийный проект «Безопасные дороги», поступил ряд писем, в которых руководители организаций автомобилистов просят «Единую Россию» не допустить принятия инициативы **Минтранса** о возвращении административного штрафа за превышение скорости на 10 км/ч.

«Позиция партии, которая в первую очередь опирается на мнение экспертов, общественных профильных организаций и миллионов автолюбителей, заключается в том, что в настоящее время этого делать нельзя. Сейчас нет данных о том, что снижение нештрафуемого порога приведёт к улучшению ситуации на дорогах. Такая статистика не приведена ни **Минтрансом**, ни ГИБДД», – отметил Владимир Афонский.

Ранее «Единая Россия» добилась приостановления рассмотрения предложения **Минтранса** и МВД о возвращении штрафа за снижение нештрафуемого превышения скорости на 10 км/ч.

<https://www.pnp.ru/politics/edinaya-rossiya-ne-podderzhala-snizhenie-poroga-dlya-shtrafov-za-prevyshenie-skorosti.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; В «ЕДИНОЙ РОССИИ» ПОДДЕРЖАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ МИНТРАНСА О ЗАПРЕТЕ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

**Минтранс** внес на рассмотрение в правительство РФ законопроект, согласно которому будет запрещено высаживать детей до 16 лет из общественного транспорта, сообщает пресс-служба «Единой России» в среду.

«Партия поддерживает данный законопроект, и совместно с **Минтрансом** доработает документ перед его внесением в Государственную Думу», – цитирует пресс-служба «Единой России» координатора партпроекта «Безопасные дороги», зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимира Афонского.

В среду состоялось заседание общественного совета этого партпроекта.

«Мы все вместе должны создавать условия, которые не ставят под угрозу жизнь и здоровье наших детей», – подчеркнул депутат.

В свою очередь председатель общественного совета, первый вице-спикер Госдумы Александр Жуков отметил, что в ряде регионах уже приняты регламенты и нормативные акты, которые не допускают высадки школьников из общественного транспорта.

«В 12-ти регионах высадка детей за неоплаченный проезд в общественном транспорте запрещена (Санкт-Петербург, Новосибирск, Самарская, Калужская, Нижегородская, Саратовская, Волгоградская, Тюменская области, Чеченская республика, Чукотский автономный округ, Забайкальский край, Республика Тыва)», – отметил А.Жуков.

Как уточнили в партии, **Минтранс** подготовил поправки в действующее законодательство, «согласно которым устанавливается полный запрет на принудительную высадку из транспортного средства безбилетного лица, не достигшего возраста 16-ти лет, что не освобождает его родителей или иных законных представителей от оплаты проезда за ребенка и административного штрафа».

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.03.21; ДОРОГИ ВЕДУТ К ЧИСТОТЕ, ДО ТОГО НЕОПИСУЕМОЙ; НОВЫЙ ГОСТ ПО СОДЕРЖАНИЮ МАГИСТРАЛЕЙ РАЗРАБОТАН ПО ЗАКАЗУ РОСАВТОДОРА**

Правила содержания автодорог будут ужесточены новым ГОСТом, разработанным по заказу **Росавтодора**. В частности, на подъездных магистралях к городам и аэропортам мусор и грязь нужно будет убирать вдвое чаще, чем сейчас. У дорожников впервые появится обязанность ухаживать за деревьями вдоль трасс, а также содержать в чистоте пункты взимания платы и пункты весогабаритного контроля.

Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры (это учреждение в 2015 году проводило аудит «Платона») по заказу **Росавтодора** разработал проект госстандарта, который впервые устанавливает периодичность проведения работ по содержанию автодорог и искусственных сооружений (на городские улицы нормы распространяться не будут). Сегодня эти вопросы урегулированы приказом **Минтранса** 2007 года. В **Росавтодоре** документ называют устаревшим, к тому же он распространяется только на федеральные дороги. «Изменилось не только состояние самих автодорог, но и требования к их состоянию, техническим средствам организации движения», – говорят в ведомстве.

“Ъ” удалось ознакомиться с документом. В нем уточнены требования по очистке разделительных полос, обочин, откосов и подмостовой зоны от мусора и посторонних предметов.

Такая уборка по действующим нормам должна проводиться от 15 до 32 раз в год (в зависимости от территории, где расположена трасса).

Подъездные дороги к столицам регионов, аэропортам, дороги в курортных зонах в новом стандарте предлагается очищать вдвое чаще (от 30 до 64 раз в год).

Пыль и грязь с проезжей части будут также убирать чаще: действующий норматив – 10-18 раз в год, предлагаемый для подъездных дорог – 30-54 раза в год.

Впервые вводятся требования к периодичности обслуживания обзорных видеокамер (очистка не реже 5-9 раз в год), пунктов взимания платы и весогабаритного контроля (их датчики нужно будет чистить ежемесячно).

Также впервые появляются требования к озеленению придорожных зон: кустарники нужно поливать 2-4 раза в год, деревья (зависит от типа и возраста) – 2-15 раз в год. Треть насаждений ежегодно должны подпитываться удобрениями, почва должна покрываться мульчей (смесь из древесной коры, листьев).

Новые нормативы должны будут применяться на дорогах, по которым проезжает 2-7 тыс. автомобилей в сутки. Если транспортный поток меньше, частота обслуживания может быть снижена (разрешено стандартом), если больше – применяется повышающий (вплоть

до двукратного) коэффициент. К примеру, если по подъездной дороге к крупному городу проезжает более 100 тыс. машин в сутки, мусор с нее должен убираться 128 раз в год, или каждые 2-3 дня. Для сравнения: транспортный поток на МКАД превышает 200 тыс. машин в сутки.

ГОСТ понадобился также для реализации постановления правительства №658 2017 года, следует из пояснительной записки. В нем были установлены нормативы финансовых затрат на содержание дорог – 806 тыс. руб. на километр пятой (низшей) категории дорог, 926 тыс. руб.- четвертой, 1,21 млн руб.- третьей, 2 млн руб.- второй, 4,2-4,7 млн руб.- первой.

Новый стандарт не единственный документ, призванный ужесточить контроль за состоянием дорог.

В мае 2017 года вступили в силу поправки к КоАП, увеличившие максимальный штраф для нарушителей-дорожников до 500 тыс. руб. 1 сентября 2018 года новым ГОСТом для дорожных служб даны более четкие понятия выбоин и повреждений, сокращены сроки ремонта. “Ъ” рассказывал об этих документах.

Стандарт позволит регионам грамотнее обосновать затраты на содержание дорог, считает глава общественного совета при Минтрансе РФ Михаил Блинкин. «В каких-то случаях, например для федеральных дорог и местной сети «богатых» регионов, под это обоснование будут заложены бюджетные ассигнования, и любой проверяющей инстанции можно будет объяснить, что цифры взяты не с потолка,- поясняет он.- Но в большинстве случаев денег не хватит для проведения работ, что по новому стандарту, что по старому».

Утверждение нового ГОСТа запланировано на конец 2019 года, введение в действие – в 2020 году, пояснили “Ъ” в Росстандарте.

<https://www.kommersant.ru/doc/3917504>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.03.21; НИЧЕГО ЛИЧНОГО, ТОЛЬКО ЦИФРА; ГОСУСЛУГИ С ИЮНЯ НАЧНУТ ПРЕВРАЩАТЬ В СУПЕРСЕРВИСЫ**

Правительство определилось с планом работ по оптимизации и цифровой трансформации госуслуг и приоритетных жизненных ситуаций (суперсервисов) – 25 «дорожных карт» по их развитию должны быть готовы в июне 2019 года. Двум сервисам для бизнеса до сих пор не нашли ведомственного куратора: Минэкономки не хочет брать на себя полномочия, предложенные Минкомсвязью. В остальном развитие суперсервисов должно к 2021 году превратить общение гражданина с государством в основном в цифровое и в большей части дистанционное.

Как следует из подготовленных Минкомсвязью материалов к сегодняшнему заседанию президиума правительственной комиссии по цифровому развитию (есть у “Ъ”), целевое видение и «дорожные карты» по каждому из 25 суперсервисов должны быть готовы в июне 2019 года.

Подготовкой «дорожной карты» по каждому из сервисов должна заниматься рабочая группа с участием заместителя руководителя профильного ведомства. В их обязанности входит выработка целевой модели сервиса с точки зрения наилучшего пользовательского опыта, оптимизация бизнес-процессов, анализ действующих ГИС и выработка требований к их модернизации – защиты проектов по каждому сервису должны проходить на заседаниях президиума в течение июня. Деятельность рабочих групп предполагается выстроить в духе SCRUM (методика управления проектами) и разбить на «спринты» длительностью одну рабочую неделю, по итогам которых должно происходить приращение функциональности сервиса.

Напомним, перечень суперсервисов был утвержден на заседании президиума в феврале 2019 года. Туда попали онлайн-сервисы по оформлению европротокола в автостраховании (куратор – Банк России), цифровому исполнительному производству (ФСПП), помощи



при инвалидности, трудовым отношениям, социальной поддержке, пенсиям, трудовой миграции (Минтруд), медицинским справкам и документам (Минздрав), регистрации нарушений ПДД и правил благоустройства, регистрационные и паспортные сервисы, сервисы по уведомлению и обжалованию штрафов (МВД), выделению земли под строительство (Росимущество), правосудию (Судебный департамент при Верховном суде), подаче заявлений в правоохранительные органы (Генпрокуратура), господдержке бизнеса (Минэкономики), получению разрешений для бизнеса и его регистрации (нет куратора), цифровому строительству (Минстрой), поступлению в вуз (Минобрнауки), безбумажным перевозкам пассажиров и грузов (**Минтранс**), получению цифровых документов об образовании (Минпросвещения), получению образования в РФ для иностранцев (Россотрудничество), а также содействию при рождении ребенка, утрате близкого человека и переезде в другой регион (Минкомсвязь).

Пока не определены руководители рабочих групп по шести суперсервисам: свои кандидатуры не представили МВД и Минстрой, Минэкономики официально отказалось от кураторства сервисов «открытие бизнеса» и «разрешения для бизнеса в цифровом виде», которое ему предлагали поручить в Минкомсвязи. В пресс-службе Минэкономики «Ъ» заявили, что ведомство не готово взять на себя обязанности, поскольку первое направление находится в полномочиях ФНС, а по второму отсутствует нормативная база. По словам источника «Ъ», знакомого с ситуацией, по этому вопросу назначено согласительное совещание.

Помимо формы типовой «дорожной карты» в Минкомсвязи разработали также методику оценки «цифровой зрелости» госуслуг по шестибальной шкале (от «минус 1» до «супер»). При этом целевой уровень цифровизации должен быть определен для каждого сервиса индивидуально. При оценке будут учитываться такие критерии, как запись на прием в электронном виде с предпроверкой документов, возможность подачи документов без очного обращения (возможность прийти лично сохранится), запрос сведений через СМЭВ, ручное или автоматическое принятие решений, электронное получение уведомления о решении или самого результата услуги в виде электронного документа, ведение реестра принятых решений. Наибольшему уровню цифровизации соответствуют получение электронного результата в момент обращения и принятие решения в проактивном режиме (без обращения гражданина). Министерство подготовило перечень сведений, содержащихся в ведомственных ГИС, получение которых необходимо для реализации суперсервисов и заполнения цифрового профиля гражданина (см. «Ъ» от 11 февраля).

Оптимизации в 2019 году должны быть подвергнуты также 33 традиционные госуслуги (так называемые моносервисы), включая миграционный учет, проведение экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачу водительских удостоверений, кадастровый учет и предоставление сведений из ЕГРН, прием налоговых деклараций, выдачу санитарно-эпидемиологических заключений, выдачу лицензий на оказание услуг связи – соответствующие «дорожные карты» должны быть подготовлены к 25 марта. По итогам цифровой оптимизации госуслуг к 2021 году доля цифрового взаимодействия граждан и бизнеса с властями должна составлять не менее 80%, как и доля внутриведомственного и межведомственного документооборота. Доля отказов при предоставлении услуг должна быть снижена до 10% от уровня 2018 года, срок регламентного времени оказания услуг сокращен в два раза, а количество нарушений временного регламента не должно превышать 4%, заполнение электронного заявления будет занимать не более десяти минут, а расходы на оплату труда чиновников, оказывающих госуслуги, - сокращены на 30%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3917544>

### **ТАСС; 2019.03.20; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ, ОКОЛО 250 КМ КОТОРОЙ В ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОМ ИСПОЛНЕНИИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАПУЩЕНЫ В КОНЦЕ 2020 ГОДА, ИДЕТ БЕЗ ОТСТАВАНИЯ ОТ ГРАФИКА**

Движение по двум полосам дороги от Керчи до Симферополя уже открыто, сообщил в ходе совещания президента России Владимира Путина с членами правительства, на котором обсуждают итоги развития Крыма за последние пять лет, глава республики Сергей Аксенов.

«Трасса «Таврида» строится. Федеральные органы власти и **Министерство транспорта** курирует ведет совместно с нашими коллегами работу. Отставаний от плана нет, уже движение [от Керчи] до Симферополя открыто в двухполосном исполнении, что позволит в этом году существенно разгрузить пробки в первую очередь в районе Феодосии, где они в прошлом году достигали трех часов», – сказал Аксенов.

### **КОММЕРСАНТЪ; 2019.03.20; В КУРГАНЕ В ЭТОМ ГОДУ НАЧНУТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ПУТЕПРОВОДА СТОИМОСТЬЮ В 1 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти Зауралья направили в **министерство транспорта РФ** документы на финансирование реконструкции путепровода через железную дорогу по проспекту Машиностроителей в Кургане. На ремонт моста ЖБИ, как называют его местные жители, требуется более миллиарда рублей. Реконструкцию, по планам, должны начать уже в этом году.

Как сообщает пресс-служба губернатора Курганской области, по поручению главы региона Вадима Шумкова, департамент строительства, госэкспертизы и ЖКХ совместно с администрацией Кургана разработали проектно-сметную документацию. По предварительным подсчетам, на реконструкцию моста ЖБИ требуется более 1 млрд рублей. Заявку на соответствующее финансирование департамент направил на рассмотрение в **минтранс РФ**. Начать ремонт планируется уже в этом году и закончить в 2021-м.

Путепровод протяженностью 462 метра соединяет центральную часть Кургана с другими микрорайонами. Ежесуточная пропускная способность – 16 тыс. автомобилей. Как уточняют в пресс-службе областного правительства, мосту уже более 40 лет, и изношенная конструкция не отвечает современным требованиям по БДД, грузоподъемности и надежности, из-за чего в декабре 2018-го движение по мосту было ограничено.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916911>

### **ВЕСТИ.RU, МОСКВА; 2019.03.20; АВТОДОРОГУ НОВОСИБИРСК-ТОМСК ПЕРЕДАДУТ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ**

**Минтранс** России удовлетворил обращение правительства Новосибирской области о передаче автодороги К-12 Новосибирск-Томск в федеральную собственность – сообщили сегодня в Заксобрании. Сейчас идет оформление документов – в том числе и в соседней Томской области. Дорогу по плану должны передать до 2021 года.

А вот по трассе Новосибирск-Кочки-Павлодар пришел отказ. На заседании транспортного комитета депутаты единогласно поддержали решение обратиться в профильное министерство повторно. Движение на автодороге – крайне напряженное. А вот привести ее в нормативное состояние при нынешнем уровне финансирования – невозможно. Как следствие – на участке с каждым годом растет аварийность. Если на ближайшей сессии народные избранники поддержат предложение коллег, то письмо регионального парламента дополнит и обращение правительства Новосибирской области.

Федор Николаев, председатель комитета Заксобрания по транспортной, промышленной, информационной политике, рассказал ГТРК «Новосибирск»: «Письмо из **Минтранса** пришло следующего содержания – о том, что мы приняли в долгосрочный план по

передаче дорог – дороге Барнаул-Рубцовск, а эта будет являться ее дублером, поэтому мы не можем себе позволить принимать эту дорогу. Собственно, мы с этим не совсем согласны, и будем настаивать, обращаться».

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3128141>

### **ТАСС; 2019.03.20; УЧАСТОК КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ МЕТРО НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ К 2034 ГОДУ**

Власти Санкт-Петербурга намерены приступить к строительству второго участка кольцевой линии городского метрополитена от станции «Лесная-2» до станции «Ладожская-2» в 2027 году и завершить работы к 2034 году. Об этом сообщили ТАСС в среду в пресс-службе городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

«По завершении предпроектных работ, которые планируется начать в марте-апреле 2019 года, комитет инициирует разработку проекта планировки территории линейного объекта, а впоследствии – проектной документации. Оптимальный срок начала строительно-монтажных работ – 2027 год, работы займут семь лет», – сказал представитель комитета.

По данным отраслевой схемы развития петербургского метрополитена, второй участок кольцевой линии планировалось построить после 2030 года. Отрезок включает станции «Лесная-2», «Арсенальная», «Площадь Калинина», «Полюстровский проспект – 2», «Большеохтинская-2» и «Ладожская-2».

В январе 2019 года Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по результатам экспертизы обоснования инвестиций на строительство первого участка кольцевой линии от станции «Большой проспект-2» до «Лесная-2», который планируется построить к 2028-2030 годам.

Предполагается, что совокупная длина кольцевой линии составит около 40 км. Она будет включать 20 станций, из них 14 – пересадочные.

В Санкт-Петербурге ведется строительство Фрунзенского радиуса метро («Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары»), срок сдачи линии власти Петербурга перенесли с 1 июля на 31 августа 2019 года, продолжения Лахтинско-правобережной линии метрополитена от станции «Спаская» до станции «Горный институт», а также Красносельско-Калининской линии от станции «Казаковская» до станции «Обводный канал 2» с электродепо «Красносельское».

<https://tass.ru/obschestvo/6241064>

### **ТАСС; 2019.03.20; ВСЕ СТАНЦИИ МОСКОВСКОГО МЕТРО ОБОРУДОВАНЫ ТЕРМИНАЛАМИ БЕСКОНТАКТНОЙ ОПЛАТЫ**

Турникеты с терминалами для бесконтактной оплаты установлены на всех станциях московского метро, сообщается в среду на портале мэра и правительства Москвы.

«На каждой станции столичной подземки теперь есть один или два турникета с терминалами для бесконтактной оплаты проезда. К концу весны их будет больше», – говорится в сообщении. Как правило, ридерами оснащены крайние, самые широкие турникеты.

На сегодняшний день установлено уже более 550 подобных терминалов. Все они отмечены характерными наклейками и позволяют оплатить проезд банковской картой, поддерживающей технологию PayPass и PayWave, а также с помощью смартфона.

«Пассажиры смогут сэкономить около восьми минут в день, оплачивая проезд банковской картой или смартфоном», – отметил заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов, чьи слова приводятся в сообщении.

В мэрии также сообщили, что бесконтактный способ оплаты доступен и на станциях Московского центрального кольца, подобными турникетами будут оборудованы и

станции Московских центральных диаметров, которые планируется открыть в конце 2019 – начале 2020 года.

<https://tass.ru/moskva/6236839>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ЛСР ГОТОВА УЧАСТВОВАТЬ В ПРОЕКТЕ ВОСТОЧНОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА КАК ПОСТАВЩИК МАТЕРИАЛОВ**

ПАО «Группа ЛСР» (МОЕХ: LSRG) готово принять участие в реализации проекта Восточного скоростного диаметра (ВСД) в Петербурге, сообщил генеральный директор компании Максим Соколов журналистам в Петербурге в среду.

«Мы готовы участвовать (в проекте ВСД – ИФ) как поставщик стройматериалов», – сказал он.

М.Соколов уточнил, что 30% песка и щебня, который выпускают предприятия группы, направляются на транспортное строительство. Среди проектов, в которых компания выступила поставщиком стройматериалов, он назвал Западный скоростной диаметр (ЗСД) и «Лахта-центр» в Петербурге.

Ранее сообщалось, что **Минтранс** РФ рекомендовал властям Санкт-Петербурга не рассчитывать на скорое получение финансирования проекта ВСД из федерального бюджета.

«На федеральный бюджет надеяться, а сам не плошай. Я бы (на вашем месте – ИФ) взял и начал работать с проектом, а то мы федерального финансирования можем ждать очень долго», – говорил глава ведомства Евгений **Дитрих** в рамках последнего совещания по развитию транспортного узла Петербурга и Ленобласти.

Вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов в свою очередь тогда же сообщил журналистам, что правительство города проработает вопрос реализации проекта ВСД без федерального финансирования. «Будем смотреть (варианты реализации проекта без привлечения федеральных средств – ИФ). Для нас это будет тяжело. Сейчас ведем переговоры не только с тем банком, который вы назвали (ВТБ (МОЕХ: VTBK) – ИФ), но и другими. Отказ от проекта из-за отсутствия федерального финансирования – худший из возможных вариантов», – сказал он.

Власти Петербурга подписали с ВТБ соглашение о реализации инвестпроекта по строительству ВСД в ходе Петербургского международного экономического форума в 2017 году. Тогда сообщалось, что предполагаемые сроки строительства составляют 5 лет.

М.Соколов в среду сообщил также, что «Группа ЛСР» в настоящее время не предполагает покупать или продавать активы, но не исключает дальнейшей оптимизации блока строительных материалов. «Сейчас блок производства строительных материалов находится в сбалансированной позиции. Может, приобретая, может, расставаясь с различными активами, но мы ориентируемся на рынок и держим руку на пульсе», – отметил гендиректор.

При этом, по его словам, владельцы группы не собираются и продавать компанию в целом. «Насколько мне известно, мы не рассматриваем предметно вопросы слияний и поглощений. (. . .) Вопрос продажи компании сейчас не стоит», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее сообщалось, что 24 апреля 2018 года ПАО «Группа ЛСР» и ФСК «Лидер» закрыли сделку по купле-продаже 100% долей ООО «ЛСР. Строительство-М» – предприятия, производящего железобетонные изделия, а также осуществляющего проектирование и строительство жилых и социальных объектов на территории Москвы и Московской области.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.03.20; В ШУШАРЫ НА МЕТРО; СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ СРОКИ ОКОНЧАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ СТАНЦИЙ ПОДЗЕМКИ**

В Северной столице обещают, что три станции Фрунзенского радиуса – «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары» – будут открыты к 1 сентября текущего года. Правительство Санкт-Петербурга намерено выделить дополнительные средства на достройку фиолетовой линии метро. Соответствующее распоряжение уже подписано в Смольном.

Изначально Фрунзенский радиус подрядчик обещал сдать к 20 декабря прошлого года, но справиться с заявленными сроками не успел. Теперь он продолжит свои работы, но на новых условиях, которые сформулировал Смольный. Среди них и окончание строительства к 1 июля.

Стоит сказать, что к концу января текущего года готовность объекта составляла 81,3 процента. Распоряжение, подписанное вице-губернатором Эдуардом Батановым, предоставляет подрядчику право получить контракт на достройку станций метро Фрунзенского радиуса. Кроме того, у заказчика теперь есть возможность авансировать подрядчика без подтверждения работ по ранее выданным авансам.

Надо сказать, что Фрунзенский радиус – один из самых долгожданных отрезков петербургской подземки. Он связывает центральные районы города с одним из самых динамично развивающихся районов.

Здесь, вблизи перечисленных станций метро, множество жилых массивов-новостроек, а всего во Фрунзенском районе проживает более 400 тысяч человек.

Три новые станции Фрунзенского радиуса станут заключительным этапом по формированию пятой линии метро, обслуживающей южную часть города. Напомним, что строительство этого участка протяженностью в 5,23 километра началось в 2012 году.

Особенностью этого проекта является внедрение двухпутного перегонного тоннеля с внешним диаметром 10,3 метра: такое в отечественной практике метростроения применяется впервые. Новый участок берет начало от наземной станций «Шушары» с постепенным заглублением к промежуточной станции «Дунайская», сооружаемой на мелком заложении – его глубина всего 27 метров, что для петербургской подземки совсем нехарактерно. «Дунайская» – первый опыт петербургских метростроителей по возведению станционного комплекса закрыто-открытым способом. Далее двухпутный перегонный тоннель заглубляется на отметку в 56 метров, что позволит выводить будущие составы к «Проспекту Славы» – это станция пилонного типа на глубоком заложении, которая сооружается с двумя эскалаторными тоннелями.

Планируется, что наряду с тремя новыми станциями Петербургский метрополитен также получит новое электродепо «Южное», которое позволит существенно облегчить эксплуатацию и повысить качество обслуживания подвижного состава.

<https://rg.ru/2019/03/20/reg-szfo/stali-izvestny-sroki-sdachi-frunzenskogo-radiusa-v-peterburge.html>

### **РБК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2019.03.20; В РАБОТЕ НОВОСИБИРСКИХ ТАКСИ НАШЛИ РЯД СЕРЬЕЗНЫХ НАРУШЕНИЙ; В РЕГИОНАЛЬНОМ ЦЕНТРЕ ПРОШЛА ПРОВЕРКА ТАКСИСТОВ: О ПРОВЕРКАХ СООБЩИЛИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЫ И ПАРТИЙНОГО ПРОЕКТА ЕДИНОРОССОВ «НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ»**

Прокуратура Новосибирской области сообщила, что проверка проводилась в отношении «Лидер-Н» (rutaxi.ru), который, по мнению прокуратуры, «фактически выполняет функцию диспетчерской службы», заключая с водителями договоры информационного обслуживания. В ходе рейдов были выявлены нарушения закона: водители не имели путевого листа, не проходили предрейсовые медосмотры, не страховали гражданскую

ответственность перевозчика, пассажирам не выдавались чеки, на автомобилях отсутствовала цветографическая схема, опознавательный фонарь «такси» оранжевого цвета.

В ноябре прошлого года прокуратурой города в суд предъявлено исковое заявление о признании деятельности ООО «Лидер-Н» по заключению договоров об оказании информационных услуг с лицами, не имеющими разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, незаконной и создающей опасность причинения вреда. «Требования прокуратуры города судом удовлетворены, решение суда не вступило в законную силу», – комментируют в пресс-службе прокуратуры.

В PR-службе группы компаний «Везет» РБК Новосибирск сообщили, что сервис заказа перевозок «Лидер» работает в Новосибирске в обычном режиме. Представители компании добавили, что решение суда не вступило в законную силу и обжалуется.

«Контроль за выдачей разрешений, их наличием при оказании услуг перевозки осуществляют муниципальные власти. Коммерческая организация, какой является сервис заказа такси «Лидер», не вправе заниматься контрольной деятельностью, подменяя государственные органы, – заявили в PR-службе ГК «Везет». – Наш сервис неукоснительно соблюдает и будет соблюдать требования действующего законодательства».

По данным регионального отделения партии «Единая Россия», представители регионального **Минтранса**, ГИБДД и общественники 19 марта провели проверку партнеров агрегатора «Яндекс.Такси».

В ходе проверки представители «Народного контроля» вызвали пять автомобилей, конечной точкой поездки указали площадку перед Заксобранием Новосибирской области. На месте водителей ждала проверка. «Отрицательные результаты: ни одна машина не имеет полного комплекта документов для осуществления перевозок», – заявил региональный координатор партийного проекта единороссов «Народный контроль», депутат Заксобрания Новосибирской области Алексей Александров. По итогам проверки было установлено, что лишь у двух из пяти водителей было разрешение на работу такси, выдаваемое **Минтрансом** Новосибирской области.

Старший госинспектор межрайонного отдела техосмотра и регистрации автотранспортных средств ГИБДД Антон Соколов заявил: «Все пять водителей осуществляют перевозку пассажиров в качестве такси нелегально. Отсутствуют путевые листы, предрейсовые медосмотры. Перед тем, как сесть за руль, не проверяется здоровье водителя, его утомленность. Техническое состояние транспортных средств не было проверено».

Обо всех нарушениях проверяющие сообщили в ГИБДД, были составлены административные протоколы. Информацию о проверке направят в **Минтранс** региона для дальнейших проверок и наказания нарушителей.

По закону, сумма штрафа для таксиста без необходимых разрешений составляет от 500 до 2 тыс. руб. В городе около 3 тыс. зарегистрированных такси, при этом количество нелегальных машин, по оценке представителей Общественного совета по развитию такси, примерно в десять раз выше.

В пресс-службе сервиса онлайн-заказа такси «Яндекс.Такси» РБК Новосибирск сообщили, что положительно относятся к подобным проверкам. «Они помогают выявить недочеты в работе партнеров и принять меры, – пояснили в пресс-службе агрегатора. – По мере возможности в некоторых регионах мы сами проводим такие контрольные проверки, собираем обращения от пользователей приложения и мониторим жалобы в соцсетях. Тех партнеров, у которых выявлены нарушения, отключаем от заказов, как минимум, до их устранения. Наличие разрешений на перевозку пассажиров, наличие путевых листов

предусмотрено транспортным законодательством, и обязанность наших партнеров-перевозчиков – соблюдать его», – сообщили в пресс-службе сервиса.

В конце прошлого года председатель общественного совета проекта «Народный контроль» Максим Протасов заявил, что в России на рынке такси работает до 2,5 млн человек, из которых две трети – нелегально. «С 2011 года насчитывается 1 млн 250 тысяч автомобилей такси, а всего на перевозку пассажиров выдано менее 500 тысяч разрешений. При этом порядка 60% ДТП приходится на нелегалов, еще у 13% просрочены разрешения на оказание перевозок», – отметил Протасов.

В ряде регионов обсуждается или уже принято решение об образовании автоматизированной информационной системы такси, например, в Пермском крае на нее потратят 12,1 млн руб. Как пояснял РБК Пермь министр по регулированию контрактной системы Лев Гершанок, идет создание совместной с ГИБДД базы данных зарегистрированных в регионе таксомоторов для отслеживания наличия разрешительных документов, числа ДТП, совершенных конкретным автомобилем, и наличие выписанных и оплаченных либо не оплаченных штрафов.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/21/03/2019/5c9243b09a79471e5255bbb8>

### **РБК; ОЛЬГА СЕДУРИН; 2019.03.20; РАССТРЕЛ НА ДВА ФРОНТА: ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ РАЗВЕДУТ В РАЗНЫЕ СТОРОНЫ**

Как стало известно РБК Пермь, в 2019 году муниципальный департамент дорог и транспорта (ДДиТ) может быть реформирован. По словам собеседников редакции в отрасли, оба направления работы – управление дорожным движением и организация деятельности общественного транспорта будут сохранены, но подчинены разным кураторам – заместителям главы Перми. В муниципалитете эту информацию подтверждают, однако уточняют, что никаких решений еще не принято и сроки расформирования не определены. Официально проект реформирования ДДиТ в мэрии не комментируют.

#### **Дорожно-транспортная развязка**

По словам собеседников РБК Пермь, вполне возможно, что при разделении направлений ДДиТ как единая структура прекратит свое существование. «Соответственно, должность начальника департамента исчезнет из кадровой структуры. Действующие руководители направлений – руководитель МКУ «Гортранс» Анатолий Путин и начальник управления дорог Елена Мамонова продолжат работу после разделения», – полагает источник РБК Пермь в отрасли.

Как говорят собеседники в мэрии, администрация планирует усиление блока «Городское хозяйство», в котором сохранится такое ведомство, как управление дорогами ДДиТ. Блоку передается весь функционал, связанный с дорогами. Помимо этого именно на муниципальное управление внешнего благоустройства ляжет основной фронт работ по проектам «Умный свет», городской архитектурной подсветке. Эти направления ранее были анонсированы главой Перми Дмитрием Самойловым.

Реформирование системы общественного транспорта продолжит одноименное управление уже в статусе самостоятельного ведомства. Сейчас обсуждается подчиненность направления, оно может быть закреплено за социальным блоком, либо – за имущественным. Впервые мнение о выделении отрасли в отдельное направление было озвучено при передаче ДДиТ под кураторство замглавы Перми Людмилы Гаджиевой.

#### **Расстрельно-управленческий взвод**

Разделенная структура управлений транспортом и дорог существовала в муниципалитете до 2008 года. После чего, в рамках идеологических решений администрации губернатора Олега Чиркунова был создан ДДиТ. Его возглавил экс-руководитель администрации губернатора Алексей Ковыев, по словам Чиркунова он получил «расстрельную должность». По мнению властей, стратегической задачей ДДиТ было создание единой

системы развития дорожной сети Перми и обеспечение эффективного движения общественного транспорта по этой сети. По существовавшей тогда идеологии, работу общественного транспорта максимально должны были обеспечить частные перевозчики, главной задачей муниципалитета было обеспечение инфраструктуры.

С 2008 года «на расстрельной должности» побывало десять руководителей, работа ведомства всегда вызывала конфликты с частными перевозчиками и депутатами Пермской городской думы. Суды разной юрисдикции рассмотрели за десять лет более ста исков перевозчиков к ДДиТ и ведомства к предпринимателям. В 2008-2010 годах частные перевозчики пытались манипулировать действиями ведомства при помощи забастовок, отказов от перевозки льготников и запуском незаконного «сотого маршрута». После проведения первых конкурсов по распределению маршрутов, с 2011 года, основными методами споров перевозчиков с ДДиТ стали судебные иски и жалобы в УФАС.

Первым и.о. начальника ДДиТ был экс-руководитель управления транспортом Игорь Сасунов, в июне 2008 года его сменил Ковыев уже без приставки и.о. Первый идеолог ДДиТ ушел в отставку вместе с главой Перми Аркадием Кацем после трагедии в «Хромой лошади» в декабре 2009 года. Около года и.о. начальника ДДиТ был Максим Кис, ставший впоследствии руководителем Пермской дирекции дорожного движения. Затем ДДиТ возглавил Ростислав Дорошенко, в 2011 году Пермское УФАС направило в суд иск о его дисквалификации за неконкурентное распределение маршрутов.

Следующим начальником ДДиТ стал еще один советник Чиркунова – Максим Заварзин. Следующим руководителем департамента был назначен экс-сотрудник регионального **минтранса** Денис Гвоздев, после его увольнения некоторое время ДДиТ возглавляла его заместитель – Ирина Ястребова. Затем начальником ведомства стал выходец из отрасли благоустройства – Илья Денисов, также дисквалифицированный УФАС за нарушения при распределении маршрутов. Около года департамент возглавляла Елена Мамонова, работавшая в ДДиТ с 2008 года и занимающая сейчас должность заместителя начальника департамента. В 2018 году ведомство возглавил Роман Залесинский, накануне написавший заявление по собственному желанию.

Сейчас в регионе внедряется новая идеология управления отраслью общественного транспорта. В том числе, она подразумевает переход на покупку у перевозчиков авточасов и приоритет городскому электрическому транспорту. Сейчас внедряется изменение и сокращение существующей городской маршрутной сети, оно коснется ориентировочно 20% подвижного состава автобусов. Также ликвидируется такой вид транспорта как троллейбус. Это связано с тем, что выручки от провоза пассажиров и сумм бюджетных дотаций не хватает на существующий сегодня объем транспортной работы. В январе 2018 года администрация Перми приобрела 85 автобусов в собственность МУП «Горэлектротранс», сейчас муниципальный перевозчик получает на аукционах госзаказ на обслуживание маршрутов.

До 2023 года в регионе будут проведены конкурсные процедуры по распределению всех маршрутов, внедрена безналичная оплата проезда и единые проездные документы. В перспективе планируется распространить эту систему по всему региону.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c9202c49a79470373d16c71>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.03.20; РУКИ ПРОЧЬ ОТ ПИСТОЛЕТА; МИНПРОМТОРГ ВЕДЕТ БОРЬБУ С ФАЛЬШИВЫМ БЕНЗИНОМ И ДИЗЕЛЕМ**

На российских автозаправках останутся только бензин и дизель, отвечающие обязательным требованиям по производству нефтепродуктов. Такую задачу поставил перед собой минпромторг.

Ведомством подготовлен проект постановления правительства об изменениях в правила продажи отдельных видов товаров. Как пояснили «Российской газете» в министерстве,



общественное обсуждение проекта начнется после 28 марта. А принятие документа ожидается в четвертом квартале нынешнего года. Сразу же после этого начнутся плановые и внеплановые проверки АЗС. Выполнение требований к качеству моторного топлива будет проверяться Росстандартом.

Сегодня, по оценкам Росстандарта, доля фальсифицированного моторного топлива на российском рынке составляет около 9 процентов. Покупают такой бензин и дизель как автолюбители, пытающиеся найти топливо подешевле, так и транспортные компании. Но дешевизна обычно выходит боком автовладельцам: от суррогата страдают двигатели. А, как известно, это самый дорогой и деликатный агрегат автомобиля. К тому же наносится непоправимый вред окружающей среде. Страны Таможенного союза (Россия, Казахстан, Белоруссия, Армения и Киргизия) перешли на бензин и дизтопливо класса «Евро-5» еще в 2016 году. Это один из самых экологичных видов топлива. Содержание, например, серы, в литре бензина 5-го класса – 10 миллиграммов, в топливе 4-го класса – уже 50, в Евро-3 – уже 150, а в Евро-2 – 500.

Сетевые АЗС правила не нарушают, а вот так называемые независимые по-прежнему часто продают топливо более низкого класса. Ведь все равно только треть зарегистрированных в России автомобилей соответствуют стандартам Евро-4 и выше.

Новый документ, как пояснила «Российской газете» доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин РЭУ имени Г.В. Плеханова Наталья Свечникова, устанавливает, что на автозаправочных станциях могут продаваться только бензин и дизельное топливо, которые отвечают обязательным требованиям, причем в процессе продажи должны быть использованы топливораздаточные колонки определенного ГОСТа.

Важно и то, что на АЗС должны быть документы об обязательном подтверждении соответствия при реализации топлива. Продавец будет обязан предъявить потребителю по его требованию также заверенную собственником АЗС копию документа о качестве, то есть паспорт топлива. В нем содержатся наименование изготовителя, поставщика, указание на дату и объем поставки. Информация о наименовании, марке топлива должна быть в кассовых чеках на заправочных колонках.

Также в документе есть новелла, что работники АЗС «обязаны провести контроль достоверности показаний с применением мерника не ниже второго разряда, соответствующего национальным или межгосударственным стандартам». Причем в том числе и по требованию потребителя. Что же это означает на практике? Как пояснил «Российской газете» автоэксперт Игорь Моржаретто, речь идет не о том, чтобы попросить работника автозаправки засунуть какой-нибудь умный прибор в уже наполненный топливный бак автомобиля.

«Бак имеет довольно изогнутый патрубок, я не знаю технических средств, которые бы там измерили количество топлива. Для этого нужно его слить. А как вы это себе представляете в условиях автозаправочной станции?» – вопрошает Моржаретто.

Речь о том, что каждая заправка обязана иметь топливный мерник. В принципе он должен быть и сейчас. И примерно раз в неделю надо контролировать с его помощью настройки своих колонок. Но как это происходит на практике, наверное, не знает никто.

Топливный мерник – это специальное устройство, которое подсоединяется к колонке, наполняется топливом (зимой несколько раз, так как бензин от холода сжимается). В мерник наливается, например, 5 литров. Количество отпущенного топлива должно отразиться на электронном табло заправочной колонки.

Как отмечает Игорь Моржаретто, сейчас, скорее всего, работники автозаправок сделают удивленные глаза: мол, знать не знаем мы ни про какие измерительные приборы. И никто их за это не накажет, нет четких требований. С внесением изменений ответственности у продавцов должно стать больше.

<https://rg.ru/2019/03/20/minpromtorg-vedet-borbu-s-falshivym-benzinom-i-dizelem.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.03.19; МИНПРОМТОРГ НАМЕРЕН УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА ПРОДАЖИ ТОПЛИВА НА АЗС**

Министерство промышленности и торговли России предлагает ужесточить правила продажи моторного топлива на АЗС.

Для этого разработан проект постановления правительства об изменениях в правила продажи отдельных видов товаров.

Новый документ, как пояснила «Российской газете» доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин РЭУ имени Г.В. Плеханова Наталья Свечникова, в числе прочего устанавливает, что на автозаправочных станциях может продаваться только бензин и дизельное топливо, которые отвечают обязательным требованиям, причем в процессе продажи должны быть использованы топливораздаточные колонки определенного ГОСТа. Важно и то, что на АЗС должны быть документы об обязательном подтверждении соответствия при реализации топлива. Продавец будет обязан предъявить потребителю по его требованию также заверенную собственником АЗС копию документа о качестве, то есть паспорт топлива. В нем содержится наименование изготовителя, поставщика, указание на дату и объем поставки. Информация о наименовании, марке топлива должна быть в кассовых чеках на заправочных колонках.

По оценкам Росстандарта, доля фальсифицированного моторного топлива, в том числе суррогата, на рынке составляет сегодня около девяти процентов.

<https://rg.ru/2019/03/19/minpromtorg-nameren-uzhestochit-pravila-prodazhi-topлива-na-azs.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2019.03.20; ДЕШЕВО И ЧИСТО; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК УСКОРЯЕТ ПЕРЕВОД ТЕХНИКИ НА МЕТАН**

Депутаты Законодательной Думы Хабаровского края поддержали обращение коллег из Заксобрания Республики Карелия к министру энергетики РФ Александру Новаку, в котором предлагается ускорить принятие программы развития рынка газомоторного топлива (ГМТ).

«В крае уже сотня машин и около 70 автобусов переведены на газ, а заправочная станция пока одна, – обозначил проблему первый вице-спикер Думы Юрий Матвеев. – Но на совещании в минэнерго определено, что к 2022 году у нас появится сеть заправок – не менее 22».

По словам мэра Хабаровска Сергея Кравчука, городская администрация намерена в ближайшее время перевести все автобусы на ГМТ, ведь природный газ почти в два раза дешевле «дизеля» и бензина. Подсчитано: на километр пути автомобиль на метане «съедает» около двух рублей, а на бензине – 6,5.

А вот на Камчатке переход на ГМТ начали не с закупки муниципального транспорта, а со строительства станции, где его можно заправлять. Ее планировали открыть в 2014-м, однако дело затянулось до ноября 2017 года. Затем власти региона направили более 130 миллионов рублей на покупку автобусов, работающих на газе, и в конце февраля нынешнего года 21 машина вышла на маршруты в Петропавловске-Камчатском. «Будем продолжать обновление парка общественного транспорта. Созданная муниципальными автобусами конкуренция станет стимулировать и частных перевозчиков к переходу на новое топливо», – уверен губернатор Владимир Илюхин.

В Сахалинской области автовладельцев стимулируют рублем, точнее – компенсацией затрат по переводу машин на ГМТ. Автомобилистам возвращают до 70 процентов расходов, а аграриям за оснащение сельхозтехники – до 90 процентов. Всего на Сахалине и Курилах около 500 единиц газового транспорта, за минувший год количество выросло вдвое. Островные власти намерены не снижать темпов и к концу 2019-го довести их число до 750.

Явный лидер ДФО по газификации транспорта – Якутия. Здесь зарегистрировано 13,6 тысячи авто на СУГ и 1,1 тысячи – на КПП. Действуют 13 станций по установке

газобаллонного оборудования и множество заправок. Неудивительно, ведь решение о создании газомоторной отрасли в республике было принято еще в 1998 году.

«Сейчас разрабатывается подпрограмма «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» с общим объемом финансирования 3,3 миллиарда рублей, – заявил председатель правительства Республики Саха Владимир Солодов. – Регион, где действуют четыре независимые газотранспортные системы и создается пятая – «Сила Сибири», в полной мере обладает инфраструктурой для реализации проекта по использованию природного газа в качестве ГМТ».

<https://rg.ru/2019/03/19/reg-dfo/dalnij-vostok-uskoril-perevod-tehniki-na-metan.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА БРОВКИНА; 2019.03.19; ПОВЕЗЕТ ОДНОМУ; ТЯЖБА МЕЖДУ ВЛАДЕЛЬЦАМИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И VLABLACAR ПОЛУЧИЛА ПРОДОЛЖЕНИЕ**

Ущерб для рынка автобусных перевозок из-за VlablaCar катастрофический, считают владельцы автотранспортных предприятий. Предприниматели возмущены отсутствием единых правил игры для всех участников рынка.

Астраханская компания, занимающаяся междугородными перевозками, подала иск в Таганский суд Москвы к сервису поиска попутчиков VlablaCar. Перевозчик просил признать информацию на сайте и в мобильном приложении этого сервиса запрещенной в РФ и обязать Роскомнадзор внести в реестр запрещенных ресурсов сам сайт поиска попутчиков.

Как рассказала директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова, иск к рассмотрению принят не был, так как неправильно выбрано место суда. Однако это решение обжаловано в вышестоящей инстанции, и в феврале Мосгорсуд отменил решение Таганского суда. Судебная тяжба продолжается.

По словам Ракуловой, к астраханцам на момент подачи иска присоединились 150 предприятий и ИП из разных регионов. «Ввиду крайней нерентабельности регулярное автобусное сообщение на нескольких маршрутах может прекратиться, равно как и работа автовокзалов и автостанций», – указывается в иске транспортников. Причину они видят в деятельности популярного интернет-сервиса.

Ущерб наносится не только лицензированным предприятиям, но и государственной казне, ведь «черные перевозчики» уходят от налогообложения. Бизнесмены утверждают, что водители, использующие VlablaCar, собирают людей на каждом углу, игнорируя объекты транспортной инфраструктуры. Теряют и легальные перевозчики, и автовокзалы. Предприниматели посчитали, что за последние три года не менее 20 процентов потенциальных пассажиров ушло в этот сервис.

«Мы возим людей в соседние города и Махачкалу, – говорит астраханский предприниматель Анатолий Гринин. – Но недавно по тем же маршрутам начал ходить транспорт, набирающий так называемых попутчиков с помощью интернет-сервиса, и наш бизнес «просел». Пассажиры платят им за поездку на 15 – 20 процентов меньше, чем лицензированным перевозчикам. Но у нас водитель регулярно проходит медосмотр, проверяется на присутствие алкоголя в крови. Режим его работы строго регламентирован. Автобусы также проходят техосмотр, они оборудованы системой ГЛОНАСС. А в каком состоянии находится водитель машины, выбранной через сервис, никто не знает. Неизвестно даже, есть ли у него права. Нет информации и о техническом состоянии авто». Легальные перевозчики утверждают, что «черные автобусы» научились обходить даже такой контроль, как отзывы о поездках. Водитель-нелегал регистрирует профиль и уничтожает его, как только набрал пассажиров.

Взять комментарий на сервисе попутчиков не удалось, однако представители этой структуры ранее рассказывали «РГ»: «Мы не конкурируем с традиционным

общественным транспортом, а дополняем его, поэтому стараемся учитывать интересы всех игроков отрасли». В августе прошлого года компания решила изменить настройку приложения так, чтобы машины категории «В», не имеющие легальных оснований для того, чтобы осуществлять коммерческие перевозки, не могли предлагать больше пяти мест.

Комментарии

Татьяна Ракулова, директор Объединения автопассажижских перевозчиков:

Перевозчики не рассчитывают на полное закрытие BlaBlaCar, мы хотим привлечь внимание к масштабу проблемы. Пассажирам выгодно ехать дешево, что ж, они делают свой выбор. Но все участники рынка должны находиться в равных условиях.

Юрий Пономарев, доцент кафедры социологии и политологии ЮФУ:

С помощью таких сервисов, как BlaBlaCar, многие услуги проходят путь от B2C (бизнес для частного лица) к более интересному C2C (частник для частника). Да, целая инфраструктура приходит в упадок. Но, может, это веление прогресса? Протесты лицензированных компаний выглядят примерно так. «Мы, ассоциация гужевых перевозчиков, протестуем против паровых машин, так как они убивают нашу коммерцию». А рикши всего мира, очевидно, ненавидят и автомобили, и интернет.

<https://rg.ru/2019/03/19/reg-ufo/blablacar-nanes-katastroficheskij-ushcherb-biznesu-passazhirskih-perevozok.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ МУХИН; 2019.03.19; КРУИЗ В КРАСНОЯРСК; НА УНИВЕРСИАДЕ ТРАНСПОРТ РАБОТАЛ КАК ЧАСЫ**

189 автобусов большого, среднего и малого классов вместимостью от 16 до 109 человек на протяжении 20 дней перевозили болельщиков, участников соревнований и представителей СМИ.

Компания поставила в Красноярск широкую линейку автобусов. Автобусы «Вектор» и городские низкопольники ЛиАЗ-5292 работали на городских маршрутах. До аэропорта и железнодорожного вокзала совершали бесплатные рейсы шаттлы ГАЗ «Круиз». Микроавтобусы «ГАЗель NEXT» перевозили спортсменов и тренеров между спортивными объектами, местами размещения и отдыха. А фудтрак «ГАЗель NEXT» работал в парке Универсиады.

Благодаря широкому модельному ряду «Группа ГАЗ» является традиционным поставщиком транспорта для международных мероприятий, которые проводятся в России. Так, в 2014 году свыше 700 автобусов перевозили спортсменов и болельщиков Олимпиады и Паралимпиады в Сочи. А за последние несколько лет компания поставила около 4 тысяч автобусов для городов, в которых проводились соревнования Чемпионата мира по футболу.

<https://rg.ru/2019/03/19/na-universiade-transport-rabotal-kak-chasy.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.20; ТАБЛО ПОГАСЛИ НА ТРАССЕ «СОРТАВАЛА» И КАД**

На севере КАД и областном участке федеральной трассы А-121 «Сортавала» в Ленинградской области отключили табло и знаки переменной информации. Причиной стала авария на кабельной сети.

Отключение произошло в среду, 20 марта. Из строя вышло оборудование автоматизированной системы управления дорожным движением на участке «Сортавалы» с 0-го по 57-й км и на участке КАД от Приморского шоссе до Токсовского – с 0-го по 30-й км внутреннего кольца и с 111-го по 141-й км внешнего кольца, сообщает телеканал «78». В пресс-службе ФКУ Упрдор «Северо-Запад» предупредили, что на устранение последствий аварии потребуются три дня. Дорожные службы будут работать в круглосуточном режиме. Ориентировочно работу оборудования наладят 22 марта. Этим занимаются три аварийные бригады – 18 рабочих и четыре единицы техники.

<https://iz.ru/858492/2019-03-20/tablo-pogasli-na-trasse-sortavala-i-kad>

### **РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА , ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.03.20; САМАЯ СЕВЕРНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА РОССИИ ПОДЕШЕВЕЛА ПОЧТИ НА 40 МЛРД РУБ. ОДНАКО ЭКСПЕРТЫ СОМНЕВАЮТСЯ В ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВА**

Стоимость строительства самой северной железной дороги в России, участка Бованенково – Сабетта на Ямале протяженностью 170 км, так называемого Северного широтного хода-2, после аудита сметы снизилась почти на 40 млрд руб. – со 115 млрд до 73-77 млрд руб., рассказал РБК губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов. Сейчас стоимость строительства линейной части этой железной дороги (без учета реконструкции) оценивается в 77 млрд руб., говорит глава региона.

В мероприятиях комплексного проекта «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики» (направлен Минприроды в правительство 11 марта текущего года, копия есть в распоряжении РБК, ее подлинность подтвердил федеральный чиновник) стоимость СШХ-2 составляет 73,4 млрд руб. Источник в окружении губернатора ЯНАО говорит, что знаком с этой цифрой, но она базируется на расчетах в ценах 2016 года. Актуализация в ценах 2019 года дает 77 млрд руб.

В конце февраля источники РБК сообщали об оценке проекта в 115 млрд руб.

«В рамках заключенного соглашения [с группой ВИС] о ГЧП была разработана проектно-сметная документация, по результатам ее аудита мы нашли возможности для оптимизации [стоимости СШХ-2]», – сообщил РБК Дмитрий Артюхов. По его словам, в текущих ценах новое строительство оценивается примерно в 77 млрд руб. Артюхов говорит, что в модели проекта заложено незначительное использование собственного капитала. Остальное – проектное финансирование. «Финансовые институты, которые будут давать займы, должны увидеть абсолютно понятную обвязку взаимоотношений – кто подписывается под грузом, кто обеспечивает операторство железной дороги и порта, а также будущий тариф», – сказал Артюхов.

Представитель группы ВИС не стал комментировать заявления губернатора.

Участок Бованенково – Сабетта (Северный широтный ход-2, СШХ-2) должен стать продолжением Северного широтного хода (СШХ, предполагает строительство моста через Обь с железнодорожными подходами, железнодорожной линией Обская – Салехард – Надым и моста через Надым, общая протяженность более 700 км) и позволит сделать Сабетту самым восточным портом Северного морского пути с подведенной железной дорогой. Линия Обская – Бованенково уже построена. Реализация проекта позволит обеспечить связь общей железнодорожной сети (через Северный широтный ход и Северную железную дорогу) с морским портом Сабетта и трассами Северного морского пути.

Собеседник РБК в Минприроды утверждает, что в федеральном бюджете на реализацию этого проекта пока заложено 14 млрд руб., но эта сумма может быть сокращена до нуля «при благоприятной экономике проекта». В конце февраля несколько источников РБК из числа участников профильных совещаний у вице-преьера **Максима Акимова** говорили, что финальные предложения о механизмах реализации и источниках финансирования СШХ-2 должны быть внесены в правительство до конца второго квартала 2019 года. В проработке финансовой модели задействованы **Минтранс**, РЖД и «Газпром», которому принадлежит Бованенковское месторождение, уточнил один из участников заседания.

По словам Артюхова, проект будет реализован в рамках концессии, как и СШХ-1. «Традиционно ключевые участники любят получать в таких проектах контроль. Но могут быть просто жесткие контракты, гарантирующие возврат инвестиций. Поэтому кто будет концессионером – вопрос пока открытый», – заключил глава региона.

Источник РБК в Минприроды говорит, что эксплуатантом СШХ-2 могут стать РЖД, которые обещали обеспечить выгодные тарифы для перевозки грузов – на 20% ниже, чем через южные порты, например Новороссийск, и далее через проливы Босфор и Дарданеллы. Представитель РЖД не ответил на запрос РБК.

В материалах январских совещаний у вице-преьера **Максима Акимова** (есть у РБК) указано, что совокупный эффект реализации добычных портов и железнодорожных проектов на Ямале, включая развитие СШХ-1, и СШХ-2, и Севморпути, может составить для бюджета 800 млрд руб. И до 350 млрд руб. для недропользователей в ценах 2018 года.

Зачем и кому нужен СШХ-2

В проекте «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики» указано, что проектирование и строительство СШХ-2 должно быть закончено до 2022 года. Ввод в эксплуатацию запланирован на первый квартал 2023 года. Грузовой базой для него станет газовый конденсат, нефть, дистиллят СУГ, грузы обеспечения и строительные грузы. На переработку может поставляться 20 млрд куб. м газа и 5 млн т жидких углеводородов (конденсат, нефть, СУГ. – РБК) в год (часть объемов будет поставляться по СШХ-2), указывают в Минприроды.

Речь идет о поставках 5-9 млн т конденсата (8-9 млн т – на пике, за счет ресурсов «Газпрома», «Роснефти» и НОВАТЭКа), говорит РБК источник в Минприроды. В этот объем войдет конденсат «Газпрома» с Бованенковского и Харасавэйского месторождений, а также с СП с Wintershall «Ачимгаз» (Уренгойское месторождение). Представитель «Газпрома» отказался комментировать грузовую базу СШХ-2 и участие в проекте «Газпрома».

Источник в Минприроды отметил, что НОВАТЭК также сможет поставлять конденсат по СШХ-2 с будущего проекта «Арктик СПГ-2», а «дочка» «Роснефти» «Роспан» – со своего проекта освоения Восточно-Уренгойского, Ново-Уренгойского и Ресурсного лицензионных участков в ЯНАО. «НОВАТЭК не участвует в софинансировании проекта. При этом при условии реконструкции объектов федеральной собственности порта Сабетта компания готова инвестировать в развитие необходимой инфраструктуры для увеличения перевалки жидких углеводородных грузов», – сообщили РБК в пресс-службе НОВАТЭКа, не ответив на вопрос о планах по загрузке СШХ-2. РБК направил запросы в «Роснефть».

Сургутский завод стабилизации конденсата мощностью 12 млн т в год, где сегодня перерабатывается конденсат «Газпрома» (предприятие принадлежит его «дочке» – «Газпром переработка». – РБК), по словам чиновника Минприроды, не способен будет переработать весь будущий конденсат Ямала и Гыдана. Поэтому компаниям будет выгодно возить продукцию по железной дороге.

После доставки в порт Сабетта продукция с СШХ-2 может пойти далее по Северному морскому пути на экспорт через Роттердам, а также в направлении Азии (Пусан, порты Китая) и на внутренний рынок «за счет возможностей диверсификации направления грузопотоков при создании инфраструктуры проекта», говорится в описании проекта в мероприятиях комплексного плана.

Но с подтверждаемостью грузовой базы по конденсату на долгосрочную перспективу есть проблемы, говорит близкий к Минприроды источник РБК. Согласно анализу схем разработки Бованенковского и Харасавэйского месторождений, пик добычи конденсата по Бованенково придется на 2033-2035 годы и не превысит 2,5 млн т в год, а на Харасавэе – 3 млн т к 2026 году. Дальше идет снижение добычи, к 2040 году это 1,5 млн т конденсата на Бованенково и 1,2 млн т на Харасавэе.

Консультант Минприроды, руководитель компании «Гекон» Михаил Григорьев считает, что реальную грузовую базу конденсата может составить добыча с месторождений «Газпрома» на Ямале и проектов его СП «Ачимгаз». Он объясняет, что НОВАТЭКу удобнее поставлять конденсат на завод в Усть-Луге и на Пуровский завод переработки

конденсата. По его мнению, конденсат с «Арктик СПГ-2» будет выгоднее вывозить морским путем.

В ноябре 2018 года главный экономист ВЭБа Андрей Клепач скептически оценил перспективы СШХ-2. «Проект Северного широтного хода... Окромя вывоза сжиженного газа и пугания оленей на людях это никак не скажется. Скорее, даже наоборот. Деньги, которые туда «Газпром» и РЖД инвестируют, собраны с других регионов», – отмечал он, выступая на конференции «Российские регионы в фокусе перемен».

Гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров также предупреждает, что основной неопределенностью для проекта остается грузовая база.

<https://www.rbc.ru/business/20/03/2019/5c91fa159a79478573b231c7>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; РЖД ОБОЗНАЧИЛИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ Ж/Д В РФ**

ОАО «Российские железные дороги» обозначило возможные приоритетные направления строительства скоростных и высокоскоростных железных дорог в РФ, следует из опубликованной в среду долгосрочной программы развития (ДПР) РЖД.

Согласно документу, приоритетным являются линии, составляющие потенциал коридора «Евразия». Речь идет о линии Железнодорожный – Владимир – Гороховец с организацией движения от Москвы до Нижнего Новгорода (как первый этап строительства ВСМ Москва – Казань), а также о линиях Казань – Екатеринбург, Екатеринбург – Челябинск и Москва – Красное (Смоленская обл.).

РЖД также считают актуальными линии, обеспечивающие агломерационные социально-экономические эффекты, улучшающие транспортную доступность крупнейших макрорегионов России: Москва – Санкт-Петербург, Москва – Ростов-на-Дону – Краснодар – Адлер (с продлением маршрута до Крыма), Москва – Орел – Курск – Белгород, Москва – Тула – Воронеж и Новосибирск – Барнаул, Москва – Ярославль. Для каждой из указанных линий должны быть разработаны организационно-правовая и финансовая модели, а также проектная документация, отмечается в программе.

Кроме того, среди основных задач по созданию интегрированной сети высокоскоростного и скоростного сообщения РЖД обозначили создание линейки российского подвижного состава грузовых и пассажирских модификаций для скоростей движения от 200 до 400 км в час, говорится в документе.

Основными принципами формирования перечня скоростных и высокоскоростных линий являются расположение в створе перспективного высокоскоростного железнодорожного трансконтинентального коридора «Евразия», соотношение социально-экономических эффектов от реализации проектов создания высокоскоростных магистралей (ВСМ) и скоростных линий и капитальных затрат на их реализацию, улучшение транспортной доступности регионов России.

В среду премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал долгосрочную программу развития РЖД на период до 2025 года.

Утвержденная ДПР предусматривает развитие комплексного обслуживания грузоотправителей и повышение качества грузоперевозок, повышение транспортной мобильности людей внутри и между агломерациями, развитие зарубежной деятельности РЖД, включая привлечение транзита и развитие контейнерных перевозок, расширение сети ВСМ, обновление парка подвижного состава, а также развитие инфраструктуры для обеспечения перспективных объемов перевозок и переход на «цифровую железную дорогу», говорится в опубликованном на сайте правительства документе.

### **КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.21; ВАГОНЫ РАЗОГНАЛИСЬ НА УГЛЕ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОПЕРАТОРЫ РАСТУТ ВМЕСТЕ С ЭКСПОРТОМ**

Рынок оперирования железнодорожным подвижным составом в 2018 году на фоне высокого спроса рос, но принципиальных изменений в составе лидеров не произошло, следует из рейтинга INFOLine Rail Russia Top. Продолжает лидировать Федеральная грузовая компания (ФГК, входит в ОАО РЖД), которая, впрочем, на фоне невозможности привлечь достаточный парк в аренду уступила первенство по объему перевозок занимающей второе место Первой грузовой компании (ПГК, входит в UCL Holding Владимира Лисина). Погрузку в наибольшей степени наращивали операторы тяжеловесных вагонов, везущие уголь на экспорт. По мнению авторов рейтинга, 2019 год может оказаться очень удачным для операторов, что может побудить лидеров к выходу на рынки капитала.

В 2018 году доля трех ведущих операторов в железнодорожной отрасли – ФГК, ПГК и Globaltrans – продолжила сокращаться. На них по итогам года пришлось 27% парка в управлении (минус 3 п. п.), их доля в перевозках упала до 30% (на 5,5 п. п.), а доля лидеров – ФГК и ПГК – в грузообороте снизилась по итогам года на 15% и 10,8% соответственно, следует из рейтинга INFOLine Rail Russia Top за 2018 год. Однако доли топ-30 операторов во всем, кроме грузооборота (упал на 2 п. п.), продолжили расти.

Состав топ-3 рейтинга стабилен, да и в первом десятке изменения незначительны. ФГК, начавшая двигаться вверх рейтинга по итогам 2016 года (см. “Ъ” от 19 апреля 2017 года) и поднявшаяся на первое место в 2017 году (см. “Ъ” от 12 октября 2017 года), продолжает удерживать лидерство почти по всем статьям и лишь уступила первенство в объеме перевозок много лет возглавлявшей рейтинг ПГК. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что сокращение перевозок угля и строительных грузов (на 14,8 млн и 15,9 млн тонн соответственно) связано с невозможностью ФГК из-за позиции ФАС, ограничившей ее в ценообразовании в данном сегменте, заместить выбывшие из аренды 27,2 тыс. полувагонов. Их досрочно забрала в ноябре 2017 года «УВЗ-Логистик», ныне «Модум-Транс».

СУЭК на экспортном угольном буме вошла в топ-10, заняв восьмое место, а ГК РТК Константина Засова и Константина Синцова (перевозки зерна и лесных грузов), активно закупавшая в 2018 году вагоны на вторичном рынке и нарастившая парк почти на 7 тыс. единиц, поднялась на третье место по величине парка в управлении. К самостоятельному оперированию в 2018 году перешла «Модум-Транс», занявшая по итогам года 12-е место в рейтинге. Объемы перевозок, отмечается в рейтинге, наиболее динамично наращивали компании, владеющие инновационными вагонами, востребованными сегодня на экспортных угольных маршрутах. СУЭК увеличила перевозки на 27,1%, «Восток1520» (входит в Первую тяжеловесную компанию, большую часть 2018 года принадлежавшую «Промышленным инвесторам» Сергея Генералова, а в конце года проданную группе ИСТ) – на 31,6%, а «ВМ-Транс» Андрея Лебедева – на 40,2%.

Михаил Бурмистров отмечает, что одним из трендов 2018 года была консолидация парков операторских компаний при одновременном избавлении от непрофильных и недостаточно эффективных вагонов в собственности и в аренде. Также в 2018 году истек ряд долгосрочных договоров аренды, заключенных в 2015-2016 годах, когда ставки находились на очень низком уровне, и арендодатели не стали их возобновлять. По мнению господина Бурмистрова, пиковым годом для операторского рынка вопреки ожиданиям может оказаться не 2018-й, а 2019-й, что создаст возможность для выхода крупнейших операторских компаний, не находящихся под санкциями, на рынки капитала. Так, может возобновиться обсуждение IPO «Нефтетранссервиса» или ГК РТК.

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук соглашается с тем, что 2019 год может быть для рынка удачным, однако в более благоприятных условиях окажутся те компании,



которые уже закупили парк, тогда как те, которые планируют его закупать в 2019 году, будут делать это на пике цен, что отразится на финансовых результатах. При этом, говорит господин Савчук, риски для операторского рынка достаточно высоки, поскольку есть опасность переизбытка парка на сети и стабилизации или падения ставок по ряду массовых видов подвижного состава. Вместе с тем, замечает эксперт, ставки будет поддерживать на высоком уровне дефицит запчастей – колесных пар, крупного вагонного литья, что повысит себестоимость оперирования и, соответственно, ставку.

<https://www.kommersant.ru/doc/3917535>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ ДОЛГОСРОЧНУЮ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ РЖД НА ПЕРИОД ДО 2025 ГОДА**

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев сообщил, что подписал долгосрочную программу развития (ДПР) ОАО «Российские железные дороги» на период до 2025 года.

«Я подписал документ, который давно ожидается достаточно. Это долгосрочная программа развития акционерного общества «Российские железные дороги», – сказал Д.Медведев в среду на встрече с главой ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым.

«Мы с вами обсуждали несколько раз его (этого документа) содержание на различных совещаниях. Там учтены основные направления вашего развития на ближайшие годы, включая целый ряд таких фундаментальных для «Российских железных дорог решений». Так что работайте», – заявил премьер.

В свою очередь О.Белозеров отметил, что благодаря утверждению этой программы ОАО «РЖД» сможет привлечь у инвесторов порядка 4 трлн рублей.

Глава РЖД также отметил значимость документа. «Это ключевой документ, который сейчас создает предпосылки для нашего активного развития до 2025 года. Цифры говорят сами за себя – почти 9 трлн (рублей инвестиций), и благодаря этому документу мы сможем привлечь порядка 4 трлн средств у инвесторов. Это сигнал как раз рынку, это сигнал производителям, что начинается очень активная работа», – сказал он.

О.Белозеров также сообщил о результатах работы РЖД в 2018 году. «Хотел проинформировать дополнительно, что итоги по РСБУ у нас выше, чем планировалось, 18 млрд (рублей) прибыли мы получили. Это как раз те средства, которые будут направлены на реализацию этой программы», – отметил глава компании.

Суммарные доходы ОАО «РЖД» за 2018 год выросли на 5,9% по сравнению с 2017 годом и составили 1,798 трлн рублей (1 трлн 697,6 млрд рублей годом ранее), сообщили позже в компании. При этом доходы от грузовых перевозок увеличились на 6,4% до 1,455 трлн рублей, что связано в том числе с ростом грузооборота, а доходы от пассажирских перевозок – на 14,3% до 24,9 млрд рублей.

Утвержденная ДПР предусматривает развитие комплексного обслуживания грузоотправителей и повышение качества грузоперевозок, повышение транспортной мобильности людей внутри и между агломерациями, развитие зарубежной деятельности РЖД, включая привлечение транзита и развитие контейнерных перевозок, расширение сети высокоскоростных магистралей (ВСМ), обновление парка подвижного состава, а также развитие инфраструктуры для обеспечения перспективных объемов перевозок и переход на «цифровую железную дорогу», говорится в опубликованном на сайте правительства документе.

Основные принципы базируются на параметрах, обозначенных президентом РФ в «майских указах»: рост к 2024 г. пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей до 180 млн тонн и линий к южным портам Азово-Черноморского бассейна, сокращение сроков контейнерного транзита с востока на запад РФ до 7 дней и четырехкратный рост его объемов.

Прогнозная финансовая модель ДПР учитывает выплату дивидендов до 2025 года только на привилегированные акции (в 2019 году – 10 млн руб., с 2020 года – по 4,47 млрд рублей

ежегодно) с одновременным реинвестированием остальной части чистой прибыли в инфраструктурные проекты в соответствии с комплексным планом модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года.

При изменении подхода к дивидендной политике в связи с сокращением собственных источников финансирования инвестпрограммы РЖД, ДПР предусматривает корректировку параметров программы, следует из документа.

Расчетные показатели грузовых железнодорожных перевозок в рамках долгосрочной программы развития учитывают ряд тарифных решений. В частности, продление 8%-ных экспортных надбавок на все виды грузов, кроме нефтяных грузов и алюминия, и сохранение 1,5%-ной «налоговой» надбавки до 2025 года. Кроме того, предусмотрена 6%-ная надбавка на порожний пробег полувагонов с 1 января 2019 года и минимизация количества понижающих коэффициентов, установленных прейскурантом № 10-01 по отдельным видам грузов и направлениям перевозок до 2025 года.

В сфере пассажирских перевозок предусмотрено продление до 2030 года нулевой ставки НДС на перевозки в пригородном сообщении и установление нулевого НДС на перевозки в дальнем следовании. Кроме того, ДПР учитывает отмену с 2019 года налога на движимое имущество. В 2019 году предусмотрен налог на недвижимое имущество в отношении объектов ж/д инфраструктуры в размере 1,3%, в 2020 году – 1,6%, в 2021 году – 2,2%.

Как сообщалось, РЖД закладывали в долгосрочную программу развития до 2025 года среднегодовой рост погрузки на 2,4-3,8%. Собственные инвестиции компании в программу до 2025 были заложен в объеме 4,7 трлн руб. «При этом мы начинаем использовать такие новые инвестиционные механизмы, как государственно-частное партнерство, концессии, где мы являемся миноритарными акционерами специальной проектной компании, привлекаем долг, отягощая баланс (монополии – ИФ). Такого рода инвестиций, которые не будут на балансе РЖД, но при этом будут участвовать в развитии инфраструктуры, будет до 4 трлн на горизонте до 2025 г. По более оптимистичному сценарию у нас будет собственных средств до 5,8 трлн руб., а с учетом привлеченных 4 трлн руб. – до 9,8 трлн руб.», – заявлял в январе первый вице-президент РЖД Вадим Михайлов. Топ-менеджер отмечал, что деятельность РЖД к 2025 г. будет формировать около 10% годового прироста валового внутреннего продукта.

Также В.Михайлов сообщал, что пересекающийся с ДПР комплексный план развития в РФ магистральной инфраструктуры предполагает инвестиции в 2,4 трлн руб., из которых 1,7 трлн руб. придется на средства РЖД. Важнейшие проекты – увеличение пропускной способности для увеличения транзитного контейнерного потока в 4 раза до 2024 г., модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (до 180 млн тонн, к 2025 г. – 210 млн тонн грузов, большая часть которых будет составлять уголь), развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, центрального транспортного узла и подходов к портам Северо-Западного бассейна.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Medvedev-podpisal-dolgosrochnuyu-programmu-razvitiya-RZHD-2019-03-20/>

<https://rg.ru/2019/03/20/medvedev-podderzhal-predlozhenie-rzhd-o-skidke-na-proezd-detej-letom.html>

### **ТАСС; 2019.03.20; МЕДВЕДЕВ ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ РЖД О СКИДКЕ В 50% НА ПРОЕЗД ДЕТЕЙ В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД**

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поддержал предложение главы РЖД Олега Белозерова о предоставлении скидки в 50% на проезд детей в летний период.

«Растут пассажирские перевозки, очень приятный факт. В дальнем следовании – почти на 8%, в пригороде – больше, чем на 3%, – рассказал об итогах 2018 года Белозеров на

встрече с Медведевым. – Пассажиры пользуются современными цифровыми технологиями. Более 50% в прошлом году билетов продается в электронной форме. И обновили очень серьезно парк вагонов, более 1300 вагонов благодаря тем решениям, которые были приняты правительством».

«Мы готовы к летним перевозкам, – продолжил Белозеров. – Хотим за лето перевезти более 38 млн пассажиров, из которых 2,5 млн – дети. Специально подготовлены отдельные специальные составы, сформированы. Но хотел бы попросить поддержать предложение компании – возможность предоставить скидку в 50% с 1 июня по 31 августа для перевозки детей с 10 до 17 лет в плацкартных и общих вагонах», – сказал Белозеров.

Глава правительства поддержал это предложение главы РЖД. «Мы же и в предыдущий период такие решения принимали, я имею в виду и на государственном, и на корпоративном уровне, – напомнил премьер-министр. – Я думаю, что эта практика хорошая, она себя зарекомендовала наилучшим образом, потому что наши граждане этой льготой активно пользуются, это помогает многим семьям с детьми снизить расходы на поездки для отдыха: на юг или в другом направлении». «Поэтому я думаю, что можно было бы пойти на эту меру и в текущем году с учетом того, что финансовое состояние «Российских железных дорог» это позволяет сделать», – сказал Медведев.

<https://tass.ru/ekonomika/6239413>

### **ТАСС; 2019.03.20; МЕДВЕДЕВ ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ РЖД О БЕСПЛАТНОМ ПРОЕЗДЕ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ ВОВ В ТЕЧЕНИЕ МАЯ**

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев согласился с предложением главы РЖД Олега Белозерова предоставить бесплатный проезд в течение всего мая 2019 года ветеранам Великой Отечественной войны с одним сопровождающим во всех видах подвижного состава.

«В период празднования Дня Победы мы хотели бы с 1 мая по 31 мая обеспечить перевозку участников и инвалидов Великой Отечественной войны бесплатно во всех видах подвижного состава с одним сопровождающим», – сказал Белозеров на встрече с Медведевым.

Напомнив, что аналогичные решения принимались и в прошлые годы, глава правительства сказал: «Исхожу из того, что это действительно, по сути, наш долг. И такая льгота тоже будет способствовать возможности ветеранам съездить к близким, к местам боев, хотя они уже все люди преклонного возраста, и поэтому наличие сопровождающего тоже абсолютно объяснимо. Давайте и эту льготную меру в этом году тоже используем», – ответил премьер.

<https://tass.ru/obschestvo/6239460>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ВЕДОМСТВА К КОНЦУ МАРТА ПОДГОТОВЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О СКИДКАХ К ТАРИФУ НА Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ТОПЛИВА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ**

Вице-премьер РФ Дмитрий Козак поручил Федеральной антимонопольной службе, Минтранс, Минэнерго и Минэкономразвития внести согласованные предложения по предоставлению скидки к тарифу на транспортировку дополнительных объемов нефтепродуктов (бензин, дизтопливо, авиакеросин) на Дальний Восток по железной дороге.

Поручение дано по итогам совещания по корректировке тарифов на железнодорожные перевозки нефтепродуктов, которое Д.Козак провел 7 марта, сообщается на сайте правительства РФ.

Предложения должны учитывать экономический эффект для РЖД и нефтяных компаний, отмечается в документе.

Также Д.Козак поручил проработать вопрос введения надбавки к тарифу на транспортировку по железной дороге «внеклассовых» нефтепродуктов (дизельное топливо, бензин) и авиакеросина, поставляемых на экспорт.

Кроме того, до конца марта ведомства должны проработать вопрос предоставления компаниям приоритетного доступа к услугам перевозчиков нефтепродуктов при поставках в восточном направлении.

А к 1 июля Минэнерго и Минтранс должны подготовить согласованный баланс производства и поставки нефтепродуктов на Дальний Восток по железной дороге с учетом планов по модернизации нефтеперерабатывающих заводов.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАССМОТРИТ ВЫДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ НА ПОДДЕРЖКУ ПРОИЗВОДСТВА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ В 2019 Г**

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит вопрос о выделении в 2019 году бюджетных ассигнований в целях частичного финансирования производства пассажирских вагонов, в том числе вагонокомплектов.

Проектом распоряжения предусматривается выделение Минпромторгу РФ средств в размере 2,1 млрд рублей, говорится в сообщении пресс-службы правительства.

При этом отмечается, что принятие документа обеспечит необходимую поддержку производителей ж/д пассажирских вагонов, увеличит рост продаж подвижного состава, способствует стабилизации финансовой ситуации и дополнительной загрузке производственных мощностей предприятий транспортного машиностроения, а также сохранению на них рабочих мест, в том числе в смежных отраслях.

### **ТАСС; 2019.03.20; МЦД-3 ОТ ЗЕЛЕНОГРАДА ДО РАМЕНСКОГО ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ В КОНЦЕ 2021 – НАЧАЛЕ 2022 ГОДА**

Третий маршрут Московских центральных диаметров (МЦД) от Зеленограда до Раменского планируется запустить в течение ближайших трех лет, он будет включать 43 остановки с пересадками на другие виды транспорта, сообщается в среду на сайте мэра и правительства Москвы.

«Третий маршрут Московских центральных диаметров (МЦД) планируют запустить в конце 2021 – начале 2022 года. По МЦД-3 «Зеленоград – Раменское» жители города Химки в Подмоскovie смогут добираться до центра столицы в два раза быстрее», – говорится в сообщении.

Ожидается, что запуск МЦД-3 позволит разгрузить Ленинградское шоссе в связи с тем, что жители Подмоскovie предпочтут этот транспорт личному автомобилю.

Как отметил заммэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов, слова которого приводятся в сообщении, протяженность МЦД-3 составит 88 км, на линии будет 43 станции, с нее можно будет пересесть на метро, Московское центральное кольцо (МЦК) и наземный транспорт.

Проект Московских центральных диаметров подразумевает запуск пяти линий. Первые два диаметра: МЦД-1 «Одинцово – Лобня» и МЦД-2 «Нахабино – Подольск» запустят в конце 2019 – начале 2020 года. Позже планируется запустить 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/6236856>

### **RNS; 2019.03.20; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ РЖД В 2018 ГОДУ ВЫРОСЛА НА 2,8% – ДО 18 МЛРД РУБЛЕЙ**

Чистая прибыль РЖД по РСБУ за 2018 год составила 18 млрд рублей, увеличившись с прошлогоднего показателя на 2,8%, следует из заявления главы компании Олега Белозерова на совещании с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым.

«Мы буквально вчера подвели итоги работы за 2018 год. Итоги по РСБУ у нас выше, чем планировалось: 18 млрд прибыли мы получили. Эти средства будут направлены на реализацию этой программы» – цитирует его пресс-служба правительства РФ.

Годом ранее прибыль РЖД по РСБУ составляла 17,5 млрд.

<https://rns.online/transport/CHistaya-pribil-RZHD-v-2018-godu-virosla-na-28--do-18-mlrd-rublei-2019-03-20/>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.03.20; РЖД ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ОФИС ЗА 72 МЛРД РУБЛЕЙ\$ ЕГО ПЛОЩАДЬ БУДЕТ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ДВЕ БАШНИ «ФЕДЕРАЦИЯ» В «МОСКВА-СИТИ»**

РЖД и ее «дочки» будут работать в одном здании, рассказали «Ведомостям» человек, который знает об этом от нескольких сотрудников РЖД, два человека, близких к РЖД, и два сотрудника РЖД.

Стройка планируется возле Рижского вокзала в Москве, на грузовом дворе. Идее единого офиса много лет, но до конкретики проект дошел только сейчас, он получил название «РЖД-сити», говорят три собеседника «Ведомостей». Стоимость проекта – порядка 72 млрд руб., утверждает один из собеседников. «Порядок цифр такой», – согласен сотрудник РЖД. Сама РЖД вложит не менее 10%, остальное привлечет в том числе у девелоперов и банков, знает человек, близкий к госкомпании. «Это просчитывается как бизнес-проект со своим сроком, с окупаемостью», – говорит другой сотрудник РЖД. Общая площадь «РЖД-сити» – 450 000 кв. м, знает человек, близкий к РЖД. Это больше двух башен «Федерация» в «Москва-сити».

Застройка грузового двора – около 400 000 кв. м надземной и 96 000 кв. м подземной площади, говорил в 2014 г. о планировке территории грузового двора у Рижского вокзала заммэра Москвы Марат Хуснуллин.

Вопрос прорабатывается, подтвердил представитель РЖД, обсуждать детали пока преждевременно. Параметры проекта должны быть уточнены перед тем, как он будет вынесен на правление, где и будет принято решение, говорит человек, близкий к РЖД, но в повестке ближайшего правления вопроса нет. За проект отвечает заместитель гендиректора РЖД Андрей Старков, сообщили сотрудник РЖД и человек, который знает об этом от сотрудников РЖД.

«Переезд РЖД в единый офисный центр значительно сократит операционные расходы, улучшатся коммуникации между подразделениями компании, остальные офисы в собственности РЖД можно будет продать либо сдать в аренду», – объясняет человек, близкий к РЖД. Смысл – в экономии на операционных расходах, подтверждают еще два человека, близких к РЖД. Потенциал для сокращения дублирующих функций и развития единой IT-инфраструктуры есть, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров, многие здания РЖД морально устарели.

У РЖД в собственности и аренде около 50 зданий в Москве, оценивает управляющий партнер ИМ Андрей Лукашев, проект однозначно целесообразен. Стройка начнется только при наличии реальных экономических эффектов для РЖД, предупреждает официальный представитель госкомпании. Подсчеты, свидетельствующие об экономии, уже есть, знает человек, близкий к РЖД. Строители будут сами проектировать, строить и управлять стройкой, говорит человек, близкий к РЖД.

В 2018 г. чистая прибыль РЖД, по предварительной оценке, составила 34,8 млрд руб., выручка – 2,37 трлн руб., сказано в долгосрочной программе развития РЖД. К 2025 г. прибыль планируется увеличить более чем в 5 раз, выручку – почти на 50%.

В 2016 г. новый офис арендовал «Ростелеком». В 2018 г. в офис на Воздвиженке переехал ВЭБ.РФ – прежний был объявлен морально и технически устаревшим. В марте в «IQ-квартал» «Москва-сити» переехали центральные аппараты Минэкономразвития, Минпромторга и Минкомсвязи.

Стройка нового здания РЖД будет идти не менее пяти лет, 72 млрд руб. хватит и на отделку, и на оснащение, оценивает Лукашев. Скорее всего основную часть суммы РЖД придется взять в кредит, но это вызов и для строителей, говорит он. До сих пор крупнейший проект – покупка почти 200 000 кв. м Сбербанком на Кутузовском проспекте. Возникает риск, что стройка затянется, лучше покупать почти готовые здания, заключает он. Готовых подходящих зданий нет, а Рижский вокзал для руководства символичен, замечает человек, близкий к РЖД: там у РЖД и музеи, и выставочный комплекс. Подходящих зданий действительно нет, согласна Ольга Земцова из СВРЕ. Доля свободных площадей класса А достигла минимума за шесть лет – всего 13%, найти в одном здании больше 50 000 кв. м почти невозможно, говорит она.

Решение может зависеть от того, сколько РЖД выручит от продажи недвижимости, говорит Бурмистров. РЖД сможет привлечь не только кредит, но и соинвестора с опытом строительства бизнес-центров, предлагает Земцова.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/20/796904-rzhd-postroit-ofis>

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.03.21; ОСК РАСТОРГНЕТ КОНТРАКТ С «МЕТРОСТРОЕМ»; ЭЛЛИНГ НА «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ» СДАДУТ В 2020 ГОДУ**

Модернизация «Северной верфи», которую планируют провести с 2015 года, вновь столкнулась со сложностями. Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) и подрядчик по строительству нового эллинга на заводе «Метрострой» разрывают контракт. ОСК ищет нового строителя эллинга, с которым планируется заключить контракт без конкурса. При этом проекту повторно придется проходить экспертизу. Источники “Ъ”, близкие к Смольному, говорят, что власти вели консультации с компанией «Пилон» Мевлуди Блядзе.

Объединенная судостроительная корпорация рассчитывает построить новый эллинг на «Северной верфи» не позднее второго-третьего квартала 2020 года, сообщил глава корпорации Алексей Рахманов. Контракт с «Метростроем» (принадлежит Петербургу, метрополитену города и Николаю и Вадиму Александровым) будет расторгнут, так как компания не справилась с работой, уточнил он.

Разговоры о модернизации «Северной верфи» ведутся с 2015 года, рассматривались возможность строительства сухого дока и закупка мостового крана «Голиаф» грузоподъемностью 1,2 тыс. тонн, но из-за недостатка средств от них отказались. В итоге было принято решение на первом этапе модернизации возвести эллинг со стапельной плитой и лишь на втором строить передаточный док и корпусообрабатывающий цех (см. “Ъ” от 29 июня 2018 года). Тендер на строительство эллинга за 6 млрд руб. в ноябре 2017 года выиграл «Метрострой». В декабре господин Рахманов в интервью “Ъ” упоминал, что подрядчик срывает сроки работ, также у проекта возникли проблемы с ценой, утвержденной Главгосэкспертизой.

Алексей Рахманов, глава ОСК, о разрыве контракта на строительство эллинга на «Северной верфи» с «Метростроем», 20 марта

Алексей Рахманов, глава ОСК, о разрыве контракта на строительство эллинга на «Северной верфи» с «Метростроем», 20 марта  
Дальше отдавать столь сложный и важный проект разного рода необязательным людям и жуликам мы не хотим

По гражданскому кодексу превышение срыва сроков строительства на определенном уровне допускает расторжение этого контракта по соглашению сторон, сообщил 20 марта господин Рахманов, добавив, что «Метрострой» с этой позицией согласился. «Подбиваем деньги, смотрим, кто кому должен с учетом выплаченных авансов», - пояснил он, уточнив, что «Метрострой» начал демобилизацию с площадки «Северной верфи». Скорее всего, корпорация будет вынуждена пойти по пути единственного поставщика, добавил он.

В «Метрострое» “Б” сообщили, что срок действия контракта компании с «Северной верфью» закончился в феврале. «Сторонами было принято обоюдное решение его не продлевать. В данный момент идет сверка, на основе которой будут произведены взаиморасчеты», - заключили в компании.

«Северная верфь» строит среднетоннажные военные фрегаты и корветы, в портфеле гражданских заказов – четыре ярусолова, десять траулеров. Также верфь называют возможным исполнителем контракта на постройку научно-исследовательских судов для Росрыболовства. Модернизация должна позволить заводу строить крупнотоннажные суда. Ранее называвшийся срок сдачи объекта – сентябрь 2019 года – Алексей Рахманов назвал «невозможным»: «С учетом ошибок, допущенных «Метростроем», мы вынуждены снова заходить в экспертизу». Стоимость проекта принципиально не поменяется, добавил он. В июне 2018 года топ-менеджер сообщал, что на строительство эллинга ОСК получила из бюджета 7,4 млрд руб., а дальнейшие работы планировала вести за собственные средства и деньги Фонда развития промышленности.

В Минпромторге отказались комментировать заявление ОСК, но сообщили, что «ситуацию по стройке держат на контроле». В министерстве пояснили, что мероприятия финансируются из закрытой программы «Развитие ОПК», и отказались называть стоимость и сроки выполнения мероприятий.

Источник “Б”, близкий к Смольному, сообщил, что в декабре контракт был исполнен на 2 млрд руб. В процессе поиска нового подрядчика городские власти проводили консультации с компанией «Пилон» Мевлуди Блиядзе, говорит собеседник: «В городе это, пожалуй, единственная компания, которая способна завершить эти работы». Но есть и другая проблема, отмечает он: «До сих пор нет проекта на технологическое оборудование, и в итоге будет построен не эллинг, а дорогой сарай».

<https://www.kommersant.ru/doc/3917495>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ, В Ш КВ. ДОЛЖНО РЕШИТЬ ВОПРОС С ГОСФИНАНСИРОВАНИЕМ**

Правительство утвердило комплексный план реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» (реализует «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) – ИФ), говорится в сообщении пресс-службы правительства.

Предложения по учету финансирования объектов федеральной собственности проекта перегрузочного комплекса в проекте федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, а также в государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы» должны быть подготовлены в третьем квартале 2019 года.

Проект терминала по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) на Камчатке мощностью 21,7 млн т/год реализует «НОВАТЭК». Общий объем финансирования – 100,2 млрд рублей, в том числе 30,5 млрд – объекты госсобственности.

«НОВАТЭК» планирует построить на Камчатке терминал по перегрузке СПГ для оптимизации транспортных расходов при доставке СПГ с проектов «НОВАТЭКа» в российской части Арктики (на полуостровах Ямал и Гыдан) на основной рынок потребления СПГ – в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). До Камчатки СПГ

предполагается доставлять по Севморпути судами ледового класса, а затем перегружать продукцию на суда конвенционального класса, которые существенно дешевле, чем корабли для работы на Севморпути.

В составе морского перегрузочного комплекса предусматривается строительство двух плавучих хранилищ СПГ, подходного канала в Бечевинской бухте, причала портового флота, создание систем для обеспечения безопасного движения судов. Также будут решаться вопросы газификации Камчатского края за счёт образующегося при транспортировке отпарного газа.

Ввод терминала в действие «позволит увеличить объём перевозки по Северному морскому пути с 9,7 млн т в 2017 году до 31,4 млн т к концу 2026 года, привлечь около 70 млрд рублей частных инвестиций, обеспечить переход Северного морского пути на круглогодичную загрузку, создать крупнейший в регионе региональный СПГ-хаб, создать новые рабочие места», – сообщает правительство РФ. Будут построены 10 танкеро-газовозов ледового класса (Агс7).

Согласно распоряжению, в третьем квартале 2019 года **Минтранс**, Минфин, Минэкономразвития, Минвостокразвития с участием «НОВАТЭК» должны подготовить предложения по учету финансирования объектов федеральной собственности терминала в проекте федерального бюджета на 2020-2022 годы, а также в госпрограмме «Развития транспортной системы».

Властям Камчатской области рекомендовано оказывать содействие в сокращении сроков, связанных с оформлением предоставления земельных участков для строительства объектов.

Минвостокразвития будет координировать работу заинтересованных ведомств и будет ежегодно докладывать в правительство о ходе выполнения проекта.

В первом квартале текущего года Минэнерго РФ, правительство Камчатского края и «НОВАТЭК» должны подготовить решение о возможности использования терминала для газификации Камчатского края. Кроме того, в этот же срок должен быть подготовлен акт правительства РФ о расширении границ ТОР (территории опережающего развития) «Камчатка», предусматривающий включение в границы части акватории бухты Бечевинская и земельного участка для строительства терминала.

В третьем квартале «НОВАТЭК» должна быть подготовлена проектная документация по строительству терминала, а через месяц **Росморпорт** должен ее согласовать.

**Минтранс**, **Росморречфлот** и **Росморпорт** в 2020-2022 годы должны построить объекты портовой инфраструктуры, находящиеся исключительно в федеральной собственности (при условии выделения дополнительных средств федерального бюджета).

«НОВАТЭК» в эти сроки должен построить объекты частной собственности (первый пусковой комплекс). В 2020-2023 году – второй пусковой комплекс.

«НОВАТЭК» ведет переговоры о привлечении в иностранных инвесторов в проект, в частности, японские Marubeni Corporation и Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL), а также корейскую Kogas.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/19/796814-spg-terminala-novateka>

### **ТАСС; 2019.03.20; РАЗВИТИЕ СЕВМОРПУТИ ОБСУДЯТ НА ФОРУМЕ «АРКТИКА – ТЕРРИТОРИЯ ДИАЛОГА» В ПЕТЕРБУРГЕ**

Развитие Северного морского пути (СМП) станет одним из основных вопросов в повестке форума «Арктика – территория диалога», который пройдет в Санкт-Петербурге 9-10 апреля. Об этом сообщил журналистам полномочный представитель президента РФ в ДФО, вице-премьер Юрий Трутнев.



20 марта во Владивостоке проходит День инвестора. Трутнев обсудил реализацию ряда инвестиционных проектов с российскими предпринимателями, а также с крупнейшими отраслевыми инвесторами из Японии и КНР.

«Переход к практической реализации мероприятий по повышению загрузки Северного морского пути [займет] большую часть повестки будущего форума», – сказал Трутнев, отвечая на вопрос о программе Арктического форума.

Полпред отметил, что развитие Севморпути становится одним из основных драйверов арктического развития. «Мы давно говорим о его развитии. Те проекты, которые сейчас реализуются, прежде всего, компании «Новатэк», создают необходимость круглогодичного использования СМП», – отметил он.

Форум «Арктика – территория диалога» проходит с 2010 года. В этом году главная тема форума будет звучать как «Арктика. Океан возможностей». Организатором форума является фонд «Росконгресс». Информационное агентство России ТАСС выступает генеральным информационным партнером форума.

<https://tass.ru/ekonomika/6238109>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ДАГЕСТАН ПЛАНИРУЕТ В 2019Г УВЕЛИЧИТЬ В 1,7 РАЗА ПЕРЕВАЛКУ НЕФТИ ЧЕРЕЗ МАХАЧКАЛИНСКИЙ МОРПОРТ**

Дагестан в 2019 году планирует довести объем перевалки нефти через Махачкалинский морской торговый порт до 3,5 млн тонн, сообщил глава республики Владимир Васильев в ходе ежегодного послания Народному собранию в среду.

«С января текущего года началась перевалка туркменской нефти. Казахстан, Туркменистан вернулись к нам. Казахская нефть, туркменская, позволят организовать перевалку в масштабе 3,5 млн тонн, или в 3,5 раза больше, чем в 2017 году – в кризисный период, когда мы потеряли поставки нефти», – сказал В.Васильев.

Как сообщалось ранее, объем перевалки нефти в Махачкалинском морпорту в 2018 году составил 2,1 млн тонн. Таким образом, в 2019 году данный показатель может вырасти в 1,7 раза.

«Но это только начало. Увеличение перевалки нефти позволит нам запустить еще и нефтепровод Махачкала – Новороссийск», – добавил В.Васильев.

Махачкалинский МТП включает в себя комплексы по перевалке сухих грузов мощностью 3 млн тонн в год, светлых и темных нефтепродуктов (7,9 млн тонн), причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров (1,2 млн тонн), железнодорожный и автопаромный терминалы (1,3 млн тонн), зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год. В декабре 2016 года ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» было преобразовано в акционерное общество.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2019.03.19; ГИГАНТ ПРИШВАРТОВАЛСЯ; ПРИБЫТИЕ ГРУЗОВОГО АТОМОХОДА СТАЛО ИСТОРИЧЕСКИМ СОБЫТИЕМ ДЛЯ АРХАНГЕЛЬСКОГО ПОРТА**

В марте в столице Поморья встал под погрузку единственный в мире атомный контейнеровоз ледового класса «Севморпуть». Специалисты называют это событие историческим для Архангельского морского порта. Прежде в устье Северной Двины заходили суда длиной не более 160 метров. Габариты ледокольно-транспортного атомохода куда масштабнее: длина – 260 метров, ширина – 32 метра, водоизмещение – 61 000 тонн.

Подготовка к швартовке в порту Архангельска заняла два месяца, для этого потребовалось специальное моделирование. Сама операция длилась шесть часов. «Севморпуть» прибыл из Мурманска за грузом для месторождения сжиженного природного газа в Обской губе. Там трубы, контейнеры, модульные дома и технику выгрузят на припайный лед. Для

перевозки такого объема потребовались бы три обычных судна. В апреле арктический атомоход выполнит еще один аналогичный рейс с заходом в столицу Поморья.

- Это, безусловно, важнейшее событие для Архангельска. Тем самым город вновь подтверждает свой статус ключевого транспортного узла для снабжения Арктики крупногабаритными грузами. Перед нами открывается возможность накапливать большие партии грузов для их отправки во все арктические территории, – отметил губернатор Поморья Игорь Орлов.

Примечательно, что у атомохода «Севморпуть» довольно драматичная судьба. Построенный 30 лет назад в Керчи специально для Арктики, сначала он курсировал по теплым морям, затем перевозил грузы между Мурманском и Дудинкой. Несколько лет назад уникальное судно осталось невостребованным, и его чуть было не списали «на иголки». Но оживление арктических проектов подарило транспортному гиганту вторую жизнь. После ремонта и модернизации он стал одним из флагманов грузоперевозок в высоких широтах.

По информации оператора – ФГУП «Атомфлот», контейнеровоз с ядерной энергетической установкой планируется, в частности, задействовать при разработке Павловского месторождения на Новой Земле.

<https://rg.ru/2019/03/19/reg-szfo/v-arhangelsk-pribyl-unikalnyj-atomnyj-kontejnerovoz-ledovogo-klassa.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ИНОСТРАННЫЙ БАЛКЕР НЕДЕЛЮ СИДИТ НА МЕЛИ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ, ДЛЯ ЕГО БУКСИРОВКИ ПРИДЕТСЯ СНЯТЬ ЧАСТЬ ГРУЗА**

Судовладелец намерен разгрузить судно «Maryland», которое шло из Украины в Италию с 17,3 тыс. тонн металла и село на мель в Керченском проливе в прошлую среду, сообщили журналистам в пресс-службе **Росморречфлота**.

«На утро «Maryland» находится в том же положении, что и прежде. Судовладелец планирует снять три тысячи тонн груза из первого, второго, третьего и пятого трюмов», – сказал представитель ведомства.

Ведется обследование подводной части судна и глубин, чтобы понять, не напорется ли балкер на препятствие при его снятии с мели.

Судно «Maryland» под флагом Либерии село на бровку Керчь-Еникальского канала вечером 13 марта. Четыре буксира пытались снять балкер с мели, но им это не удалось. Инцидент не повлиял на движение судов в проливе и не нанес вреда экологии.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; КИТАЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ HARBIN DONGJIN GROUP И CHINA HARBOR ENGINEERING COMPANY ВЛОЖАТ 25 МЛРД РУБЛЕЙ В РАСТЕНИЕВОДЧЕСКИЙ ПРОЕКТ И РЕЧНОЙ ПОРТ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ**

Сообщает пресс-служба агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта.

Корпорация Dongjin вложит 10 млрд рублей непосредственно в растениеводческий проект, China Harbor Engineering Company (Китайская компания портов) – 15 млрд рублей в строительство порта на юге края близ Хабаровска для перевалки агропромышленных товаров. При этом часть барж компания намерена закупить на верфях Хабаровского края.

По его словам, China Harbor Engineering Company до конца марта 2019 года планирует завершить разработку общей концепции нового речного терминала, которая будет передана российскому проектно-конструкторскому институту для актуализации проекта под российские стандарты. В марте уже были начаты инженерные изыскания на объекте, ведется работа по выбору проектного института и подрядной организации для строительства пункта пропуска.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.03.21; РАЗБОР ПОЛЕТОВ; В НЕБО ПОДНЯЛСЯ ТРЕТИЙ НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ МС-21-300

С аэродрома Иркутского авиазавода взлетел третий новейший российский МС-21-300. Бортовой номер – 73054, заводской – 0004. Самолет пробыл в небе полтора часа: первый полет проходил на высоте до 3,5 тысячи метров и при скорости до 450 километров в час. Экипаж доложил: все в штатном режиме, задание выполнено полностью.

На этой машине помимо специального оборудования для испытаний установлен пассажирский салон. Как ожидается, премьерный показ МС-21-300 с пассажирским салоном состоится на МАКС-2019. Между тем к летным испытаниям готовят уже четвертую опытную машину. И это крайне важно. Семейство самолетов МС-21 включает две модели, спроектированные с высокой степенью унификации: МС-21-200 рассчитан на перевозку от 132 до 165 пассажиров, а МС-21-300 – от 163 до 211. Среди основных конкурентов – Boeing 737NG, Airbus 320, Bombardier CS300, китайский Comac C919, а также Boeing 737 MAX 8.

Основные технические характеристики всех этих машин очень похожи. По оценкам специалистов, российская модель уступает одному из западных конкурентов лишь по максимальной дальности полета. Но зато у МС-21 есть важное преимущество – благодаря более широкому фюзеляжу, он имеет гораздо большую вместимость: 211 пассажиров в версии МС-21-300. Для сравнения, у A320neo этот показатель – 180 пассажиров, у Boeing 737 MAX 8 – 189, а у Bombardier CS300 – всего лишь 135.

Главным конкурентным преимуществом создатели самолета называют меньшие на 6-7% эксплуатационные затраты, достигнутые в том числе за счет композитного крыла, расширенного фюзеляжа, повышенной пассажироместимости и улучшенной аэродинамики.

Планы по сертификации самолета МС-21 и началу его серийного производства – 2020 и 2021 годы. «Мы планы свои менять не будем: задача стоит завершить сертификацию в 2020 году, а с 2021 года выйти на серийное производство. Думаю, что все это посильно», – заявил вице-премьер Юрий Борисов. Всего планируется выпустить 900-1000 МС-21.

На какие нагрузки проверяют новый самолет?

- Обычно максимальная нагрузка (ее называют также расчетной) – в полтора раза больше, чем та, которая, по статистике, хотя бы раз встречается за время эксплуатации самолета, – рассказал «РГ» научный руководитель ЦАГИ, академик РАН Сергей Чернышев. – Возьмем жесткую посадку: это пиковая нагрузка на крыло, шасси и т.д. Все это нужно смоделировать. По программе МС-21 мы должны подтвердить, что лайнер остается прочным, полностью выдержав 180 тысяч циклов нагружений, характерных для реальной эксплуатации.

В конце программы испытаний планер самолета обязательно... сломают. Зачем? Важно определить: какой у машины «потолок возможностей». Это очень важная информация. Если окажется, что реальная нагрузка до разрушения самолета, например, в 2-3 раза больше, чем предполагалось, то значит, самолет «перетяжелили». Вложили слишком много материала. А это лишний вес.

Один из важнейших этапов – проверка прочности крыла в составе планера. К крылу МС-21 «прикладывались» максимальные нагрузки – 142,5 процента от эксплуатационных значений! Все элементы показали хорошее соответствие нормам прочности. Впервые в истории авиастроения крыло такого огромного размера не только в основном сделано из композитов, но и по новейшей инфузионной технологии.

МС-21 или B737MAX – что выберет перевозчик?

Крупнейшим эксплуатантом МС-21 должен стать «Аэрофлот». Еще в феврале прошлого года был подписан меморандум о поставке авиакомпании 50 новейших российских самолетов. Твердые заказы на машину сделали авиакомпании Red Wings (16 машин) и

«ИрАэро» (10), лизинговые компании «ВЭБ-лизинг», «Сбербанк лизинг» и «Ильюшин финанс».

Но многие авиакомпании стоят сегодня перед выбором: эксплуатировать наш MC-21-300 или приобретать Boeing 737MAX8. Жирный знак вопроса поставили две тяжелейшие катастрофы Boeing 737MAX8: эфиопской Ethiopian Airlines и индонезийской Lion Air. Расследование продолжается.

Мнение

Вопросов много. Где ответы?

Сергей Мельниченко, генеральный директор МКАА «Безопасность полетов»:

- **Министр транспорта** Эфиопии сообщила, что катастрофы в районе Джакарты и Аддис-Абебы имеют явную схожесть. Как известно, во Франции по просьбе эфиопской стороны были извлечены данные параметрического регистратора и речевого самописца. Они поступили для анализа расследователям Эфиопии.

Boeing заверяет, что приостановка не продлится долго – уже в апреле будут внесены изменения в работу MCAS – системы улучшения характеристик маневрирования. У многих российских СМИ сложилось впечатление, что эта система дала сбой, в результате чего произошло две катастрофы, в которых погибли три с половиной сотни человек. Это не так. Система отработала штатно. Вопросы в другом: почему в самолете, все системы которого имеют двойное, а то и тройное резервирование, компьютерная программа использовала информацию, поступающую только от одного датчика угла атаки? Чем объясняется такое исключительно странное инженерное решение? Тем, что эти датчики никогда не будут выходить из строя?..

Существуют еще вопросы, на которые придется ответить: почему система вмешивалась в управление самолетом, не ставя пилотов об этом в известность? Почему фирма-производитель не сочла нужным информировать о таком важном нововведении авиакомпании и пилотов? Почему занятия по новому программному обеспечению не были предусмотрены в программе переучивания пилотов? Почему на момент поставки первых самолетов в мире еще не существовало ни одного тренажера Boeing 737 MAX? Однако нет сомнений в том, что Boeing решит эти вопросы (не будем забывать – ценой человеческих жизней), и решит их оперативно.

Какие самолеты ставили на прикол?

2013 год. Через два года после того, как Boeing 787 Dreamliner («Лайнер мечты») начал летать с пассажирами, на борту рейса японской All Nippon Airways начался пожар. Срочная посадка, серьезно никто не пострадал. А через несколько дней в Бостоне в стоявшем на парковке пустом самолете из аккумуляторного отсека пошел дым. Полеты Dreamliner приостановили. Они возобновились только через три месяца.

1982 год. 28 июня в авиакатастрофе Як-42 под Наровлей погибли 132 человека. Были приостановлены не только эксплуатация, но и производство Як-42. Возобновлены только в 1984 году.

1979 год. При взлете из Чикаго у DC-10 American Airlines отсоединился двигатель. Погибли 273 человека. Сразу после происшествия приостановили полеты всех DC-10. Полеты возобновили через 37 дней.

1954 год. Произошло сразу две катастрофы нового самолета de Havilland DH 106 Comet: он разламывался в воздухе. «Comet1» больше никогда не использовалась для коммерческих рейсов.

Есть ли на борту лайнера самые безопасные места?

По статистике американского авиаэксперта Дэниела Джонсона, 66,8% спасшихся пассажиров сидели в «хвосте» самолета, 28,5 – в носовой части, 4,7 – в средней. Однако практически все специалисты считают, что это дело случая.

- Аналитики давно исследуют вопрос, какое место в самолете самое безопасное, – говорит президент МКАА «Безопасность полетов» Валерий Шелковников. – И однозначно

говорят: нет такого. Причем анализировались все режимы полета – от взлета до посадки и руления. Что рекомендуют специалисты?

Прежде всего летать прямыми маршрутами. С момента зарождения авиации 50-60% всех авиационных происшествий происходит на этапах захода на посадку и при посадке. Это самый сложный и опасный участок полета.

Выбирать надо крупные самолеты. Это безопаснее, чем летать на маленьких. На борту надо всегда максимально внимательно слушать информацию бортпроводников: как себя вести, где запасные выходы, кислородная подушка и т.д. Обязательно надо пристегиваться: это гарантия от неприятностей при попадании в болтанку.

Ни в коем случае не напивайтесь в самолете! Пьяный не спасется. И еще: никогда не будьте фаталистом. В 1977 году два «Боинга-747» столкнулись на ВПП в аэропорту Лос-Родос на Канарских островах. Погибли 583 человека. Это самая крупная авиакатастрофа в истории. Так вот там были те, кто ничего не делал для спасения. И были те, кто хватался за жизнь и руками, и ногами. Последние – 61 человек – остались живы.

<https://rg.ru/2019/03/19/v-nebo-podnialsia-tretij-novejshij-rossijskij-ms-21-300.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2019.03.20; «ПОКА САМОЛЕТ НЕ ЛЕТАЕТ – ОН ПОЛНОСТЬЮ БЕЗОПАСЕН»; БЛИЦИНТЕРВЬЮ**

О безопасности полетов и причинах авиапроисшествий “Ъ” рассказал заместитель председателя Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Сергей Зайко.

- Способна ли повсеместная остановка эксплуатации и дополнительное расследование в отношении самолетов Boeing 737 MAX после катастроф Ethiopian Airlines и Lion Air реально повлиять на безопасность полетов?

- Пока самолет не летает – он полностью безопасен. И в этом смысле принятые меры, безусловно, безопасность повышают, но, разумеется, не решают проблемы в целом. Случаи приостановки эксплуатации типов воздушных судов в истории были. В вооруженных силах это вообще стандартная процедура – остановить полеты данного типа до выяснения деталей. Но в ВВС остановка полетов – это в том числе и экономия бюджета, а в случае с коммерческой авиацией – огромные убытки.

Ясно, что жизнь пассажира не должна подвергаться опасности ни при каких обстоятельствах, и при малейших подозрениях необходимо делать все, чтобы предотвратить трагедию, даже если это будет «перестраховкой». И здесь речь идет уже не только о технической стороне вопроса, но и о доверии общества. Говорить о достаточности разработанных мер невозможно, по крайней мере, до выяснения обстоятельств последней катастрофы, но есть основания полагать, что разработчик и авиационные власти предпринимают все необходимые меры для предотвращения катастроф, подобных индонезийской. И эти меры касаются не только технических решений, но и подготовки экипажей.

- Вы видите улучшение в области безопасности полетов в РФ?

- МАК регулярно проводит ее анализ и публикует результаты. По данным IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта), за 2017 год количество авиационных происшествий на миллион полетов в коммерческой авиации в регионе СНГ составило 4,13. В Северной Америке – 0,57, в Европе – 0,67. Больше, чем в РФ, происшествий только на африканском континенте – 6,87. Хотя нужно признать, что предыдущие пара-тройка лет были весьма удачными для российской гражданской авиации, где нам посчастливилось не получить ни одного происшествия на тяжелых транспортных самолетах при пассажирских перевозках. К сожалению, 2018 год прервал эту краткую передышку. А ситуация с безопасностью полетов вертолетов и, как раньше называли, «легкомоторной авиации», то есть авиации общего назначения (АОН), передышки не дает уже давно – здесь тенденция к росту аварийности почти ежегодная.

- С чем связана основная причина происшествий в РФ в области АОН и вертолетных перевозок?

- Причины и обстоятельства происшествий всегда разные, а вот факторы, к сожалению, повторяются. Как уже много раз говорилось, основным (более 75% случаев) остается так называемый человеческий фактор. Это подготовка и экипажа, и технического персонала, и аэродромных служб и т. д.

При этом, хотя в АОН большие проблемы, не все так однозначно. Нельзя говорить, что здесь «много» происшествий. Например, в США их ежегодно больше тысячи. Только в прошлом году в стране в катастрофах с АОН погибло 330 человек! При этом в США более чем из тысячи происшествий с АОН расследуется только около 300, и в основном связанные с жертвами. И результаты этих расследований ограничиваются несколькими страницами фактической информации, не более того.

Необходимо учитывать не абсолютные цифры, а количество происшествий, например, на число полетов. Но для нас этот показатель недоступен, так как мы не знаем, сколько летают. Контроль существует, но он явно недостаточен, о чем мы регулярно говорим в отчетах, и, соответственно, сложно оценить общий уровень безопасности полетов в АОН.

Проблем здесь немало: летают пьяными, заправляются низкокачественным топливом, воздушные суда не имеют сертификатов, отсутствует летная годность, у пилотов нет легальных свидетельств, все это происходит регулярно. Но запретительными мерами проблему не решить.

Ужесточение контроля – это, конечно, хорошо, но необходимо параллельно упрощать механизмы владения и использования летательных аппаратов в АОН. Эта область может стать мощным драйвером развития экономики, особенно в регионах. А запретительные меры лишь усугубят ситуацию, окончательно загнав сегмент в «партизанские леса». АОН – сфера энтузиастов и любителей неба. Не надо им мешать при условии, что обеспечена безопасность жизни и имущества третьих лиц, это мое личное мнение.

- Существующий уровень развития авиатехники снижает роль человеческого фактора в катастрофах или наоборот?

- Безусловно, снижает, но порождает другую проблему. Человек в кабине от задачи управления все больше переходит к задаче мониторинга и вмешательства по мере необходимости, а это принципиально разные вещи – процессуально, физически, физиологически. Соответственно должны быть и другие подходы к организации, подготовке пилотов, системе индикации и т. д. Растущий уровень автоматизации приводит к необходимости фундаментально переопределить всю систему человек-самолет-среда, по крайней мере до того, как мы перейдем к полностью беспилотной авиации, что рано или поздно произойдет, нравится это кому-то или нет.

- Дорого сегодня расследовать авиапроисшествия?

- Во-первых, самое ценное в этом процессе – это люди. Набрать специалистов «с улицы» не получается. Это многолетняя подготовка, учебные курсы, опыт. Второе – это постоянные командировки. А сколько стоит сейчас авиабилет, объяснять не надо, особенно, когда надо лететь «сегодня». Ну и лабораторное оборудование, конечно. Недавно мы ввели в строй новую лабораторию, для которой закуплено более 200 единиц различного оборудования и техники. Она стала частью нового научно-исследовательского центра. На сравнительно небольшой площади нам удалось сконцентрировать уникальный состав приборного и программно-аппаратного комплекса для работы с различными носителями информации и для анализа данных. Это в первую очередь, разумеется, оборудование, предназначенное для работы с бортовыми регистраторами.

- Сколько стоит содержать лабораторию?

- Стоимость современного бортового регистратора составляет \$20-40 тыс., программного обеспечения – \$15 тыс., и таких установок несколько, и в каждой разная «начинка», которую постоянно приходится докупать и совершенствовать. Каждый год на рынке

появляются новые модификации самолетов, вертолетов, бортовых регистраторов, оборудования. МАК постоянно контактирует с производителями, зарубежными коллегами, обменивается информацией, ездит на учебные курсы, семинары.

Поэтому затраты только на поддержание лаборатории на современном уровне оцениваются в сумму более 10 млн руб. в год. Разумеется, в таких странах, как США, Франция, Великобритания, бюджет подобных организаций в десятки раз больше и возможности по оснащению не в пример богаче. Но нам удалось собрать минимальное необходимое оборудование, а все остальное разработали сами благодаря энтузиазму и таланту наших специалистов. Именно в МАК была создана уникальная лаборатория по восстановлению информации с разрушенных электронных компонентов.

- Удалось ли улучшить работу с черными ящиками?

- Когда раньше мы имели дело с регистратором, даже разрушенным, мы могли достать, например, магнитную ленту, склеить ее, скопировать запись, или же достать модуль памяти – печатные платы с микросхемами, подключить их к устройству копирования и получить данные. Никакой производитель регистраторов не предоставляет инструментов и методов для копирования данных, когда разрушена печатная плата, или тем более микросхема памяти. Сегодня МАК это делает. Такая работа чрезвычайно востребована, потому что методики МАК подходят и для восстановления данных с других электронных устройств – приборов спутниковой навигации, фото-видеокамер, телефонов, бортовых компьютеров и т. д.

Расследование – процесс, где любая крупица информации может дать зацепку, особенно когда происходит катастрофа с легким самолетом и вертолетом, на которых обычно вообще никаких регистраторов не стоит. Новая лаборатория позволяет производить съемку места события с последующей трехмерной реконструкцией, что, безусловно, сильно экономит время и повышает качество материала для анализа. А ресурсы лаборатории по работе с «нетрадиционными» источниками информации в случае происшествий с малой авиацией (АОН) вообще открыли расследователям новый пласт возможностей для более достоверного определения последовательности событий при минимуме доступной информации.

- Кто сейчас пользуется услугами лаборатории МАК?

- Практически все авиационные происшествия, которые происходят в России с гражданскими воздушными судами, так или иначе проходят через нее. Кроме того, в МАК постоянно обращаются за содействием коллеги из различных структур, в том числе и в рамках уже известных всем случаев по линии Минобороны, Следственного комитета и других. Разработанные нами методики и программное обеспечение уникальны в своем роде, и сидеть на них как собака на сене мы не собираемся. МАК как международная организация, действует в интересах всех государств-участников соглашения. За последние годы МАК проводил расследования событий с азербайджанскими воздушными судами, с самолетами Армении, Беларуси, происшествий в Киргизии, Таджикистане. Около 20% всех исследований в лаборатории МАК за последний год, например, было проведено в интересах Казахстана.

- Из каких источников финансируются расследования?

- Бюджет МАК состоит из взносов государств, которые, аналогично ИКАО, формируются соразмерно объему авиаперевозок.

- Чем отличается организация расследования авиапроисшествий за рубежом?

- Базовые принципы одинаковые. Все руководствуется стандартами ИКАО, где описаны правила проведения расследований. Основным является принцип независимости органа расследования от органов исполнительной, судебной власти, правоохранительных структур. МАК, как и еще 15 организаций по всему миру, объединены в Ассоциацию безопасности на транспорте (ITSA).

Расследование обычно проводит независимый орган государства, на территории которого случилось происшествие. Государства-участники (государство авиакомпании, регистрации воздушного судна, государство-производитель или разработчик самолета, двигателя) назначают уполномоченного представителя и советников. Государство, чьи граждане погибли, также имеет право назначить наблюдателя. Эта международная группа обычно достаточно слаженно работает. Разработчики и производители оказывают поддержку.

- Как МАК устанавливает причины и факторы, приведшие к катастрофе?

- Мы стараемся обращать пристальное внимание на так называемые системные факторы: какая законодательная база разработана, какие нормативные документы существуют, как и почему неподготовленный персонал был допущен, кто должен был за этим проследить, какие меры по предупреждению попадания в опасные ситуации разработаны и как они внедрены. Сейчас вся основная работа, направленная на повышение уровня безопасности полетов, должна вестись на предупреждение, выявление реальных и потенциальных недостатков, оценку и минимизацию рисков.

Расследование – важный элемент в системе обеспечения безопасности полетов, но семьям погибших этого не объяснишь. Что толку с того, что авиакомпании закрываются после катастроф? Превентивные меры необходимо принимать до наступления таких событий. Именно на превентивный подход нацелено подавляющее большинство рекомендаций МАК, разрабатываемых по результатам расследований авиационных происшествий, а также на основе анализа мирового опыта.

- В США процесс расследования устроен иначе?

- В США система функционирует очень слажено: там проводится огромная работа именно по инцидентам и даже по добровольным сообщениям пилотов. Такая практика складывалась долгие годы, в какой-то момент ей даже не доверяли. Но сейчас в США на условиях анонимности можно сообщить, что произошло, не опасаясь, что к тебе тут же придет ФБР с проверкой.

В РФ такая система не работает, поскольку на любой чих приходит следственный комитет и все заканчивается. У нас исторически все принято скрывать и замалчивать. Профилактическая работа по выявлению предвестников авиaproисшествий ведется очень слабо – свидетельство тому регулярное «выявление грубых нарушений у авиакомпаний» уже после происшествий. Но именно эта базовая составляющая позволяет повысить качество безопасности полетов.

- В практике МАК были случаи, когда отсутствие профилактики приводило к катастрофам с жертвами?

- Да, есть несколько примеров, когда отсутствие расследования и доклада о событиях приводили к печальным последствиям. Например, случай с L-410, когда был отказ на земле – винт перешел на отрицательную тягу. Если бы этим случаем занялись раньше, то жертв (15 ноября 2017 года разбился самолет «Хабаровских авиалиний», погибли шесть человек. - “Ъ”), возможно, удалось бы избежать. Аналогичная история произошла в 2009 году в Иране с Ту-154, когда двигатель развалился в воздухе. Более чем за полгода до катастрофы на Ту-154 в Пулково был такой же инцидент, но на земле. Его изучением занимались спустя рукава, промышленность сунула голову в песок. Никто не дал рекомендаций. В результате – 168 трупов и, затем фактически прекращение эксплуатации данного типа самолета. Поэтому нерасследованные события, в конечном счете, рано или поздно «выстреливают».

- Насколько выполняются рекомендации, выдаваемые МАК по результатам расследований?

- Уровень реализации рекомендаций низкий, но за последние годы все же что-то удалось сделать. Разработаны и реализованы оперативные рекомендации по катастрофам L-410 и Ан-148. Долгое время МАК рекомендовал маркировать ЛЭП во избежание столкновения с



проводами. В 2017 году были внесены изменения в федеральные авиационные правила – новые ЛЭП будут маркироваться. Это капля в море, но хоть что-то, работа продолжается. С 2000-х годов МАК неоднократно рекомендовал разработать в государствах целевые комплексные программы по всем аспектам влияния человеческого фактора на безопасность полетов, проводить подготовку и исследование человеческого фактора при полетах в сложных пространственных положениях – лед тронулся. Положительные сдвиги, безусловно, есть, но в области подготовки авиационного персонала у нас все еще большие проблемы.

- ИКАО также требует от государств внедрения государственной программы по безопасности полетов. Эти рекомендации выполняются?

- В рамках ИКАО и ее комиссий существуют рабочие группы по различным направлениям, состоящие из энтузиастов и специалистов разных стран, которые и занимаются разработкой и сопровождением так называемых стандартов и рекомендуемой практики. Специалисты МАК активно участвуют в этом. Внедрять правила необходимо потому, что часто национальные законодательства отстают от международных. Соответствовать последним не так просто, как кажется. Основа ИКАО – это Чикагская конвенция о международной гражданской авиации. Этот документ – всего несколько страниц, зато к нему есть 19 приложений, иногда многотомных, плюс несколько сотен действующих руководящих и инструктивных документов. Все это ко всему прочему еще меняется и дополняется на регулярной основе.

В задачу ИКАО сегодня, помимо прочего, входит мониторинг того, как все эти изменения находят отражение в законодательной базе государств, как эти стандарты исполняются, кто за этим следит в государствах, и т.д. Для этого ИКАО проводит регулярные проверки и указывает на выявленные недостатки.

- В российской системе безопасности полетов много недостатков?

- Хватает. В среднем по нашему региону процент имплементации стандартов ИКАО составляет 66%. Данный показатель является композитным – составляется по результатам исследования восьми областей и восьми критических элементов и постоянно меняется в зависимости от того, какие меры государство принимает по исправлению ситуации.

Показатель России не велик и не мал, на общемировом уровне. Но, если ориентироваться не на слаборазвитые и развивающиеся страны, а, например, на Европу, то там для государств-членов EASA средний показатель превышает 82%, у лидеров – более 90%. У России – 71%.

- В какой области российская система требует доработки?

- РФ проходила аудит ИКАО в 2008, затем в 2014-2015 годах. Лучший показатель (84%) сегодня у системы расследования авиапроисшествий, и это, кстати, намного выше общеевропейского уровня. Худшие показатели зафиксированы в областях «выдачи свидетельств авиационному персоналу и подготовки кадров» и «аэронавигационного обслуживания», а также в так называемых критических элементах – «Квалификация и подготовка технического персонала» и в сфере реализации «обязательств по ведению надзора». Интересно то, что «квалификация и подготовка технического персонала» является «провальным» элементом практически для всех государств.

- Насколько показатели ИКАО отражают реальные проблемы?

- Все государства-члены ИКАО соглашаются с работой механизма непрерывного мониторинга и принимают результаты. Пренебрежение исполнением минимальных требований (а это именно минимальные требования) в области безопасности полетов чревато получением «красного флага», возможным включением в разнообразные черные списки Евросоюза, запретом на полеты самолетов и авиакомпаний государства в другие страны и т. д. Но это все уже чрезвычайные меры – главной целью механизма является выявление проблем и недостатков на ранней стадии и помощь государствам в приведении авиационной системы к состоянию безопасного функционирования. Проблемы в рамках

механизма ИКАО высвечиваются достаточно конкретные, которые могут напрямую или косвенно влиять на уровень безопасности полетов.

- МАК часто критикуют за долгое расследование авиапроисшествий. С чем это связано?

- Давайте сначала разберемся, что значит «долго». В Канадском бюро по расследованию (одном из лидеров в мире), например, средний срок расследования составляет 760 дней. Подчеркиваю – средний срок. Да, это много. Все, что больше года, – это много, но здесь надо задаться вторым вопросом, для чего, собственно, МАК занимается этим расследованием. Если просто поставить галочку и отчитаться, что очередной нетрезвый выехал на полосу, списав все на «разгильдяйство», – это можно сделать быстро. А вот если целью ставить предупреждение подобных событий в будущем – вот тут обычно все не так быстро. Помимо выявления, что произошло, необходимо выяснить, почему это произошло, что этому способствовало, какие факторы оказали влияние, как риск возникновения данного события можно было минимизировать, а главное – что необходимо предпринять для предотвращения таких катастроф.

И это обычно занимает немало времени, как, например, в случае с выездом снегоуборочной машины на полосу во Внуково в 2014 году, когда оказалось, что это далеко не единичный случай, а комплекс системных недочетов в разных областях. По результатам работ в адрес авиационных властей, органов организации воздушного движения, аэропорта, разработчика самолета, авиакомпании, и даже в адрес ИКАО было направлено более 55 рекомендаций. Этому предшествовала напряженная работа по изучению огромного количества материалов, проведения исследований и т. д.

- В советское время расследования проводились быстрее?

- Если раньше МАК удавалось «закрывать» расследования за 30 дней, то это только благодаря тому, что занимались мы отечественной техникой в хорошо известной отечественной инфраструктуре. Кроме того, 20 лет назад мы расследовали 30 происшествий в год силами 30 человек, а сегодня мы расследуем 60 происшествий силами 10-15 человек.

В нынешних условиях, когда большинство происшествий происходит с воздушными судами зарубежной разработки и производства, с использованием новых технологий в области организации воздушного движения, аэронавигации, планирования, в условиях новых бизнес-моделей владения, лизинга, организации ремонта и обслуживания воздушных судов мы вынуждены взаимодействовать в ряде случаев с четырьмя-пятью органами расследования в разных странах мира. Один только перевод документации, а затем отчетов и комментариев к ним занимает до полугода. Не говоря уже о сложных наукоемких исследованиях, которые иногда приходится проводить в том числе и за рубежом.

Если бы не лаборатория, каждое серьезное расследование вообще приводило бы к необходимости поездки с самописцами в государство-разработчик, или в другую лабораторию – в США, Францию, Великобританию и т. д. Это иногда необходимо и сейчас, но в большинстве случаев сегодня оперативность, с которой мы обеспечиваем копирование и предварительный анализ информации беспрецедентны. Скорейшая обработка информации в случае происшествия важна с точки зрения выявления серьезных угроз безопасности полетов и принятия оперативных мер, как, например, в случае с катастрофой Л-410, чтобы выдать срочные рекомендации.

- В рамках Евразийского экономического союза (ЕврАзЭС) планируется создать новый орган по расследованию авиационных происшествий, по сути, прямого конкурента МАК. Как вы относитесь к этой инициативе?

- Могу только поприветствовать. В любом случае, все это находится в рамках общемировой тенденции по консолидации и совместному использованию человеческих, материальных и производственных ресурсов, в частности в области гражданской авиации. И мы готовы к сотрудничеству со всеми участниками процесса при условии их

профессиональной мотивированности на достижение результата по повышению уровня безопасности полетов.

- В чем основной смысл создания таких крупных региональных организаций?

- Для мировой системы обеспечения безопасности полетов становится неэффективно и нерационально, а для многих государств экономически невыгодно содержать национальные авиационные администрации, отвечающие за обеспечение безопасности полетов, органы, ответственные за расследование авиационных происшествий, сертификацию авиационной техники. Хотя и они, безусловно, будут жить.

Например, ИКАО пришла к выводу, что механизм обеспечения безопасности полетов требует срочных преобразований. Для этого организация разработала новую парадигму GASOS (глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов). В ее основу ляжет расширение полномочий региональных организаций в области обеспечения безопасности полетов -- им будут делегированы некоторые функции, позволяющие действовать от имени договаривающихся государств. И в этом нет ничего криминального, равно как и революционного.

Сейчас в мире действует 15 региональных организаций, охватывающих 130 государств. Самая крупная из них – EASA, отвечающая за безопасность полетов в Европейском регионе, старейшая из них – МАК. При этом EASA для нас такой же партнер и пример для подражания, каким МАК в свое время был для самой EASA в момент ее создания и становления. Но если в Европе интеграционные процессы тогда нашли широкое развитие и политическую поддержку, то в нашем регионе, к сожалению, по ряду причин процесс затормозился, и потенциал консолидации усилий в области гражданской авиации не был реализован в полной мере, что, по мере сил, мы пытаемся компенсировать, развивая региональное сотрудничество.

- Какими региональными проектами занимается МАК?

- Мы активно развиваем проекты в области обеспечения безопасности полетов. Это и хорошо известный и зарекомендовавший себя проект по линии технического сотрудничества ИКАО-МАК. В его рамках за 15 лет было подготовлено более 9 тыс. специалистов, в том числе государственных инспекторов. Также МАК занимается инновационными проектами в области подготовки авиационного персонала, основанные на ресурсной базе учебных заведений государств-участников соглашения. Эта работа сейчас очень востребована.

- Насколько острый сейчас дефицит кадров в гражданской авиации?

- Кадров не хватает катастрофически. И не только у нас. По данным все той же ИКАО, нехватка квалифицированных кадров во всех областях гражданской авиации, уже ставшая предметом пристального внимания в рамках проводимых аудитов, в следующие пять лет будет серьезно тормозить развитие отрасли во многих государствах и регионах мира. Нехватка авиационных кадров, низкая квалификация специалистов – это та глобальная проблема, с которой мы имеем дело на протяжении ряда лет, и ситуация будет только усугубляться. На фоне хронического недофинансирования авиации проблема приведет к катастрофическим последствиям.

- МАК предлагает какие-то решения?

- Мы рассматриваем два направления работы. Это, во-первых, разумеется, расширение учебных программ, чем мы и занимаемся в рамках создания учебного и научно-исследовательского кластера. Во-вторых – повышение эффективности работы все тех же государственных инспекторов, привлечение их к участию в региональных программах. Сегодня требования ИКАО и ИАТА к количественному (и качественному) составу государственных инспекторов высоки. Не каждое государство может себе позволить содержать обширный штат специалистов, задачи которых достаточно узкие. Создание пула специалистов, способных решать задачи на региональном уровне, а не только в своей стране, весьма целесообразно.

- Схема с привлечением иностранных специалистов не нарушит суверенитет?
- Опыт EASA – это хороший пример успешной реализации такого подхода. В Евросоюзе государства уже делегировали львиную долю своих полномочий в области гражданской авиации этому агентству. Ее инспекторы, вне зависимости от их национальности, выполняют, в том числе, и надзорные функции. И ничего, все счастливы, и уровень безопасности полетов в этом регионе, сами понимаете, достаточный. То же самое касается расследований авиапроисшествий. Не каждому государству по карману содержать независимый орган расследования авиационных происшествий, который бы отвечал стандартам ИКАО. Да и не каждому такой орган нужен – есть государства, в которых происшествия достаточно редки, и содержать штат высококвалифицированных специалистов, да еще и оборудование, лабораторию, ради одного расследования в год (а то и реже) – все это очень накладно. Здесь использование региональных механизмов является наиболее предпочтительным способом оптимизации использования ресурсов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3916531>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/CHislo-pogibshih-v-aviakatastrofah-v-Rossii-v-2018-godu-uvlichilos-v-25-raza-2019-03-20/>

<https://tass.ru/proisshestiya/6236535>

<https://rg.ru/2019/03/20/chislo-zhertv-aviakatastrof-v-rossii-vyroslo-v-dva-s-polovinoj-raza.html>

### **ТЕЛЕКАНАЛ 360; АННА СТАРИЦКАЯ, ВИКТОРИЯ РОМАНОВА; 2019.03.20; ОШИБКИ ПИЛОТОВ ИЛИ ПРОБЛЕМЫ В УПРАВЛЕНИИ? ПОЧЕМУ ЧИСЛО АВИАКАТАСТРОФ В РОССИИ ВЫРОСЛО В 2,5 РАЗА**

\*\*\*

Свалить на пилота

Независимый аналитик Дмитрий Адамов заявил «360», что, помимо человеческого фактора, связанного с пилотами и обслуживающими суда бригадами, нередко к катастрофам приводят жесткие требования экономии топлива, которые вводят многие компании.

«Прошлый год был тяжелым для авиаотрасли. Многие компании находились на грани выживания. Не исключаю, что там могли ужесточить требования к экономии на всем, что можно. Некоторые могли экономить на безопасности. Тем более все всегда стараются списать на пилота, особенно если он погиб», – добавил Адамов.

Нередко, пояснил эксперт, из-за все той же экономии к работе допускают не до конца проверенные и подготовленные суда или, как отмечал МАК, ВС с истекшим эксплуатационным сроком. При его продлении не все детали узлов огромной машины могут проверить и качественно отремонтировать. Бывает, что на какие-то недочеты закрывает глаза принимающая решение сторона. В малой же авиации суда, наоборот, тщательно проверяют, а основные причины авиапроисшествий связаны с ошибками пилотирования.

По мнению Адамова, рекомендации МАК правильные, но трудновыполнимые. В частности, для улучшения знания английского летный и наземный состав придется отправлять на курсы, занятия – оплачивать, а летчиков и ремонтников – освобождать от работы.

Командиров много, толку мало

Бывший командир воздушного судна и специалист по безопасности полетов Александр Романов также отметил, что «человеческий фактор» – это не обязательно ошибающиеся пилоты или инженеры. Сейчас гражданская авиация России переживает тяжелые времена: управляющих структур много, но фактически ни одно учреждение не несет ответственности.

«В прошлом году было много катастроф и выросло число человеческих жертв. Но ни одного чиновника не наказали. Эта бесконтрольность и безответственность и приводит к таким вещам. Авиация – сложная отрасль, которой должны управлять профессионалы, которые в этом разбираются», – заявил Романов.

Потеря пространственной ориентации пилотами, о которой сказали в МАК, происходит обычно из-за отказа авиагоризонтов в облаках или темное время суток. Кроме того, руководство компаний часто нарушает баланс между отдыхом и работой, из-за чего пилоты выходят на маршруты чрезвычайно усталыми.

«У нас запредельная продолжительность рабочих смен и минимальное, часто с нарушениями, время на отдых. В иностранных компаниях все наоборот. А у нас всем управляют алчные до наживы люди», – добавил летчик.

Из-за того же стремления извлечь выгоду к работе допускают суда с требующими устранения дефектами. Самой действенной мерой для уменьшения числа катастроф Романов, как и многие его коллеги, считает возвращение Министерства гражданской авиации. Чтобы отрасль возглавляли не сторонние управленцы, а те, кто досконально знает специфическую летную кухню.

<https://360tv.ru/news/tekst/oshibki-pilotov-ili-problemy-v-upravlenii-v-2018-godu-chislo-aviakatastrof-v-rossii-vyroslo-v-25-raza/>

### **РБК; 2019.03.20; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРИОСТАНОВИЛИ ЗАКУПКИ BOEING 737 MAX**

Российские авиакомпании Utair, «Уральские авиалинии», «Победа» и S7 приостановили контракты на поставку самолетов Boeing 737 MAX после катастрофы в Эфиопии. Об этом РБК сообщил зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

«Вчера состоялось заседание в Госдуме комитета по транспорту и строительству, на котором с докладом выступал Александр Юрчик. Мы задали вопрос в том числе о самолетах Boeing 737 MAX и действиях Минтранса. Юрчик ответил, что ряд авиакомпаний – «Победа», Utair, S7 и «Уральские авиалинии» – приостановили законтрактованные поставки самолетов данной модели на неопределенный срок», – сказал Афонский, добавив, что пауза в поставках сделана до выяснения обстоятельств крушения лайнера в Эфиопии.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» отказались комментировать РБК эту информацию. РБК направил запросы в Utair, S7 и «Победу».

На прошлой неделе гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев не исключил отказа от закупок уже заказанных для «Победы» Boeing 737 MAX, если не будет стопроцентной гарантии безопасности.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c9213f69a79470a4b4c7615>

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/world/article/613373-gosduma-priostanovka-boing-737-postavka>

<http://tass.ru/ekonomika/6236695>

<https://iz.ru/858384/2019-03-20/chetyre-rossiiskie-aviakompanii-priostanovili-zakupku-boeing-737-max>

<https://www.kommersant.ru/doc/3917386>

<https://echo.msk.ru/news/2392057-echo.html>

### **ТАСС; 2019.03.20; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ЛЕТОМ ЗАПУСТЯТ АВИАРЕЙСЫ В ЧЕТЫРЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ГОРОДА**

Новые регулярные авиарейсы из Южно-Сахалинска в Амурскую область, Хабаровский и Камчатский края по субсидированным тарифам начнут действовать с 1 июня 2019 года.

Об этом в среду сообщил временно исполняющий обязанности губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко на заседании регионального правительства.

«С начала лета к регулярным рейсам в Хабаровск и Владивосток добавятся рейсы еще в четыре дальневосточных города», – сообщил Лимаренко.

Он уточнил, что речь идет о Благовещенске, Петропавловске-Камчатском, Комсомольске-на-Амуре и Советской Гавани.

По его словам, транспортное сообщение между дальневосточными регионами будет осуществляться по субсидированным тарифам. Стоимость билетов из Южно-Сахалинска в Благовещенск и Петропавловск-Камчатский составит 5650 рублей, в Комсомольск-на-Амуре – 3750 рублей, в Советскую Гавань – 2300 рублей.

<https://tass.ru/obschestvo/6237170>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/21/reg-dfo/novye-rejsy-soediniat-sahalin-s-dalnevostochnymi-regionami.html>

### **ТАСС; 2019.03.20; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЬ ОБСЛУЖИЛ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ 5 МЛН ПАССАЖИРОВ**

Открытый в середине апреля прошлого года новый аэровокзальный комплекс аэропорта Симферополь уже принял около 5 млн пассажиров. Совместно с запуском автомобильной части Крымского моста это позволило принять на полуострове в 2018 году рекордное число туристов, сообщил в ходе совещания президента России Владимира Путина с членами правительства, на котором обсуждают итоги развития Крыма за последние пять лет, глава республики Сергей Аксенов.

«Новый аэропорт (новый терминал международного аэропорта Симферополь – прим. ТАСС) уже пропустил 5 млн пассажиров на сегодняшний день. Это колоссальные цифры. Исходя из этого мы получили в прошлом году колоссальный поток туристов – 6,8 млн человек», – сказал Аксенов.

Строительство нового аэровокзального комплекса аэропорта Симферополь началось в 2016 году. Он включает современный терминал для обслуживания 6,5 млн пассажиров в год. Аэровокзал стоимостью 32 млрд рублей построили за 22 месяца, первый рейс он принял в середине апреля 2018 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6238393>

### **ТАСС; 2019.03.20; ЭКСПЕРТ: БЕЗБАГАЖНЫЕ ТАРИФЫ «АЭРОФЛОТА» ПОЗВОЛЯТ ПОЛУЧИТЬ ПРЕМИУМ-УСЛУГИ ЗА МЕНЬШИЕ ДЕНЬГИ**

Введение безбагажных тарифов авиакомпаниями «Аэрофлот» и «Россия» даст возможность пассажирам использовать премиальный сервис за меньшие деньги. Такое мнение выразили в беседе с ТАСС в среду эксперты авиационной отрасли.

Ранее сообщалось, что авиакомпании «Аэрофлот» и «Россия» с 2 апреля вводят так называемые безбагажные тарифы на рейсах в города Италии и Германии. Они будут почти на треть дешевле по сравнению с обычными билетами в эконом-класс, включающими перевозку багажа.

Как пояснил руководитель интернет-портала Avia.ru Роман Гусаров, появление таких тарифов является общемировой тенденцией, так как они обеспечивают, в первую очередь, удобство для пассажиров, отправляющихся в путешествие только с ручной кладью. «Внедрение безбагажного тарифа удобно для пассажира, и на сегодняшний день – это главный вектор развития для авиакомпаний», – считает эксперт.

При этом, он убежден, что новшество никак не отразится на конкуренции между компаниями, входящими в группу «Аэрофлот» (в группу «Аэрофлот» входят авиакомпании «Россия», «Аэрофлот» и лоукостер «Победа» – прим.ТАСС). Гусаров напомним, что лоукостер «Победа» позиционируется в низкобюджетном сегменте с

минимальным сервисом, а авиакомпания «Аэрофлот» – перевозчик премиум-класса, и высокий уровень сервиса и услуг на борту не зависит от категории тарифа. «Совершенно очевидно, что «Аэрофлот» и «Россия» будут привлекать пассажиров других авиаперевозчиков – своих конкурентов», – добавил собеседник агентства.

Международная конкуренция

Руководитель аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, в свою очередь, считает, что введение безбагажного тарифа поможет исключить возможность перетока клиентов к конкурентам, поскольку процент пассажиров «Аэрофлота» и «России», летающих без багажа, достаточно высок. Также, эксперт отметил, что введение безбагажных тарифов не приведет к пересмотру в сторону ужесточения авиакомпаниями норм перевозки ручной клади. «У конкурентов «Аэрофлота» и «России» требования к перевозке ручной клади минимальные, подразумевающие только строгие ограничения по безопасности», – добавил эксперт.

Как считает Пантелеев, билеты с безбагажным тарифом будут особенно выгодны для тех, кто летит в командировки. «По своему опыту знаю, что ручная кладь весом до 10 кг более чем покрывает мои багажные потребности в командировке. У «Аэрофлота» очень удобные габариты ручной клади», – сказал он.

Также, по словам собеседника, авиакомпании группы «Аэрофлот» смогут активно конкурировать с национальными авиаперевозчиками Италии и Германии, несмотря на то, что такой тариф был введен иностранными авиакомпаниями достаточно давно.

Мнение «Аэрофлота»

В самом «Аэрофлоте» отметили, что введение безбагажных тарифов было сделано по многочисленным просьбам клиентов, которые совершают свои перелеты налегке. Заместитель генерального директора компании «Аэрофлот» по коммерции и финансам Андрей Чиханчин напомнил, что ранее из-за отсутствия в тарифной линейке безбагажных тарифов такие пассажиры вынуждены были оплачивать неоказанную им услугу – перевозку отсутствующего регистрируемого багажа.

По его мнению, введение безбагажного тарифа позволит авиакомпании расширить линейку предлагаемого продукта. «Теперь мы можем предложить оптимальные варианты и тем, кто хочет путешествовать налегке и недорого, и тем, кто хочет получить премиальный опыт полета», – подчеркнул он.

<https://tass.ru/ekonomika/6239717>

На ту же тему:

<https://rns.online/opinions/Zachem-aeroflotu-bezbagazhnie-tarifi-2019-03-20/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ФРАНЦИЯ В 2019 ГОДУ РАССЧИТЫВАЕТ ПРИВЛЕЧЬ БОЛЬШЕ ТУРИСТОВ ИЗ РФ ЗА СЧЕТ НОВЫХ АВИАРЕЙСОВ**

Франция по итогам 2019 года рассчитывает увеличить число российских туристов за счет появления в летнем расписании более 20 новых авиарейсов между двумя странами, сообщила порталу «Интерфакс-Туризм» глава представительства в России и СНГ агентства по развитию туризма во Франции (Atout France) Инесса Короткова.

«В 2018 году мы приняли более 800 тыс. российских туристов, это на 3-4% больше, чем годом ранее. Но в 2019 году мы рассчитываем на более серьезный рост турпотока за счет появления более чем 20 новых авиарейсов между Россией и Францией», – сказала она в ходе крупнейшей выставки для профессионалов туризма Rendez-vous en France в Марселе. И.Короткова напомнила, что в летнем сезоне 2019 года в связи с пересмотром межправительственного авиационного соглашения между Россией и Францией авиакомпании начнут возить пассажиров, в том числе, в те города, куда никогда не было прямых рейсов из российских городов.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» полетит в Бордо и Монпелье из Домодедово. Кроме того, из нового московского аэропорта Жуковский перевозчик запланировал рейсы

в Ниццу и Париж. Также в Ниццу и Париж из Москвы и Санкт-Петербурга поставит рейсы S7. «Аэрофлот» и французская компания Aigle Azur будут возить туристов в Марсель», – рассказала представитель Atout France.

Она добавила, что посольство Франции сейчас выдает россиянам шенгенские визы в течение 48 часов. «Фактически для туристов сейчас нет проблемы получить визу, это очень просто», – сказала И.Короткова.

### **ТАСС; 2019.03.20; UTAIR НЕ ВИДИТ РИСКОВ БАНКРОТСТВА В СВЯЗИ С ИСКАМИ ЧЕТЫРЕХ КОНТРАГЕНТОВ**

Авиакомпания Utair заявила об отсутствии рисков банкротства из-за поданных ранее исков четырех контрагентов, сообщили ТАСС в пресс-службе перевозчика.

19 и 20 марта компании «Юган-Юнион Кард», «Интер», «Флеш лайт капитал» и «Гидпромэнергострой» подали иски о банкротстве Utair в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа. Иски судом зарегистрированы, но к производству не приняты. Суммы исков составляют от 308 тыс. до 380 тыс. рублей.

«Задолженность незначительная, и выплатить 1,5 млн рублей по сумме всех исков не составляет трудности для авиакомпании, но справедливость такого решения является предметом арбитражного разбирательства. Из-за минимального размера задолженности риск начала процедур банкротства авиакомпании отсутствует», – сказал собеседник агентства.

По его словам, задолженность не связана с исполнением обязательств по кредитным договорам и лизинговым сделкам.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России (в 2018 году перевезла более 7,9 млн человек) – в настоящее время испытывает финансовые трудности. В 2015 году авиаперевозчик заключил соглашение с 11 банками по двум синдицированным кредитам – на 18,9 млрд рублей (снижен до 15,4 млрд рублей) с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд рублей с погашением в 2027 году. Кроме того, «Ютэйр» привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году. В декабре 2018 года перевозчик не заплатил 1 млрд рублей процентов по кредиту на 15,4 млрд рублей.

По данным «Ведомостей», в начале февраля банки проголосовали против того, чтобы требовать от авиакомпании досрочного погашения кредита и списывать средства с ее счетов в размере невыплаченных процентов по кредиту. Это могло бы привести к остановке деятельности Utair.

<https://tass.ru/ekonomika/6238390>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; ЧЕТЫРЕ КОНТРАГЕНТА ПОДАЛИ В СУД ИСКИ О БАНКРОТСТВЕ «ЮТЭЙР»**

Четыре контрагента авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) подали в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа иски о банкротстве авиаперевозчика, следует из картотеки арбитражных дел.

Во вторник, 19 марта, иск подало ООО «Финансовая компания «Флеш лайт капитал», сумма исковых требований составляет 308,1 тыс. рублей. В среду иски поступили от ООО «ЮЮК» с суммой требований 379,7 тыс. рублей, ООО «Компания «Интер» – 339,8 тыс. рублей и ООО «Гидпромэнергострой» – 363,2 тыс. рублей.

Иски в производство пока не приняты.

«ЮТэйр», которая является одной из крупнейших авиакомпаний РФ, в настоящее время испытывает финансовые трудности. По двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие – «Траст», «Россия», Сбербанк), перевозчик должен 38,6 млрд рублей. По одному из кредитов – на 18,9 млрд рублей – «ЮТэйр» допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации.



Ранее «Флеш лайт капитал», «Гидпромэнергострой», «Компания «Интер» и «ЮЮК» сообщили о намерении обратиться в суд с исками о банкротстве «ЮТэйр». Компании ссылаются на то, что в течение трех месяцев «ЮТэйр» не исполняла обязательства, общая сумма требований к авиаперевозчику составляет около 1,5 млн рублей.

В пресс-службе «ЮТэйр» «Интерфаксу» ранее сообщили, что данная задолженность вытекает из хозяйственной деятельностью авиакомпании и не связана с исполнением обязательств по кредитным договорам и лизинговым сделкам. В компании также отмечали, что из-за минимального размера долга риск признания «ЮТэйр» банкротом отсутствует.

Источник «Интерфакса» в банковских кругах, знакомый с ситуацией, считает, что «ЮТэйр», «судя по всему, готовит защиту от банкротства со стороны агрессивных или неконструктивных кредиторов».

«Такой механизм практикуют. Суть в том, что в рамках дела о банкротстве выстраивается очередь из более мелких кредиторов, которая препятствует быстрому рассмотрению заявлений других кредиторов. Заявления судом рассматриваются в порядке их поступления, по ходу рассмотрения требования кредиторов удовлетворяются должником. Тем самым «ЮТэйр» пытается обеспечить себе достаточное количество времени для планового завершения реструктуризации», – отмечал источник.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Финансовая компания «Флеш лайт капитал» зарегистрировано в Москве в 2015 году. Уставный капитал компании – 10 тыс. рублей, основной вид деятельности – предоставление финуслуг. Единственным собственником компании является ее гендиректор Татьяна Ермолова.

ООО «ЮЮК» и ООО «Компания «Интер» также зарегистрированы в Москве. «ЮЮК» занимается предоставлением финуслуг, «Компания «Интер» осуществляет деятельность по обработке данных, размещению информации. ООО «Гидпромэнергострой» зарегистрировано в Сургуте, компания занимается строительством зданий.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» УВЕЛИЧИЛО ПАССАЖИРОПОТОК В ФЕВРАЛЕ НА 18,6%**

Пассажиропоток «Шереметьево» в феврале 2019 года увеличился на 18,6% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, до 3,295 млн человек, сообщил аэропорт.

На внутренних воздушных линиях (ВВЛ) перевозки через «Шереметьево» увеличились на 24,3%, до 1,617 млн человек. На международных линиях (МВЛ) пассажиропоток вырос на 13,5%, до 1,678 млн человек. Объем взлетно-посадочных операций (ВПО) в «Шереметьево» за прошлый месяц возрос на 19,9%, до 27,932 тыс.

По итогам января-февраля 2019 года пассажиропоток «Шереметьево» вырос на 18%, до 6,885 млн человек: на ВВЛ показатель увеличился на 23,5%, до 3,343 млн человек, на МВЛ – на 13,2%, до 3,542 млн пассажиров.

Наиболее популярными зарубежными направлениями в январе-феврале 2019 г. стали Бангкок, Париж, Ереван, Прага, Пхукет, а среди внутрироссийских направлений повышенным спросом пользовались рейсы в Санкт-Петербург, Сочи, Екатеринбург, Краснодар, Симферополь.

«На рост пассажиропотока «Шереметьево» по итогам первых двух месяцев 2019 г. наибольшее влияние оказали авиакомпании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), Nord Wind, «Россия», «Икар», Air France, Air Astana», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» в феврале 2019 г. вырос на 10,7%, до 1,35 млн человек. Третий аэропорт Московского авиаузла – «Домодедово» – пока не публиковал операционные результаты за прошлый месяц.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; «НОРДАВИА» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В УФУ И РОСТОВ-НА-ДОНУ, ИЗ САМАРЫ В АЛМА-АТУ**

Авиакомпания «Нордавиа – региональные авиалинии» с 13 апреля 2019 года открывает новые регулярные рейсы из Санкт-Петербурга в Уфу, с 19 апреля – из Санкт-Петербурга в Ростов-на-Дону, сообщает пресс-служба компании.

Полеты из аэропорта «Пулково» в Уфу будут выполняться четыре раза в неделю – по понедельникам, четвергам, пятницам и субботам. В Ростов-на-Дону рейсы будут по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям.

Рейсы будут осуществляться на Boeing-737.

Авиакомпания Nordwind в июне откроет прямое регулярное сообщение между Самарой и Алма-Атой, сообщает пресс-служба самарского аэропорта «Курумоч» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова»).

Первый рейс запланирован на 7 июня, вылеты будут осуществляться по пятницам.

Для перевозки будет использоваться Boeing 737-800.

«Рейс из Самары в Казахстан – новый для авиакомпании, в текущем расписании полеты в Алма-Ату из аэропорта «Курумоч» не выполняются», – говорится в пресс-релизе.

С 12 апреля «Нордавиа» увеличит частоту рейсов на направлении Петербург-Самара до 9 в неделю, а с 3 июня 2019 года – до 12 в неделю. С 4 июня вырастет количество рейсов до 6 раз в неделю на маршруте Петербург-Симферополь. С 10 апреля 2019 года «Нордавиа» увеличит периодичность выполнения рейсов до 4 в неделю из «Пулково» в Тбилиси.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; «НОРДАВИА» НАЧИНАЕТ РАБОТАТЬ ПОД НОВЫМ БРЕНДОМ SMARTAVIA**

Авиакомпания «Нордавиа» начинает работать под новым брендом Smartavia, презентация, посвященная ребрендингу, состоялась в среду в Москве.

По словам гендиректора авиакомпании Сергея Савостина, который провел презентацию, кроме смены названия планируется обновить ливреи самолетов, формы бортпроводников, создать «принципиально новую систему электронной коммерции» и стандартов обслуживания пассажиров, сформировать новую тарифную линейку. Поставка первого самолета Boeing-737 в новой ливрее ожидается в апреле этого года, затем, до июля, компания получит еще пять новых машин. В дальнейшем планируется перекрасить и часть текущего флота, добавил С.Савостин.

О том, что «Нордавиа» планирует ребрендинг, стало известно еще в 2017 году, но деталей компания не раскрывала, отмечая лишь, что это может произойти к весне 2019 года. В среду С.Савостин сообщил, что процесс должен завершиться до конца года.

С переходом на новое название Smartavia останется «классической магистральной авиакомпанией, ориентированной на регулярные и чартерные перевозки внутри РФ и за ее пределами», заявляют в компании.

«Нордавиа» базируется в аэропортах Архангельска, Санкт-Петербурга и Москвы, самолетный парк состоит из 11 среднемагистральных Boeing-737. По итогам 2018 года компания перевезла почти 1,2 млн пассажиров, войдя в двадцатку крупнейших авиакомпаний РФ. Бенефициаром «Нордавиа» является бизнесмен Сергей Кузнецов (через холдинг Sky Invest), часть акций – у менеджеров перевозчика.

«Нордавиа» работает в альянсе с авиакомпанией Red Wings, на 100% принадлежащей лизинговой «Ильюшин Финанс Ко» (входит в ПАО «ОАК») – у них единая маршрутная сеть и самолетный парк. В прошлом году Red Wings тоже поменяла фирменный стиль, обновив ливреи самолетов (в парке компании машины семейства А320 и Ту-204) и костюмы экипажей.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; RED WINGS ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ПОЛЕТОВ НА ТУ-204**

Red Wings вывела из эксплуатации все пять находящихся в ее парке отечественных самолетов Ту-204, сообщил гендиректор компании Евгений Ключарев журналистам в среду.

«Мы закончили их эксплуатацию. Формально они есть в свидетельстве эксплуатанта, мы поддерживаем их летную годность, но эксплуатировать не планируем», – сказал глава Red Wings, уточнив, что полеты на Ту-204 компания прекратила в октябре.

Все самолеты, по его словам, находятся в операционном лизинге по договору с «Ильюшин Финанс Ко» (входит в ПАО «ОАК» (MOEX: UNAC)), материнской компанией Red Wings.

«Пока мы договорились с «Ильюшиным» – мы сейчас в очередной раз пересматриваем лизинговые ставки – что пока они (Ту-204 – ИФ) у нас», – добавил Е.Ключарев.

О том, что Red Wings думает о выводе из парка Ту-204, Е.Ключарев сообщал в сентябре прошлого года. Причиной он называл низкую топливную эффективность этих самолетов.

До этого компания жаловалась на проблемы с ресурсом машин. По договору и спецификации ресурс составляет 25 тыс. взлет-посадок, однако «Туполев» подтвердил ресурс только на 8 тыс. циклов, пояснил Е.Ключарев. Позднее он сообщал, что вопрос с ресурсом удалось решить: он был продлен производителем до 10 тыс. взлет-посадок, обсуждалось продление до 12 тыс.

Ту-204 – среднемагистральный узкофюзеляжный самолет, разработанный в конце 1980-х – начале 1990-х годов в ОКБ Туполева. Производился с 1990 года на заводе «Авиастар-СП» в Ульяновске, с 1996 г. – на КАПО имени С.П. Горбунова в Казани.

Кроме Ту-204 в парке Red Wings сейчас восемь узкофюзеляжных А321 и четыре А320 (ожидается поставка ещё четырех).

### **ТАСС; 2019.03.20; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» САМОСТОЯТЕЛЬНО ОТОЗВАЛИ 67 ДОПУСКОВ НА ПОЛЕТЫ В СТРАНЫ СНГ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» самостоятельно отозвала в **Росавиации** допуски на полеты по 67 маршрутам из городов России в страны СНГ. Об этом сообщили в среду ТАСС в пресс-службе авиаперевозчика.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» самостоятельно отозвала в **Росавиации** допуски на полеты на некоторые маршруты в рамках усовершенствования маршрутной сети. Эти шаги предприняты для повышения эффективности авиакомпании и не повлияют на общий объем ее деятельности или качество оказываемых услуг», – сказали в пресс-службе.

В приказе **Росавиации** от 19 марта фигурируют 67 маршрутов из Екатеринбурга, Санкт-Петербурга, Волгограда, Уфы и других городов России в города Грузии, Армении, Таджикистана, Казахстана, Молдавии и Киргизии.

«Большая часть допусков отозвана по маршрутам, которые никогда ранее не выполнялись, поскольку получение допусков изначально не означает, что такие рейсы непременно появятся. Допуск к полетам по маршруту – это необходимый документ для начала планирования таких перелетов. Но внедрение этих рейсов в расписание зависит от многих факторов, в том числе экономической ситуации и востребованности направления», – пояснили в пресс-службе.

«Уральские авиалинии» являются одной из крупнейших российских авиакомпаний, согласно рейтингу **Росавиации** за январь-ноябрь 2018 года. В 2018 году было перевезено более 9 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ural-news/6238711>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.20; РФ ПОТРАТИТ ДО 1,8 МЛРД РУБ. НА ДОРАБОТКУ ВЕРТОЛЕТА МИ-38 ДЛЯ ЭКСПОРТНЫХ ПРОДАЖ**

Минпромторг РФ объявил конкурс на проведение опытно-конструкторских работ для расширения эксплуатационных характеристик многоцелевого вертолета Ми-38, свидетельствуют материалы сайта госзакупок.

Победитель конкурса должен добиться, чтобы вертолет взлетал и садился на площадки ограниченного размера, совершал полеты при низких температурах и обледенении. Предстоит также испытать новый рулевой винт и увеличить ресурсы агрегатов и систем вертолета.

Все работы должны быть завершены до декабря 2021 года. Максимальная стоимость контракта – 1,78 млрд руб. Цель работ – обеспечить «успешное продвижение этого вертолета на мировые рынки сбыта».

Средний многоцелевой Ми-38, разработанный Московским вертолетным заводом им. М.Л.Миля (входит в АО «Вертолеты России»), занимает нишу между Ми-8 и тяжелым Ми-26. Оснащен силовой установкой с двумя двигателями ТВ7-117В производства АО «ОДК-Климов». Может применяться для перевозки грузов и пассажиров, в том числе в исполнении VIP, использоваться в качестве поисково-спасательного вертолета.

### **ТАСС; 2019.03.20; СЕНАТ США НАМЕРЕН ПРОВЕСТИ СЛУШАНИЯ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ С УЧАСТИЕМ BOEING**

Подкомитет по авиации и космосу в комитете Сената Конгресса по торговле, науке и транспорту проведет 27 марта слушания по авиабезопасности с участием представителей американских профильных ведомств, а в ближайшем будущем намерен также провести аналогичные слушания с участием представителей компании Boeing. Об этом сообщается в среду на сайте комитета.

На первых слушаниях 27 марта будет присутствовать представители Федерального авиационного управления (ФАУ) США, **министерства транспорта** и Управления транспортной безопасности. Будут обсуждаться вопросы обеспечения безопасности авиаперевозок в свете авиакатастроф в Эфиопии и Индонезии. Дата слушаний с участием представителей Boeing пока не назначена. «Комитет намерен в ближайшем будущем провести еще одни слушания на тему безопасности авиаполетов с участием представителей отрасли, в том числе компании Boeing, других авиапроизводителей, пилотов авиалиний и других участников», – отмечается в заявлении.

Федеральное авиационное управление (ФАУ) США объявило о том, что занимается проверкой предлагаемого компанией Boeing обновленного программного обеспечения (ПО) для систем, применяемых в самолетах Boeing 737 MAX. Об этом сообщило в среду агентство Reuters со ссылкой на заявление ведомства.

16 марта Boeing заявила, что планирует выпустить обновленное программное обеспечение для систем, применяемых в ее самолетах Boeing 737 MAX, в течение 7-10 дней. В заявлении компании отмечалось, что в течение нескольких месяцев после падения первого самолета Boeing 737 MAX индонезийской авиакомпании Lion Air в Boeing «разрабатывали модификации программного обеспечения для управления полетом Boeing 737 MAX».

13 марта власти США предположили, что обновление программного обеспечения самолетов Boeing 737 MAX для их большей безопасности займет несколько месяцев.

<https://tass.ru/ekonomika/6241338>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ США ВЫДАЕТ ПОВЕСТКИ В РАМКАХ РАССЛЕДОВАНИЯ О СЕРТИФИКАЦИИ САМОЛЕТОВ BOEING 737 MAX**

Прокуроры Министерства юстиции США выдали несколько повесток в рамках расследования по сертификации самолетов Boeing 737 Max Федеральным авиационным управлением США (FAA), сообщает CNN со ссылкой на информированные источники.

По данным собеседников телеканала, следователи запросили у компании Boeing данные о процедурах безопасности и сертификации, включая учебные пособия для пилотов, а также информацию о том, как компания продавала новые самолеты.

Отмечается, что следователи изучают, каким образом компания сертифицировала свой самолет как безопасный и данные об этой процедуре, которые были предоставлены FAA.

Телеканал уточняет, что расследование ведут отделение ФБР в Сиэтле и уголовный отдел Министерства юстиции в Вашингтоне.

ФБР присоединилось к уголовному расследованию по сертификации самолета Boeing 737-Max, сообщает Seattle Times.

Издание отмечает, что Федеральное бюро расследований ФБР будет играть вспомогательную роль в расследовании, которое ведет департамент транспорта с целью выяснить детали процесса утверждения модели самолета, который был вовлечен в две смертельные аварии.

Представитель Boeing не стал комментировать ситуацию, сославшись на заявление, опубликованное в начале недели, согласно которому компания «не отвечает или не комментирует вопросы, касающиеся юридических моментов, будь то внутренние, судебные или правительственные запросы».

### **ИНТЕРФАКС; 2019.03.21; ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПО ДЛЯ BOEING 737 MAX ПИЛОТАМ ПОТРЕБУЕТСЯ ПЕРЕПОДГОТОВКА – АВИАКОМПАНИЯ**

Компания Boeing продолжает разработку, тестирование и обновление программного обеспечения (ПО) для самолетов семейства 737 MAX и решение проблем, связанных с системой Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS, «Увеличение характеристик системы маневрирования»), сообщила Ассоциация пилотов авиакомпаний Southwest Airlines.

По ее оценкам, внедрение нового ПО потребует переподготовки всех пилотов, летающих на Boeing 737 MAX, в настоящее время авиакомпания прилагает усилия, чтобы получить для этого дополнительные материалы и документы.

Boeing занялся совершенствованием системы MCAS уже после аварии самолета индонезийской авиакомпании Lion Air в октябре прошлого года. Решение проблемы приобрело особую актуальность и срочность после крушения на прошлой неделе лайнера в Эфиопии.

Представитель Boeing сообщил, что переподготовка пилотов будет организована производителем, однако не раскрыл детали того, как и когда это планируется осуществить.

Как сообщалось, **минтранс** США проводит расследование в отношении того, на каком основании американское Управление гражданской авиации санкционировало эксплуатацию самолетов Boeing-737 семейства MAX.

Расследование касается, главным образом, системы MCAS.

По данным властей, именно эта система могла стать причиной катастроф в Индонезии и Эфиопии. Ее внедрение стало необходимым из-за особенностей конструкции нового «Боинга».

737 MAX получил новые двигатели, оказавшиеся чуть большего диаметра и большей мощности, чем на предшественнике 737-800 NG. Их пришлось вынести вперед и немного

поднять, что изменило поведение самолета в воздухе, и у него появилась тенденция к «кабрированию» – он стал как бы немного «задирать нос». Такое поведение самолета в воздухе надо было как-то исправлять, потому что неконтролируемое кабрирование может привести к потере скорости, а это чревато сваливанием и пилотам требовалось слегка опускать нос лайнера.