



Ежедневный мониторинг СМИ

09 АПРЕЛЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ДАРЬЯ НИКОЛАЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.04.09; ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ УКЛАДЫВАЮТ В КОНТРАКТ; МИНТРАНС РЕГЛАМЕНТИРОВАЛ ОПЛАТУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ ИЗ БЮДЖЕТОВ	4
КП ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.04.09; В ПРИМОРЬЕ ПРИЕХАЛ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ОЦЕНИТ ПРОШЛОГОДНИЙ РЕМОНТ ДОРОГ И ОБСУДИТ ПЛАНЫ НА 2019 ГОД	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.04.08; ДИТРИХ ПРЕДСТАВИЛ СЕНАТОРАМ НОВОГО ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА	5
МК ТУВА; 2019.04.08; ЭКСПЕРТЫ О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ГЛАВА ТУВЫ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО И ЛОГИЧНО ВЫСТРОИЛ СВОЮ ПОЗИЦИЮ; КРОМЕ ЖД НЕТ ДРУГОГО ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЛАГОСОСТОЯНИЯ ЖИТЕЛЕЙ ТУВЫ.....	6
73 ОНЛАЙН; 2019.04.08; ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ПРИМЕНЯТЬ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И МАТЕРИАЛЫ.....	8
РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.08; ДОКЛАД О ПЛАНАХ ПЕРЕДАЧИ СЕВМОРПОРТА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ПРЕДСТАВЯТ ДО 15 АПРЕЛЯ.....	9
ТАСС; 2019.04.08; ПРОЕКТ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПОВЫСИТ ВОЗМОЖНОСТИ МОРСКОГО ПОРТА ПОЧТИ В 10 РАЗ.....	9
ТАСС; 2019.04.08; РБК: МИНФИН ОДОБРИЛ ОБНУЛЕНИЕ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ	10
ТАСС; 2019.04.08; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ ОБНОВИТЬ ОБСЛУЖИВАЮЩИЙ ФЛОТ РОСТОВСКОГО ПОРТА	10
ТАСС; 2019.04.08; ПОДРЯДЧИКИ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ОПРЕДЕЛЕННЫ К 15 МАЯ.....	11
ТАСС; 2019.04.08; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В КБР ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ	11
ТАСС; 2019.04.08; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА 17 ДОРОЖНЫХ УЧАСТКОВ	12
ТАСС; 2019.04.08; ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ НАЧНЕТ РЕМОНТ ТРЕХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС НА СРЕДСТВА НАЦПРОЕКТА.....	13
ТАСС; 2019.04.08; СТАЦИОНАРНЫЕ ПУНКТЫ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ СТАВРОПОЛЬЯ.....	13
ТАСС; 2019.04.08; ЧЕЛЯБИНСКОЕ УФАС ПРЕДПИСАЛО ОТМЕНИТЬ ИТОГИ АУКЦИОНА НА РЕМОНТ 18 УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ	14
РБК Н.НОВГОРОД; 2019.04.08; ВЛАСТИ РЕГИОНА НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 600 МЛН РУБ. НА СОДЕРЖАНИЕ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ	14
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ, СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.04.09; ХОЛОДНЫЙ РАСЧЕТ: РОССИЯ НАРАЩИВАЕТ ВЛИЯНИЕ В АРКТИКЕ; ПРИЗНАНИЕ ЧАСТИ ШЕЛЬФА ТЕРРИТОРИЕЙ РФ И РАСШИРЕНИЕ ЕЕ НА 1,2 МЛН КВ. КМ УСКОРЯТ РАЗВИТИЕ РЕГИОНА	15
РБК; 2019.04.08; БИЗНЕСМЕНЫ РАССКАЗАЛИ О ВТОРЖЕНИИ «ХАЙПОВЫХ» ТЕХНОЛОГИЙ	17
ВЕДОМОСТИ; 2019.04.08; КОМПАНИЯ ИГОРЯ ЧАЙКИ СОЗДАСТ В МОСКВЕ НОВЫЙ БИЗНЕС ПОД МОСГОРТРАНС И РЖД.....	20

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.08; АВТОШКОЛЫ ЖДУТ ИНСПЕКТОРОВ В ГОСТИ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ НАЧАЛА ПРОВЕРЯТЬ УЧЕБНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ.....	21
ТАСС; 2019.04.08; МВД И МЭР ДОГОВОРИЛИСЬ О СЛИЯНИИ «ПЛОЩАДКИ» И «ГОРОДА» ПРИ СДАЧЕ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА.....	22
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ КОЗАЧЕНКО, БОГДАН СТЕПОВОЙ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.04.08; ВАИ ГЛАЗА КАК ТОРМОЗА: ВОЕННЫЕ ВИДЕОКАМЕРЫ ЗАФИКСИРУЮТ НАРУШЕНИЯ ПДД; ПО ДАННЫМ АРМЕЙСКИХ РАДАРОВ И РЕГИСТРАТОРОВ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ И ГРАЖДАНСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ	23
ВЕДОМОСТИ; АЛЕНА СУХАРЕВСКАЯ, ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2019.04.08; «МОСГОРТРАНС» НЕДОВОЛЕН КАЧЕСТВОМ WIFI В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ; ОН ВИНИТ ПРОВАЙДЕРА – «ДОЧКУ» «МЕГАФОНА» NETVUNET	25
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; НАЗВАНО ЧИСЛО ОШТРАФОВАННЫХ В МОСКВЕ ЗА ВЫЕЗД НА «ВАФЕЛЬНИЦУ» ВОДИТЕЛЕЙ	26
КОММЕРСАНТЬ; 2019.04.08; КОМИССИЯ ПО БОРЬБЕ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ВЫЯВИЛА ПЕРВЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ.....	27
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; ЖИТЕЛИ КАЛУГИ БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН	27
РБК; ОКСАНА СОТНИК; 2019.04.08; НА ПРОЕКТ ДОРОГИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ КАМУ НАПРАВЯТ ПОЛМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ	27
РБК КРАСНОЯРСК; 2019.04.08; НА КАКИХ АВТОБУСАХ КРАСНОЯРСКА МОЖНО ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД БЕЗНАЛИЧНЫМ СПОСОБОМ	28
РБК; 2019.04.08; БОЛЕЕ 50% ЖИТЕЛЕЙ ДОНА НЕДОВОЛЬНЫ КАЧЕСТВОМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	29
РБК ТАТАРСТАН; ТАТЬЯНА РЕНКОВА, АЛЕКСЕЙ БЛИНОВ; 2019.04.08; ТРАМВАЙНОЕ ЛОББИ: КАЗАНЬ МОЖЕТ ПОТРАТИТЬ МИЛЛИОНЫ НА ПРОБЛЕМНЫЕ ВАГОНЫ	29
РБК РОСТОВ; 2019.04.08; УФАС ОТМЕНИЛО КОНТРАКТ НА РЕМОНТ МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА В РО ЗА 35 МЛН РУБ.	31
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ СОЦИАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ КАРТУ ОФОРМИЛИ 6 ТЫС. ЧЕЛОВЕК	32
ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ИЩЕНКО; 2019.04.09; «ЯНДЕКС.ДРАЙВ» ВВЕЛ ФИКСИРОВАННЫЕ ЦЕНЫ ПОЕЗДОК; ТАКСИ ТАКОЙ ПОДХОД ПОМОГ НАРАСТИТЬ БИЗНЕС: ЛЮДЯМ ТАК ПСИХОЛОГИЧЕСКИ ПРОЩЕ.....	32
КОММЕРСАНТЬ; 2019.04.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ВОЗМЕЩЕНИЯ РЖД ПОТЕРЬ ОТ ЛЬГОТНЫХ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА	33
РБК ПЕРМЬ; 2019.04.08; В ПРИКАМЬЕ НАЧАЛИ ЛИКВИДАЦИЮ ПРОЕКТИРОВЩИКА ВОКЗАЛА ПЕРМЬ-II	33
РБК; МАРИЯ КУТЕПОВА; 2019.04.08; КОРЕЯ ПРЕДЛАГАЕТ ЛОКАЛИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВСМ НА УРАЛЕ	34
ТАСС; 2019.04.08; ДВЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПАРЫ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ ВВЕЛИ В ДАГЕСТАНЕ	35
ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ОСТАНОВКУ БУДУТ ДЕЛАТЬ «ЛАСТОЧКИ» В КАРЕЛИИ	35
РБК Н.НОВГОРОД; 2019.04.08; ГЖД В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ СНИЗИЛА ПОГРУЗКУ ГРУЗОВ НА 2,5%	36
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.04.08; «УРАЛВАГОНЗАВОД» ВЕРНЕТСЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ; ПРЕДПРИЯТИЕ ХОЧЕТ ДОВЕСТИ ИХ ДОЛЮ В ОБЩЕМ ВЫПУСКЕ ДО 90%	36

КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ИРИНА САЛОВА; 2019.04.09; НЕПРОСТОЙ СЕВМОРПУТЬ	37
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.09; «ЗВЕЗДА» ВЫХОДИТ НА ЛЕД; ВЕРФЬ ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА АРКТИЧЕСКИЙ СПГ-ТАНКЕР С «СОВКОМФЛОТОМ»	40
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.08; ГАЗОВОЗЫ СТАНОВЯТСЯ ВСЕ БЮДЖЕТНЕЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОТРАТИТ НА НИХ 53 МЛРД РУБЛЕЙ.....	41
КОММЕРСАНТЬ; 2019.04.09; САМОЛЕТ ДЛЯ АУТСАЙДЕРОВ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ О ТОМ, ПОЧЕМУ ПОКУПАТЕЛЕЙ SSJ ПРЕСЛЕДУЮТ ПРОБЛЕМЫ.....	43
РБК НОВОСИБИРСК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2019.04.08; ПОЧЕМУ В НОВОСИБИРСКЕ ВЫРОСЛИ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ	43
РБК УФА; АЛЬФИЯ КУТЛУЕВА; 2019.04.08; АЭРОПОРТ НЕФТЕКАМСКА ПЛАНИРУЮТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ЗА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СЧЕТ	44
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ИВАН САФРОНОВ; 2019.04.08; SUPERJET ВЗЛЕТЯТ ЗА СЧЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ; INTERJET ПРОСИТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДВИГАТЕЛИ В ДОЛГ	45
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.04.08; УЛЕТНЫЕ ЦЕНЫ: НАЗВАНЫ САМЫЕ ВЫГОДНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ АВИАПУТЕШЕСТВИЙ\$ ПЕРЕЛЕТЫ ПО РОССИИ ДОРОЖАЮТ СИЛЬНЕЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ	46

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЬ; ДАРЬЯ НИКОЛАЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.04.09; ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ УКЛАДЫВАЮТ В КОНТРАКТ; МИНТРАНС РЕГЛАМЕНТИРОВАЛ ОПЛАТУ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ ИЗ БЮДЖЕТОВ

Минтранс опубликовал проект постановления Белого дома о правилах заключения контрактов жизненного цикла – инструмента, позволяющего растянуть оплату инфраструктурных строек на весь период эксплуатации объектов. По мнению экспертов, разработка ведомства решит только ряд вопросов в дорожном строительстве – самой дорогой части **нацпроектов** стоимостью 6,3 трлн руб. В прочих отраслях инвесторы по-прежнему будут предпочитать концессии: при действующем законе о контрактной системе контракты жизненного цикла несут для них слишком большие риски.

Минтранс опубликовал на regulation.gov.ru проект постановления Белого дома о новых правилах заключения контрактов жизненного цикла (КЖЦ – долгосрочные госконтракты, по которым исполнитель должен обеспечить не только строительство, но и эксплуатацию объекта). Сейчас КЖЦ реализуются преимущественно в дорожной сфере, в целом в РФ их не больше двух десятков, хотя власти с 2010-х годов говорят о большом потенциале их применения в строительстве социальных и инфраструктурных объектов. **Минтранс** предлагает использовать эту модель для достижения к 2024 году национальных целей развития – проект ведомства нацелен на введение регламентов процедуры заключения КЖЦ и формирования их начальной цены. В частности, они допускают возможность учета в таких контрактах, кроме проектирования, строительства, ввода в эксплуатацию и самой эксплуатации объектов, еще и цены их будущей реконструкции. Отметим, что среди **нацпроектов** самым дорогим для бюджета является именно инфраструктурный проект – расходы федерального бюджета на него составят 6,3 трлн руб.

Проект постановления явно разрабатывался под автодорожную сферу – в частности, проект правил требует традиционного для нее технологического и ценового аудита (ТЦА), включение в контракты эксплуатационной фазы также предусмотрено только для проектов дорожного строительства. Напомним, ТЦА применяется для борьбы с завышениями сметной стоимости строек за бюджетный счет: так, для строек дороже 1,5 млрд руб. с 2018 года требуется обоснование инвестиций – оно проводится до выделения бюджетных средств и подготовки проектной документации, а его итоги уже проверяются в рамках ТЦА. В ходе аудита оценивается, в частности, обоснованность расходов, сроков и места размещения объекта.

Как отмечают эксперты, разработка **Минтранса** не решает главных проблем применения контрактов жизненного цикла при госзакупках, в первую очередь требуемой ФЗ-44 жесткой фиксации цены, притом что в течение жизненного цикла могут возникать обстоятельства, ведущие к дополнительным затратам. Проблемной зоной остается и необходимость приемки и оплаты очередного этапа работ в течение 30 дней вместо фиксированных платежей заказчика на этапе эксплуатации объекта. Риском для подрядчика является и возможность расторжения контракта заказчиком в одностороннем порядке, что лишает исполнителя гарантий компенсации понесенных расходов и потерь.

«Это продолжение истории с попытками встроить сложный инвестиционный механизм КЖЦ в консервативный и неприменимый для таких проектов закон о госзакупках. К сожалению, к существенному росту интереса к КЖЦ данные правки не приведут», – отмечает исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко. По его словам, на контракты на проектирование, реконструкцию и ввод в эксплуатацию федеральных и региональных дорог документ повлияет позитивно. В прочих же отраслях «квалифицированные инвесторы все также будут склоняться к концессионным

соглашениям даже для создания бесплатных объектов инфраструктуры, невзирая на пока не устраненные риски «башкирского дела», резюмирует эксперт. Напомним, в ходе «башкирского дела» ФАС пыталась признать госзакупкой концессию, предусматривавшую полную оплату бюджетом расходов на строительство дороги Стерлитамак-Магнитогорск, что вызвало так и не завершившиеся споры службы и Минэкономики о природе таких соглашений.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938195>

КП ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.04.09; В ПРИМОРЬЕ ПРИЕХАЛ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ОЦЕНИТ ПРОШЛОГОДНИЙ РЕМОНТ ДОРОГ И ОБСУДИТ ПЛАНЫ НА 2019 ГОД

В Приморье приехал министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Во вторник, 9 апреля, федеральный чиновник ездит по дорогам края, обсудит планы на 2019 год и проинспектирует прошлогоднюю работу.

Власти встретятся с министром в рамках обсуждения нового моста через реку Артемовка. Планируется, что конструкция значительно сократит путь из Владивостока до Находки напрямую – примерно на полчаса. Таким образом, мост позволит оказаться в обход Артема и других поселков сразу в Шкотово.

Помимо этого, на встрече обсудят реализацию национального проекта «Безопасные и качественные дороги», ремонт печально знаменитого Рудневского моста во Владивостоке и открытие моста через реку Литовка.

<https://www.dv.kp.ru/online/news/3441611/>

На ту же тему:

http://www.vl.aif.ru/society/ministr_transporta_rossii_ocenit_sostoyanie_primorskih_dorog

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2019.04.08; ДИТРИХ ПРЕДСТАВИЛ СЕНАТОРАМ НОВОГО ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА

Важно не потерять темпов взаимодействия между Минтрансом и Советом Федерации. Об этом заявил глава министерства Евгений Дитрих, представляя членам Комитета палаты по экономической политике нового статс-секретаря и своего заместителя Дмитрия Зверева.

«Мы традиционно без каких-то купюр обсуждаем все вопросы и проблемы, которые возникают, делимся успехами и видим, какие нужно предпринять шаги для того, чтобы транспортный комплекс работал активнее», – сказал он.

Дитрих отметил активное участие Комитета Совфеда по экономической политике в обсуждениях проблем транспортной отрасли и в тех мероприятиях, которые проводит министерство.

«Сегодня с точки зрения участия министерств, а в реализации национальных проектов мы имеем очень большие и амбициозные задачи, представляем, как всё нужно выстроить, очень важно на этом этапе не потерять темпов движения вперед, взаимодействия (...) Оно важно как на уровне рабочих контактов с субъектами Федерации, так и на уровне тех вопросов и проблем, которые мы могли бы решать по законодательной линии», – сказал глава Минтранса.

Он считает, что именно институт статс-секретаря остаётся самым важным механизмом для взаимодействия с парламентариями.

<https://www.pnp.ru/politics/ditrikh-predstavil-senatoram-novogo-zamglavy-mintransa.html>

МК ТУВА; 2019.04.08; ЭКСПЕРТЫ О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ГЛАВА ТУВЫ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО И ЛОГИЧНО ВЫСТРОИЛ СВОЮ ПОЗИЦИЮ; КРОМЕ ЖД НЕТ ДРУГОГО ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЛАГОСОСТОЯНИЯ ЖИТЕЛЕЙ ТУВЫ

В начале апреля в присутствии министра экономического развития Максима Орешкина и министра транспорта **Евгения Дитриха** было подписано соглашение о том, что генеральным подрядчиком строительства железной дороги в Туву становится ОАО Российские железные дороги. Документ был подписан монополией с «ТЭПК «Кызыл-Курагино»» Руслана Байсарова, которая является концессионером строительства ветки. Эксперты отмечают высокую социальную значимость появления железной дороги, а также чрезвычайно удачное стечение обстоятельств, позволившее возобновить проект, разговоры о котором ведутся уже более полувека. Но при этом отмечают, что главным драйвером возобновления строительства продолжает оставаться глава Тувы Шолбан Кара-оол, которому удалось убедить федеральное руководство в том, что кроме железной дороги нет другого пути повышения благосостояния жителей республики.

КОНСЕНСУС РАЗВИТИЯ

«Консенсус, достигнутый руководством Республики Тува с высшим руководством страны, дает о себе знать, – считает эксперт ЭИСИ, профессор ВШЭ Олег Матвейчев. – Федеральное руководство демонстрирует свое благородное стремление развивать территорию, которую не успели в советские годы вовлечь в процесс индустриализации».

Олег Матвейчев

Эксперт напомнил, что само решение о строительстве железнодорожной ветки Курагино-Кызыл вызревало долго и непросто. «Сейчас все стороны осознали, что любые проекты, которые стоит затевать в республике для создания рабочих мест, зависят от инфраструктуры, – заметил Олег Матвейчев. – Если кусок отрезан от большого мира, то там нечего делать».

Согласно соглашению, генеральный подрядчик проекта – ОАО РЖД – берет на себя обязательства по актуализации проектной документации, а также планирует построить и ввести в эксплуатацию 410-километровую железнодорожную линию. В тот же день правительством России был одобрен список проектов, которые реализуются в составе комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь». Туда также вошел проект железной дороги в Туву, который потребует прокладки восьми тоннелей общей длиной 11 км и возведения 127 мостов протяженностью около 16 км.

Как отметил Олег Матвейчев, железная ветка в Туву открывает кладовую взаимных положительных связей.

«Дорога не просто даст возможность создавать в республике производства, но и откроет российский рынок для тувинских продуктов, – отметил профессор ВШЭ. – Люди станут получать деньги, что естественно сократит преступность в Туве. Следом повысится туристическая привлекательность региона, куда поедут туристы, которые также повезут туда деньги».

РЕЛЬСЫ-РЕЛЬСЫ, ШПАЛЫ-ШПАЛЫ

Разговор о строительстве ветки через Саяны велся с середины 50-х годов прошлого века, но только в последние 12 лет стал приобретать реальные очертания. В конце 2011 года президент России Владимир Путин забил первый костыль в первую шпалу будущей магистрали, но в реальности ее построили не более километра, после чего проект вновь остановился.

Андрей Кузнецов

«Дорога Курагино – Кызыл – один из самых дорогих железнодорожных проектов современности, – считает директор агентства «Центр деловой жизни» (ЦДЖ) Андрей Кузнецов. – Он обсуждается уже с десятков лет, и были периоды, когда казалось, что его реализация вот-вот уже начнется».

Эксперт напомнил, что проект пытались реализовать многие известные личности и компании. Но многие из них заканчивались плачевно – распадались консорциумы, банкротились предприниматели и юридические лица.

«Одной из последних таких компаний стал новосибирский «Сибмост», который за счёт подряда на проект планировал поправить своё положение, – напомнил Андрей Кузнецов – Но, в итоге, её владельцы просчитались с подрядчиком, привлечённым на свой проект строительства Восточного обхода Новосибирска, который делался с расчётом на последующий контракт в Туве».

Как отмечают эксперты, прокладка железных дорог должны оживить экономику таких республик как Тува и Калмыкия, где наблюдается невысокий уровень благосостояния местного населения.

«Для экономики региона – это сильный импульс, даже еще в процессе строительства, так как в него будут вовлечены местные субподрядчики, – заметил основатель экспертно-аналитической сети PolitRUS Виталий Арьков. – Появятся дополнительные рабочие места как на строительстве самих объектов, так и в смежных сферах.

Виталий Арьков

По мнению специалиста, эксплуатация железнодорожной инфраструктуры, логистика грузов, обслуживание транзита – серьезное подспорье для бюджетов домохозяйств, муниципалитетов и в целом региона. «И, конечно, позитивное влияние на демографию, – считает Виталий Арьков. – Появление железнодорожного сообщения, вопреки стереотипам, приводит не к оттоку населения, а, напротив, к притоку и внутренней миграции».

СОЦИАЛЬНЫЙ ФАКТОР ТРАНЗИТА

Отмечая роль министра экономического развития РФ Максима Орешкина в реанимации проекта, эксперты тем не менее подчеркивают, что решающее значение в этом процессе главы Тувы Шолбана Кара-оола. Известно, что руководитель республики, оказавшийся на финальном хоккейном матче Универсиады в Красноярске, предложил премьер-министру страны Дмитрию Медведеву провести на уровне правительства специальное совещание по Республике Тува, после которого министру экономического развития поручено не просто курировать экономику Тувы, но и заниматься продвижением проекта железной дороги.

Андрей Тихонов

«Если определяющим в этой истории стал случай, то это как раз тот самый, Его величество случай, который будет большим событием не только для республики, но и для всей страны, – считает эксперт Центра политического анализа Андрей Тихонов. – Кара-оол войдет в историю, если даст толчок реализации многострадального проекта. Хотя глава Тувы справедливо настаивает на том, чтобы железнодорожная ветка не оставалась тупиковой, а была продолжена до Урумчи».

Эксперты уже обратили внимание на типологическое сходство железнодорожных проектов в Туве и в Калмыкии. Как считает основатель экспертно-аналитической сети PolitRUS, последней также требуется сегодня преодолеть тупиковость существующего участка Элиста-Минводы, который сегодня не представляет интереса для транзита грузов.

«Протянув ветку до мощного транспортного узла в Волгограде, спроектированного еще во времена СССР, Северный Кавказ, Крым и Прикаспий будут соединены с «Большой Россией» еще одной магистралью, – отметил Виталий Арьков. – Поэтому появление отрезка Элиста – Волгоград протяженностью 260 км будет иметь громадное значение.

Ведь Ростовская линия сильно перегружена, а без запуска альтернативы полноценное участие России в международных транспортных коридорах невозможно».

«Пословица «не было бы счастья, да несчастье помогло» как нельзя лучше всего характеризует процессы, которые подталкивают тувинскую дорогу к реализации, где главным драйвером выступил Шолбан Кара-оол, – считает Андрей Тихонов. – Глава Тувы весьма последовательно и логично выстроил свою позицию. Если федеральные органы

считают Туву аутсайдером по показателям благосостояния жителей, то пусть подскажут, как это преодолеть. Но когда стали разбираться, выяснилось, что иного пути, кроме как строить железную дорогу, нет».

<https://www.mk-tuva.ru/politics/2019/04/09/eksperty-o-zheleznoy-doroge-glava-tuvy-posledovatelno-i-logichno-vystroil-svoyu-poziciyu.html>

73 ОНЛАЙН; 2019.04.08; ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ПРИМЕНЯТЬ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И МАТЕРИАЛЫ

6 апреля Губернатор Сергей Морозов работал на Всероссийском форуме «Национальные проекты – этап «реализация» в Московской области. На мероприятии глава региона и **Министр транспорта России Евгений Дитрих** обсудили предстоящий сезон дорожных работ.

«Мы обсуждали ход реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Мы должны улучшить качество дорог, свести к минимуму смертность. Каждый регион должен не только освоить средства, а их будет выделяться больше, но и быть готовым использовать при строительстве дорог новые технологии и материалы. Я обратил внимание коллег на то, что необходимо выделить дополнительное финансирование для обеспечения безопасности дорожного движения, оказания помощи пострадавшим. Например, на приобретение специализированного транспорта и проведение профилактических мероприятий. Мы договорились, что проведём обстоятельный разговор на эту тему», – отметил Сергей Морозов.

В 2019 году бюджет проекта составляет 2 млрд 414 млн. рублей. Ремонтные работы выполнят на 47 участках общей протяженностью более 107 километров. По словам Министра промышленности и транспорта Дмитрия Вавилина, с этого года в дорожной отрасли региона должны произойти существенные изменения. Применение новых технологий, материалов, специального оборудования, усовершенствование контроля качества, дальнейшее внедрение систем фотовидеофиксации – вот часть инструментов для достижения показателей нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в этом году.

Чтобы повысить безопасность дорожного движения установят 2 000 дорожных знаков, почти 4 000 п.м. удерживающего ограждения, уличное освещение на 20 километрах транзитных участков дорог, а также нанесут 1 756 км линий горизонтальной разметки. Система комплексов фотовидеофиксации нарушения правил дорожного движения будет расширена до 200 единиц.

Все эти мероприятия направлены на достижения целей, прописанных в майском Указе Президента РФ. Основные задачи, которые стоят перед дорожниками до 2024 года, – это увеличить долю региональных дорог в нормативе до 50%, долю участков в нормативе в пределах агломерации до 85%, снизить количество мест концентрации ДТП на в два раза и смертность в результате аварий на дорогах в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом.

Напомним, что **нацпроект** состоит из трёх составляющих «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения».

«В рамках проекта «Безопасность дорожного движения» важна слаженная работа всех Министерств и ведомств области, в том числе, на стадии обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах, обучению будущих водителей в автошколах, профилактической работы с водителями на предприятиях, пропаганда безопасности дорожного движения, проведение надзорных мероприятий, а в случае, когда не удалось предотвратить происшествие, – своевременное квалифицированное оказание медицинской помощи», – пояснил Дмитрий Вавилин.

На данный момент список объектов ремонта в 2019 году уже сформирован, ведутся конкурсные процедуры, подрядчики готовят технику и материалы.

https://73online.ru/r/pri_realizacii_nacproekta_bezopasnye_i_kachestvennye_avtomobilnye_dorogi_v_ulyanovskoy_oblasti_budut_primenyat_novye_tehnologii_i_materialy-67413

РЖД-ПАРТНЕР; 2019.04.08; ДОКЛАД О ПЛАНАХ ПЕРЕДАЧИ СЕВМОРПОРТА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ПРЕДСТАВЯТ ДО 15 АПРЕЛЯ

Доклад о планируемой передаче Севастопольского морского порта в федеральную собственность должен быть представлен правительству РФ до 15 апреля, сообщил в понедельник на встрече с губернатором Севастополя замглавы города Илья Пономарев, передает ТАСС.

«В пятницу в Москве состоялось совещание у министра транспорта [РФ **Евгения Дитриха**], посвященное передаче в федеральную собственность имущественного комплекса Севморпорта. Обсуждались вопросы определения имущественного комплекса, формирования состава имущественного комплекса, подлежащего передаче в федеральную собственность. <...> Предложения [по итогам совещания] мы должны получить в ближайшие дни, до 15 апреля доклад по этому вопросу должен быть представлен правительству Российской Федерации», – сказал Пономарев.

Он уточнил, что власти Севастополя обеспечили кадастровый учет и государственную регистрацию прав на здания, сооружения и земельные участки, что является одним из основных этапов работы при передаче подобных комплексов с регионального уровня на федеральный.

Губернатор Дмитрий Овсянников в свою очередь отметил, что власти города будут обеспечивать работу порта во время обсуждения вопроса передачи и ее реализации в случае одобрения.

ГУП «Севастопольский морской порт» создано в июне 2014 года, после воссоединения Крыма с Россией. В его состав вошла вся морская инфраструктура Севастополя, связанная с грузовыми и пассажирскими перевозками. Территориально порт размещен на нескольких производственных участках в разных бухтах города. Власти Севастополя рассчитывали, что загрузка порта будет обеспечена благодаря новым контрактам на грузовые перевозки, в том числе в рамках соглашения с сирийской провинцией Тартус.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/doklad-o-planakh-peredachi-sevmorporta-v-federalnuyu-sobstvennost-predstavlyat-do-15-aprelya/>

ТАСС; 2019.04.08; ПРОЕКТ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПОВЫСИТ ВОЗМОЖНОСТИ МОРСКОГО ПОРТА ПОЧТИ В 10 РАЗ

Полная реализация проекта развития Мурманского транспортного узла позволит повысить возможности морского порта Мурманска практически в 10 раз. Такой оценкой поделился в ходе своего выступления на сессии «Инфраструктурное развитие региона в условиях Крайнего Севера» молодежного дня V Международного арктического форума «Арктика – территория диалога» руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир **Чепец**.

«Целью проекта является создание действующего круглогодичного глубоководного морского порта на западном берегу Кольского залива. Он должен быть интегрирован в международный транспортный коридор «Север-Юг». Мурманский транспортный узел будет крупнейшим транспортным узлом у северных берегов России. Реализация проекта является необходимым и обязательным условием развития Северо-Запада, в результате реализации полностью этой программы возможности морского порта Мурманска практически возрастут в 10 раз», – сказал он в ходе выступления.

Чепец отдельно отметил, что реализация проекта предусматривает масштабную реконструкцию железнодорожных подходов к порту. «[План] включает в себя

строительство фактически 100 км вторых путей, удлинение перенаправочных путей, усиление устройств электроснабжения. Этапность будет выполняться с 2020 по 2025 год. В рамках первого этапа за счет средств федерального бюджета предусмотрено строительство новой транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива», – сказал он.

Создание Мурманского транспортного узла, начатое несколько лет назад, предусматривает организацию круглогодично действующего глубоководного морского центра по переработке наливных и навалочных грузов, крупнотоннажных контейнеров, строительных грузов и грузов снабжения арктических месторождений и промышленных центров, расположенных вдоль трассы Севморпути.

<https://tass.ru/ekonomika/6308953>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/194041>

ТАСС; 2019.04.08; РБК: МИНФИН ОДОБРИЛ ОБНУЛЕНИЕ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ

Министерство финансов РФ согласилось обнулить ставку налога на добавленную стоимость на все внутренние рейсы в обход Москвы и Московской области. Об этом сообщает издание РБК со ссылкой на пресс-службу министерства.

По информации газеты, Минфин предложил внести изменения в налоговый кодекс в части, касающейся налогового стимулирования развития пассажирских авиаперевозок на региональных маршрутах. В издании отметили, что для маршрутов, у которых пункт отправления, назначения или транзита находится в Москве или Московской области, ставка НДС сохранится на уровне 10%.

По данным РБК, нулевая ставка предусмотрена для рейсов в обход Москвы, а также с отправлением или прибытием в Крым, Калининградскую область и на Дальний Восток (она действует и сейчас). Подобное стимулирование позволит развить местную инфраструктуру, а также снизить нагрузку на столичные аэропорты.

Летом 2017 председатель совета директоров «Реновы» Виктор Вексельберг направил письмо президенту РФ Владимиру Путину с предложением установить пониженную ставку НДС для внутрироссийских рейсов за пределами Москвы. Позже **Минтранс** представил в Минфин России предложения по системным мерам, направленным на поддержание стабильного функционирования отрасли пассажирских авиаперевозок и недопущение роста тарифов. Среди возможных мер – обнуление ставки НДС на все внутренние перевозки, включая Москву.

Как сообщалось ранее, согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, доля региональных авиационных перевозок в обход Москвы к 2024 году составит 51,35% от общего количества внутренних перелетов.

<https://tass.ru/ekonomika/6309632>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3938151>

ТАСС; 2019.04.08; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ ОБНОВИТЬ ОБСЛУЖИВАЮЩИЙ ФЛОТ РОСТОВСКОГО ПОРТА

Ростовская область сможет достичь показателей **нацпроекта** «Международная кооперация и экспорт», если нарастит портовые мощности. Для этого нужно обновить обслуживающий флот ростовского морского порта, привлекая дополнительные средства в рамках **нацпроекта**, сообщил в пятницу председатель комитета регионального парламента по экономической политике, промышленности, предпринимательству,

инвестициям и внешнеэкономическим связям, гендиректор Агентства инвестиционного развития региона Игорь Бураков.

«Роль Ростовской области и наших устьевых портов в реализации **нацпроекта** «Экспорт» – ведущая, поскольку сегодня через регион идет примерно 40% продовольственного экспорта. Даже если мы экстраполируем эту цифру на 45 млрд долларов (необходимый показатель продовольственного экспорта к 2024 г. – прим. ТАСС), то Ростовской области надо получить около 20 млрд руб., это очень большая цифра. <...> Мы можем заявиться, чтобы в рамках **нацпроекта** привлечь дополнительные деньги на обновление обслуживающего флота», – сказал Бураков на заседании о последствиях обмеления реки Дон.

Как он уточнил ТАСС, изношенное состояние нынешнего флота тормозит развитие портовых мощностей, что сдерживает возможность наращивания экспорта.

«Речь идет о флоте у ростовского порта, ему 40-50 лет, его не хватает под те задачи, которые сейчас появляются. **Нацпроекты** могут корректироваться, если мы хотим достигать поставленных целей, и надо заявляться на это (привлечение дополнительного финансирования по **нацпроекту** – прим. ТАСС)», – сказал Бураков.

Ростовский порт входит в число 15 крупнейших морских портов России по грузообороту, который составляет около 17, 9 млн. тонн в год. В порту расположены 56 терминалов. Морской порт Азов расположен в устье реки Дон и работает в условиях круглогодичной навигации. Он позволяет доставлять грузы в центральную часть России, на Урал и в Среднюю Азию. В порту действуют 10 стивидорных компаний, крупнейшая – ООО «Азовский морской порт».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/184079>

ТАСС; 2019.04.08; ПОДРЯДЧИКИ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ОПРЕДЕЛЕНЫ К 15 МАЯ

Все подрядчики для проведения работ на региональных дорогах Архангельской области на 2019 год по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» будут определены к 15 мая. Об этом в понедельник говорится в сообщении пресс-службы дорожного агентства «Архангельскавтодор».

«Контрольная точка заключения контрактов, обозначенная **нацпроектом**, – это 1 июня. Мы планируем, что данная работа будет завершена уже к 15 мая. Особенность работы в рамках **БКАД** заключается в том, что лимиты по федеральным деньгам до нас были доведены не в мае, как это иногда случалось, а уже в январе. Это позволяет гораздо раньше приступить к процедуре торгов, а в итоге на несколько месяцев раньше чем обычно приступить непосредственно к работам», – приводит пресс-служба слова директора агентства Игоря Пинаева.

Первыми контрактами, заключенными в регионе в 2019 году в рамках реализации **нацпроекта**, стали договоры на ремонт дороги Сия – Кулига, которая ведет к Антониево-Сийскому монастырю; и на ремонт 22 км автотрассы Усть-Вага – Ядриха в Верхнетоемском районе.

В рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» в 2019 году в области будет отремонтировано 100,5 км региональных дорог.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6308429>

ТАСС; 2019.04.08; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В КБР ПРИВЕДУТ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ

Более 1,7 тыс. км автомобильных дорог регионального значения будут приведены в нормативное состояние в Кабардино-Балкарской Республике (КБР) к концу 2024 года в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Ремонт и реконструкция затронет более половины протяженности региональных дорог, сообщила в понедельник

журналистам руководитель информационной политики проекта по КБР Залина Махотлова.

«В рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в КБР к концу 2024 года запланировано довести до нормативного состояния около 1720 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения, что составит более половины от их общей протяженности и более 85% от общей протяженности, а именно, порядка 370 км улично-дорожной сети городского округа Нальчик», – сказала она.

Республиканские власти отмечают, что сохраняют нулевое значение по доле автомобильных дорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки, а также обеспечат снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорогах в два раза по сравнению с 2017 годом. По региональному проекту уже определены объекты по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту участков автомобильных дорог и улично-дорожной сети Нальчикской городской агломерации. Общий объем финансовых средств на выполнение мероприятий составляет почти 10 млрд рублей, из которых 2,6 млрд рублей будут предоставлены республике из федерального бюджета.

В 2019 году в КБР предстоит построить, реконструировать и отремонтировать в общей сложности около 59 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения. «Это позволит увеличить долю соответствия нормативным требованиям региональных дорог с 56,9% до 57,2% от их общей протяженности. Аналогичный показатель по дорогам Нальчикской городской агломерации к концу 2019 года планируется увеличить с 70,94 до 73,72% за счет капитального ремонта и ремонта около 7 км, а также нормативного содержания улично-дорожной сети столицы республики», – добавила Махотлова.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6306540>

ТАСС; 2019.04.08; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА 17 ДОРОЖНЫХ УЧАСТКОВ

Семнадцать дорожных участков в Курганской области планируется отремонтировать в ходе реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году. Об этом журналистам в понедельник сообщили в пресс-службе губернатора региона.

«В 2019 году в Курганской области в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируется отремонтировать 17 дорожных объектов, в том числе 14 – в Курганской городской агломерации: город Курган и Кетовский район. Общая протяженность всех участков дорог составляет 31,5 км, на их ремонт из федерального бюджета выделено более 600 млн рублей», – говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что непосредственно в Кургане отремонтируют 11 дорожных объектов. «В их числе – проспект Маршала Голикова и улица Мостостроителей, а также Шадринский тракт, обеспечивающий выход к двум федеральным трассам: Р-254 «Иртыш» и Р-354 «Екатеринбург – Шадринск – Курган». Еще один транспортный коридор, улицу Омскую, также приведут в нормативное состояние. В селе Кетово в 2019 году отремонтируют основные улицы: Космонавтов, Ленина и Советскую», – пояснили в пресс-службе.

В департаменте строительства, госэкспертизы и ЖКХ Курганской области журналистам сообщили, что с коммунальными службами муниципалитетов достигнуто соглашение о предварительном ремонте инженерных коммуникаций, пролегающих под планируемыми объектами дорожного ремонта. «Для минимизации количества дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов планируется установка светофорных объектов, при

этом основным критерием выбора мест установки являются обращения граждан», – добавили в департаменте.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6309322>

ТАСС; 2019.04.08; ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ НАЧНЕТ РЕМОНТ ТРЕХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС НА СРЕДСТВА НАЦПРОЕКТА

Власти Ленинградской области по соглашению с «Росавтодором» начнут в этом году ремонт трех региональных трасс в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Об этом сообщили в понедельник в пресс-службе областного правительства.

«Регион заключил соглашение с федеральным дорожным агентством «Росавтодор» на предоставление в этом году транша в 296 млн рублей в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». На эти средства начнется ремонт дорог Гатчина – Ополье в Гатчинском районе, Кемполово – Тосно – Шапки в Тосненском районе и Санкт-Петербург – Ручьи в Ломоносовском районе», – говорится в сообщении пресс-службы. Эти трассы с интенсивным движением проходят вблизи от Санкт-Петербурга и соединяют крупные автодороги.

Как отметили в пресс-службе, при выполнении работ будет задействована двухступенчатая система оценки качества уложенного полотна с привлечением специализированных лабораторий.

В пресс-службе сообщили, что для проведения ремонта региональных трасс привлечены также частные инвестиции, подтверждены обязательства со стороны ООО «Газпром инвест» по обновлению 144 участков 74 региональных трасс. Как пояснили в пресс-службе, по этим трассам ведется доставка грузов и тяжелой техники, задействованной для развития мощностей единой системы газоснабжения на участке Грязовец – компрессорная станция «Славянская», поэтому компания взяла на себя ремонт поврежденных дорог. Общая сумма компенсаций составляет около 1 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6309479>

ТАСС; 2019.04.08; СТАЦИОНАРНЫЕ ПУНКТЫ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ СТАВРОПОЛЬЯ

Власти Ставрополя намерены впервые начать установку стационарных автоматизированных пунктов весового контроля на региональных дорогах в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные автодороги». В регионе до 2024 года установят 12 специализированных постов, которые позволят следить за нагрузкой на региональные трассы, сообщил журналистам в понедельник министр дорожного хозяйства и транспорта края Евгений Штепа.

«Согласно национальному проекту, [до 2024 года] мы должны установить до 12 таких автоматизированных пунктов. На сегодняшний день стационарных автоматизированных пунктов на региональных дорогах не установлено, использовались передвижные комплексы. Ведется разработка проектно-сметной документации по установке этих автоматизированных комплексов», – сказал он.

По словам министра, в регионе планируется ежегодно создавать по два автоматизированных пункта весового контроля. «Они позволят следить за нагрузкой на дорожную сеть, не давать возможность грузоотправителям превышать тоннаж, что позволит сохранять качество дорог», – сказал Штепа.

Министр отметил, что для улучшения качества дорог в крае с 2019 года начнут применять новые технологии, которые позволят увеличить срок эксплуатации вновь построенных и отремонтированных трасс. «Начиная с 2019 года по нескольким направлениям дорог мы будем приступать к использованию новейших технологий, разработанных российскими производителями <...> Это битумные ленты, присадки, добавляемые в асфальтобетон,

которые позволят сохранить дорожное полотно и увеличить межремонтный период», – пояснил Штепа.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6309307>

ТАСС; 2019.04.08; ЧЕЛЯБИНСКОЕ УФАС ПРЕДПИСАЛО ОТМЕНИТЬ ИТОГИ АУКЦИОНА НА РЕМОНТ 18 УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ

Комиссия Челябинского УФАС России предписала управлению дорожного хозяйства администрации областного центра отменить итоги аукциона по выбору подрядчика для ремонта 18 улиц по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом журналистам в понедельник сообщила пресс-служба ведомства.

Аукцион по выбору подрядчика на выполнение работ по ремонту 18 объектов улично-дорожной сети Челябинска приостановлен по заявлению победившей в торгах компании – ООО ТПК «ЯКК». Компания утверждает, что заказчик закупки – Управление дорожного хозяйства администрации Челябинска – якобы предписал использовать для выполнения ремонта материал, который не предусмотрен техническим регламентом. Дальнейшая судьба аукциона будет решена по итогам разбирательств.

«Восьмого апреля комиссия Челябинского УФАС России установила нарушения законодательства о контрактной системе при проведении закупки по выбору подрядчика на выполнение работ по ремонту [18] объектов улично-дорожной сети Челябинска в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Заказчику – управлению дорожного хозяйства администрации Челябинска – выдано предписание об отмене результатов проведенной конкурентной процедуры», – говорится в сообщении.

Уточняется, что теперь Управление дорожного хозяйства администрации Челябинска после отмены итогов аукциона обязано продлить срок приема заявок. Кроме того, за нарушение требований законодательства заказчик будет привлечен к административной ответственности.

На реализацию национального проекта в 2019 году в Челябинской области из федерального бюджета выделено 1 млрд 884 млн рублей, с учетом софинансирования – 3 млрд 460 млн рублей. В регионе 612 км дорог федерального значения, 8 тыс. 702 км – регионального значения и 17 тыс. 875 – муниципального значения. Из них соответствует нормативному состоянию 52,5% сети. К концу 2024 году в челябинской агломерации должны соответствовать нормам 54,1% сети.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6308802>

РБК Н.НОВГОРОД; 2019.04.08; ВЛАСТИ РЕГИОНА НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 600 МЛН РУБ. НА СОДЕРЖАНИЕ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ

Правительство Нижегородской области в 2019 году направит более 600 млн руб. на строительство, ремонт и реконструкцию дорог в сельской местности, сообщили в министерстве транспорта региона.

По словам главы ведомства Вадима Власова, на эти средства будет построено шесть новых дорог, которые соединят автотрассы общего пользования с общественно-значимыми объектами сельских населенных пунктов, а также местами производства сельхозпродукции.

В частности, в 2019 году планируется завершить строительство подъезда к деревне Городное в Борском районе протяженностью 2,118 км. Также появятся новые подъезды к деревне Бутская в Лукояновском районе, деревне Кипрево в Городецком районе, селу Долгое Поле в Спасском районе и деревне Щедрино в Вачском районе. Кроме того, будет построена дорога Глядково – Батманово в Сосновском районе.

Всего на строительство вышеуказанных объектов выделяется 158,6 млн руб. средств федерального и областного бюджетов. Оставшиеся деньги пойдут на ремонт 72 км существующих сельских дорог.

Напомним, премьер-министр Дмитрий Медведев распорядился увеличить финансирование на строительство дорог в Нижегородской области по госпрограмме «Развитие транспортной системы». В течение трех лет регион получит 2,371 млрд руб., в том числе 816,9 млн руб. в 2019 году, 296,8 млн руб. – в 2020-м и 1,258 млрд руб. – в 2021-м.

Еще 500 млн руб. будет направлено в Нижегородскую область из нераспределенного резерва межбюджетных трансфертов в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Ранее сообщалось, что правительство региона получит на реализацию мероприятий **нацпроекта** 23 млрд руб. в течение трех лет, в том числе 6,7 млрд руб. в 2019 году.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5cab6f8c9a7947e4aa8e6805#ws>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ, СЕРГЕЙ ИЗOTOV; 2019.04.09; ХОЛОДНЫЙ РАСЧЕТ: РОССИЯ НАРАЩИВАЕТ ВЛИЯНИЕ В АРКТИКЕ; ПРИЗНАНИЕ ЧАСТИ ШЕЛЬФА ТЕРРИТОРИЕЙ РФ И РАСШИРЕНИЕ ЕЕ НА 1,2 МЛН КВ. КМ УСКОРЯТ РАЗВИТИЕ РЕГИОНА

Окончательное признание ООН части шельфа Арктики территорией России не только даст мощный толчок развитию экономики региона, но и позволит усилить там экологический контроль. Об этом спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов заявил «Известиям» накануне открытия V Международного арктического форума «Арктика – территория диалога». В работе конгресса в Санкт-Петербурге примут участие не только ведущие российские и международные эксперты, бизнес, но и лидеры России, Норвегии, Швеции, Исландии и Финляндии.

Россия неизменно стремится укреплять взаимодействие с государствами арктического региона, подчеркнул в своем приветствии к участникам форума президент Владимир Путин. По его словам, тема нынешней встречи – «Арктика. Океан возможностей» – в полной мере отражает готовность России к многогранному равноправному сотрудничеству.

Проблемы Арктики в Санкт-Петербурге обсудят международные эксперты и общественники, представители федеральных структур и ведомств, а также представители российских и иностранных компаний.

Российский лидер 9 апреля выступит на пленарном заседании. В этот же день к участникам форума обратятся президент Финляндии Саули Ниинисте, глава Исландии Гудни Торлациус Йоханнессон, а также премьер-министр Норвегии Эрна Сульберг и глава кабинета Швеции Стефан Левен.

Евросоюз заинтересован развивать сотрудничество с Россией по Арктике для решения существующих в регионе проблем, заявила в понедельник посол ЕС по арктическим вопросам Мари-Энн Конинкс. По ее словам, конструктивное взаимодействие идет уже более 20 лет, Евросоюз и Россия реализуют совместные проекты в Арктике.

По словам руководителя Агентства политических и экономических коммуникаций Дмитрия Орлова, Арктика – зона стратегических интересов России.

- Шельф, арктические проекты, порты, Севморпуть, судоходство, рыболовство – регулирование всего этого, в том числе с точки зрения международного права, важно для развития российских арктических регионов, – пояснил он «Известиям». – Поэтому Россия стремится активно влиять на выработку правил игры в Арктике, в том числе привлекая на арктический форум значимых игроков из других стран макрорегиона.

Международное признание

В скором времени ожидается окончательное решение ООН по признанию части арктического шельфа российской территорией, сообщил «Известиям» спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

3 апреля подкомиссия ООН признала геологическую принадлежность части территорий Арктики к континентальному шельфу России. В результате наша территория расширится на 1,2 млн кв. км.

- Подкомиссия ООН действительно приняла решение о присоединении к России части шельфа, однако окончательного признания новых территорий со стороны ООН нам только предстоит дождаться, – сказал Сергей Иванов. – Надеюсь, что это в скором времени произойдет и наши совместные усилия по научному изучению Арктики принесут практические плоды.

По словам спецпредставителя президента, это не только даст мощный толчок развитию экономики, транспорта и судоходства, но и позволит усилить экологический контроль в регионе.

- Кроме того, на мой взгляд, благодаря этому событию Россия будет иметь большие возможности для установления собственных норм и правил в сфере экологии, – подчеркнул он. – И именно наша страна будет требовать их соблюдения у других государств, потому что это наш шельф и любое загрязнение окружающей среды будет нашей головной болью.

Будущие действия России в регионе определит стратегия развития арктической зоны РФ до 2035 года, проект которой в настоящее время разрабатывается.

- Я считаю, что этот документ должен гармоничным образом учитывать все интересы России в данной области, – рассказал Сергей Иванов. – В первую очередь к ним относятся соблюдение экологической безопасности, развитие экономики и транспорта региона, а также национальная безопасность и оборона.

Технологии от природы

Одно из основных направлений арктических разработок – природоподобные технологии, рассказал в эксклюзивном интервью Пятому каналу президент Курчатовского института Михаил Ковальчук. В качестве примера он привел схему выработки биодизеля из водорослей и целлюлозы из сахара.

По словам Михаила Ковальчука, природоподобные технологии «будут щадящим образом развивать Арктику».

Также президент НИЦ «Курчатовский институт» показал несколько технологических проектов. Среди них нефтяная платформа «Приразломная» в Печорском море, созданная по инициативе института, и проект обитаемого подводного аппарата для обслуживания подводных газопроводов.

В преддверии основных дискуссий участники форума обсудили роль альтернативной энергетики в Арктике, а также перспективы и проблемы освоения нефтегазовых месторождений. Многие эксперты сходятся во мнении, что ключевая техника для дальнейшего освоения Арктики – генераторы, которые смогут обеспечить полярников электричеством и теплом. При этом задача специалистов усложняется слабо развитой инфраструктурой и неблагоприятным климатом региона.

Один из наиболее перспективных вариантов решения энергетической проблемы на форуме представили ученые Курчатовского института.

- В нашем институте на стадии проектирования находится ядерная саморегулируемая термоэлектрическая станция, мощность которой составит около 1 МВт (при тепловой эффективности в 5 МВт), – отметил вице-президент НИЦ «Курчатовский институт», член-корреспондент РАН Олег Нарайкин. – Полностью готовый и загруженный топливом энергоблок можно будет отправить в любую точку Арктики, где он сможет работать при минимальном обслуживании в течение 15 лет.

В перспективе установка нового типа будет использоваться не только для получения электроэнергии и обогрева помещений, но и для выработки биотоплива.

<https://iz.ru/865635/aleksandr-bulanov-sergei-izotov/kholodnyi-raschet-rossiia-narashchivaet-vliianie-v-arktike>

РБК; 2019.04.08; БИЗНЕСМЕНЫ РАССКАЗАЛИ О ВТОРЖЕНИИ «ХАЙПОВЫХ» ТЕХНОЛОГИЙ

С каждым месяцем проектов, связанных с big data и биометрией, в России становится все больше. Однако революционных изменений, которые еще недавно предрекали многие футурологи, пока не произошло ни в сфере бизнеса, ни в сфере социальных услуг. Участники пленарного заседания V Digital City Forum РБК, организованного РБК Петербург, высказали уверенность: проблемы носят не столько технологический, сколько ментальный характер. Причем, это касается и конечных пользователей в B2C-сегменте, и бизнеса. Если люди зачастую просто не доверяют новым для них технологиям и поэтому отказываются ими пользоваться, то предприятия наступают на уже хорошо известные грабли, подменяя цифровую трансформацию компании очередным этапом ее автоматизации. Чем шире будет внедряться «цифра» – тем больше случаев гибели предприятий от неправильного ее толкования и применения мы увидим, заявили участники форума.

При этом эксперты уверены, что процесс внедрения биометрических технологий и, шире, методов использования big data в России идет и носит необратимый характер – новые технологии уже переходят из разряда «хайпа» в разряд must have для успешных компаний. Владимир Княгинин, вице-губернатор Санкт-Петербурга:

«Хотя Петербург в большинстве рейтингов назван вторым городом в стране по уровню цифрового развития, от лидирующей Москвы мы почти на порядок отстаем по каждому показателю. По числу заявляемых вакансий, по количеству реализованных проектов и по выручке крупнейших IT-компаний – разрыв колоссальный. Для цифровой экономики – это крайне опасное положение: ведь это означает, что лидеры получают ускорение, благодаря которому каждый день отрываются от отстающих.

У нас в городе очень сильные университеты – именно с опорой на них мы и намерены двигаться вперед по пути цифровизации. На ближайшее время мы планируем развиваться по нескольким направлениям. Первое – это создание тестовых полигонов для изучения совместимости, комплектности, пригодности тех или иных технологических решений. Эти полигоны будут создаваться не только в зонах, которые нам подведомственны – например, медицина, транспорт, инфраструктура, образование, инженерное обеспечение. Мы постараемся охватить и остальные сферы. В частности, есть договоренность с разными компаниями о запуске подобных полигонов на их площадках, но с использованием наших ресурсов.

Второе направление – это формирование системы открытых данных в Петербурге. Она позволит бизнесу разрабатывать новые решения и выводить их на рынок. При этом для нас приоритетным является не количество пакетов данных, а их качество.

Третье – это перевод в электронную форму всей коммуникации внутри системы управления и органов управления городом. Пока нам трудно дается даже электронный документооборот, но есть надежда, что в этом направлении мы продвинемся достаточно быстро, если будем импортировать решения из бизнеса, который существенно обогнал государство в области применения технологических решений. В частности, нами до конца года будет запущена социальная карта петербуржца.

Последнее – это развитие специальной цифровой инфраструктуры, обеспечивающей работу интернета вещей. Но многого от нас ждать не стоит – все-таки у нас ограниченные возможности. Поэтому мы все будем делать в партнерстве: мы понимаем, что экономика,

не связанная бюджетными ограничениями, более динамична и предлагает более эффективные отобранные рынком решения».

Кристофер Уинн, президент PwC в России:

«Для такой компании, как наша, очень важно учитывать особенности аудитории. Исследования показывают, что 25-летний человек в Москве больше похож на своего ровесника в Нью-Йорке, чем на москвича в возрасте 40 и более лет. Политических, географических и культурных границ уже нет – зато есть куда более существенные отличия между поколениями, в том числе и в отношении к инновациям. Исследование, проведенное в Америке, показало, что 87% представителей молодого поколения склонны делать выбор в пользу бренда, который считается инновационным.

Молодые люди склоняются к продуктам и бизнес-процессам, которые повышают удобство их жизни. В гостинице они не хотят стоять в очереди на регистрацию – им комфортнее нажать кнопку в приложении и пройти в номер, открыв дверь с помощью смартфона. Заказ пиццы им проще делать также с экрана телефона. Приходя в пиццерию, они не хотят доставать кошелек или телефон – они готовы использовать биометрическое решение, чтобы совершить оплату, посмотрев на экран.

Мы учитываем эту потребность: те, кому сейчас 18 лет, ближайшие 15 лет будут заказывать пиццу. И нам очень важно уже сегодня строить отношения с такими людьми, поэтому в Москве мы создали 10 точек оплаты с помощью биометрии. Это уже привело к увеличению среднего чека на 15%. Частота заказов у использующих биометрию оказалась в три раза выше, чем у обычных клиентов. Кроме того, биометрия нам позволяет улучшить сбор данных по нашим клиентам и повысить качество выявления потребительских привычек. Так что мы планируем уже в 2019 году масштабировать решение – в том числе на Петербург».

Виктор Достов, председатель Ассоциации электронных денег, главный научный сотрудник Центра компетенций технологий распределенных реестров, эксперт ФАТФ:

«Нам свойственно преувеличивать биометрическую составляющую платежных технологий – на самом деле она напрямую не очень работает, поэтому и радикальных изменений даже в банковской отрасли ждать не стоит. Система биометрии в том виде, в котором она сейчас существует, в банках не взлетает. Среди причин – и страх перед кражей данных, и непонятность процедур, и конкуренция между государственными системами сбора данных и частными системами банков.

И все же я вижу два направления, в которых биометрия эффективна и поэтому будет использоваться. Во-первых, финансы: биометрия позволяет решать задачу удаленного открытия банковских счетов. Банки и больницы – одни из немногих мест, куда люди до сих пор вынуждены приходить. Однако сейчас люди не хотят никуда ходить – это хорошо, потому что мы разгружаем город от транспорта, экономим время на перемещениях, оставляем людей в комфортной для них среде. Так что биометрия в данном случае позволяет как обеспечивать нативные интересы человека, так и решать задачи государства, в том числе борясь с отмыванием денег.

Что касается непосредственно платежей, то нужно помнить, что биометрические данные – вопреки расхожему мнению – являются отчуждаемыми. И в этом кроется большая опасность. Злоумышленник может взять чужой телефон, показать ему его владельца, устройство разблокируется – и с ним можно делать все что угодно, в том числе вывести деньги со счета. Поэтому, на мой взгляд, биометрия в основном будет востребована только в сегменте маленьких быстрых платежей – например, в ретейле.

Еще одно направление – это обеспечение доступа на транспорте. Например, оплата прохода в метро, которая позволит сэкономить много времени – человеку не нужно будет даже карту прикладывать, камера просто будет фиксировать проход. Еще перспективный вариант – проезд по платным магистралям».

Кирилл Керценбаум, директор по продажам Symantec Россия:

«Проблема безопасности применения биометрии сильно преувеличена. Мы лишь наблюдаем ту же ситуацию, как и с любым другим значимым активом, который требует надежной защиты – например, с персональными данными или финансовыми инструментами. Сейчас хищения физических денег из банков с помощью физических инструментов взлома единичны, так как деньги проще воровать в цифровом формате. Так же и с введением биометрии: просто появляется новый тип данных, которые нужно качественно защищать, новая модель угроз. Есть и эффективное для этого классическое решение по информационной безопасности, существующее уже десятки лет, – это шифрование.

Так что с точки зрения безопасности вопрос сводится, скорее, к доверию самой технологии. Многие уже сегодня активно пользуются бесконтактными платежами – это тоже вариант биометрии, только локальной. В случае с биометрией в банках, госуслугах мы говорим о распределенной биометрии – и как раз ей многие не доверяют.

Но давайте не будем забывать, что лицо и голос для сохранения в базе данных в итоге преобразуются в некую хэш-функцию, то есть реальное изображение лица и запись голоса никто в исходном виде не хранит и похитить их поэтому практически невозможно. Это всего лишь последовательность цифр и букв, которая сравнивается с реальным лицом или голосом в процессе авторизации. Хищение самой хэш-функции позволяет реализовать определенные, но очень ограниченные типы атак. Так что с учетом требований законодательства биометрия даже на сегодняшнем уровне более безопасна, чем классические средства аутентификации, так как логины и пароли, которые мы сейчас повсеместно используем. Но проблема доверия все же существует, и как ее будут решать бизнес и государство – пока до конца не ясно».

Юрий Андрейчук, генеральный директор Helix:

«Настоящих больших данных в медицине на сегодняшний день ни у кого нет. И все же основные игроки понимают, что именно за big data будущее медицины, потому что они дают возможность для прогнозирования и персонализации.

Сейчас медицинская отрасль находится на этапе стандартизации: она идет мощно, с большими успехами и прорывами. В частности, в России, в Санкт-Петербурге подхватили лучшие мировые стандарты. До недавнего времени вся медицина жила в проприетарных справочниках: провайдеры медицинских услуг накапливали данные о пациенте, но не могли ими делиться. Теперь мир, похоже, договорился, как правильно делиться этими данными, а значит – их можно будет агрегировать из разных источников. Кто будет хранителем этих агрегированных данных – пока большой вопрос. Государство в этом, безусловно, заинтересовано – для этого создается Единая государственная информационная система в здравоохранении (ЕГИСЗ). Будут наверняка и независимые операторы.

Почему это важно? Потому что big data в медицине обладает колоссальным потенциалом. К примеру, в США проанализировали электронные медицинские карты двух американских госпиталей – порядка 150 тыс. штук. Так как оба госпиталя работали в едином стандарте, результат был впечатляющим. Оказалось, что на основе полученных данных можно определять не только день, когда человек вылечится и будет выписан из госпиталя, но и когда он умрет – в некоторых случаях с точностью до часа. Соответственно можно было определить, правильно ли он был диагностирован, корректно ли было лечение. Это яркая демонстрация того, что ждет нас в медицине, когда подобные данные накопятся».

Денис Горюлев, директор Института цифровой экономики СПбГЭУ:

«К сожалению, мы живем еще в предыдущей парадигме мышления, потому что мы пытаемся оцифровать то, что было, тогда как должны перейти к принципиально новым моделям. Наглядный пример – реклама. Я купил ботинки, и еще три месяца мне везде

будет демонстрироваться реклама подобной обуви, а надо предлагать шнурки или то, куда я могу пойти в новой обуви. Важным при этом является и вопрос каналов, по которым информация должна поступать к человеку.

Как только мы перейдем к новой модели и начнем понимать, как корректная информация в нужный момент времени в нужной форме должна доставляться пользователю – только тогда мы сформируем новую ментальность. И это та ключевая идея, которая прежде всего должна идти через big data, а потом уже через другие технологические решения».

Алексей Маркачев, руководитель продуктового управления биометрических систем группы компаний ЦРТ:

«Биометрия эффективна тогда, когда решает реальные проблемы. Показательна в этом отношении история появления e-gate во многих европейских аэропортах. E-gate – это системы, которые позволяют в автоматическом режиме с помощью биометрии осуществлять подтверждение личности человека и разрешать доступ в страну. Дело в том, что рынок аэропортов Европы был настолько конкурентен, что в борьбе за транзитного пассажира аэропортам был необходим инструмент, который позволил бы пассажиру быстрее пройти транспортные формальности, а аэропорту – получить деньги с непрофильных активов – кафе, магазинов. Благодаря этой новации сейчас большинство аэропортов Европы, США и Азии уже оснащены биометрическим оборудованием.

Если говорить про городской общественный транспорт – то там биометрическая система распознавания лиц может серьезно ускорить доступ пассажиров. В Лондоне пытаются решить данную проблему, рассматривая применение биометрии как ключевой подход к идентификации пассажиров. Мы развиваем это направление и уже реализуем пилотные проекты на транспорте в России. Так что, может быть, в этой отрасли мы даже обгоним европейцев.

Биометрия доказала свою эффективность и во время Чемпионата мира по футболу в России. Стадион – это объект критической инфраструктуры, для которого одним из важнейших параметров является пропускная способность входных групп. Каждая задержка на 1-2 секунды заставляет ставить больше турникетов, а значит закупать дополнительное оборудование, строить большие здания, увеличивать штат, привлекать больше полиции – это всё затраты, которые влияют на эффективность бизнеса. Биометрия снимает эту проблему. Нам в ЦРТ нравится говорить не только про технологии и монетизацию решений, но и с помощью современных технологий реально улучшать жизнь людей. В спорте внедрение нашей биометрической системы распознавания лиц позволяет законопослушным болельщикам спокойно посещать матчи, а радикальным фанатам дает понять, что ни одно нарушение не останется незамеченным. Приведу в пример кейс, когда мы реализовали первое в мире внедрение биометрии на стадионе «Петровский»: после 40 сыгранных на «Петровском» матчей UEFA и российского чемпионата только за первый год эксплуатации из 210 тысяч прошедших через систему болельщиков более чем 60 хулиганам доступ на трибуны был автоматически закрыт. Клуб «Зенит» получил возможность существенно экономить на штрафах и в целом лучше знать своих посетителей, налаживать системную работу с ними».

https://www.rbc.ru/spb_sz/08/04/2019/5cab2df79a7947c4b7eb2cd9

ВЕДОМОСТИ; 2019.04.08; КОМПАНИЯ ИГОРЯ ЧАЙКИ СОЗДАСТ В МОСКВЕ НОВЫЙ БИЗНЕС ПОД МОСГОРТРАНС И РЖД

«Бетэлтранс» (БЭТ) и немецкий концерн Vossloh AG планируют в этом году наладить в Москве совместное производство стрелочных переводов для трамвайных путей и потребностей РЖД, пишет Forbes со ссылкой на презентацию компаний. Информацию о планах по созданию совместного предприятия (СП) изданию подтвердил совладелец БЭТ Игорь Чайка.

Сейчас инвесторы выбирают площадку под производство в Москве. Оно обойдется в 3,5 млрд руб. Первую очередь завода планируют запустить к 2021 г., большую часть суммы (70-80%) обеспечат банки, остальное вложат партнеры. БЭТ и Vossloh будут владеть СП в пропорции 50 на 50, рассказал Чайка.

Большинство сходов с рельсов трамваев в столице (50 в 2018 г.) происходит из-за старых советских стрелок, отмечается в презентации. По установленным в Москве стрелкам разрешено проезжать с максимальной скоростью 5 км/ч. Продукция СП увеличит среднюю скорость движения трамваев по стрелкам в 4 раза, срок их службы и снизит затраты на обслуживание на 20%, говорится в презентации. Основным потребителем продукции станет Мосгортранс.

В Мосгортрансе сообщили, что действительно планируют обновить стрелочные переводы, однако сроки еще не определены. Сейчас на улицах Москвы около 500 стрелочных переводов и большую часть из них Мосгортранс собирается заменить. В 2019 г. Мосгортранс планирует обновить более 30 км путей. В 2018-2022 гг. на развитие трамвайной инфраструктуры Москва собирается потратить 23 млрд руб., говорится в столичной инвестпрограмме. На часть этих денег и претендует компания Чайки, пишет Forbes.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/04/08/798545-chaika>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.04.08; АВТОШКОЛЫ ЖДУТ ИНСПЕКТОРОВ В ГОСТИ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ НАЧАЛА ПРОВЕРЯТЬ УЧЕБНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Подразделения ГИБДД начали проверять учебные площадки, классы, автомобили и оборудование автошкол по новым правилам. Выдаваемое по итогам обследования заключение отныне действует не более пяти лет, при этом может быть отозвано по решению Госавтоинспекции. В будущем ведомство хочет проводить внеплановые проверки учебных организаций, ввести единый городской экзамен по вождению, а также следить за судьбой начинающих водителей, попадающих в ДТП в первые два года после получения прав.

Приказы МВД №49 и №50 вступили в силу 7 апреля, но по факту начали применяться с понедельника. Для инспекторов ГИБДД теперь установлен четкий порядок проверки учебно-материальной базы – классов, учебных автомобилей и площадок, пособий, педагогов. Автошкола перед обследованием должна определиться с максимальным количеством учеников, которое она готова выпускать в год, а также предоставить документы на землю, арендуемую под площадку, показать учебный план и литературу. Если выявлено нарушение, то автошкола может его устранить и подать заявление о повторной проверке: в течение 15 дней инспектор придет еще раз и перепроверит, все ли в порядке. По итогам обследования ГИБДД выдает заключение, без которого, напомним, образовательная организация не имеет права работать.

ГИБДД проверяет готовность автошкол с 2014 года, но тогда порядок проверки был прописан в ведомственных рекомендациях. В 2017 году рекомендации отменили, и с тех пор правила обследования не были закреплены никаким документом. Однако проверки все проводились и заключения выдавались (за четыре года их число превысило 13 тыс. штук). «В регионах подходы были разные,- пояснил “Ъ” замначальника отдела регистрационной и экзаменационной деятельности ГИБДД России Николай Гиляков.- Теперь есть объективный документ, которым установлены все процедуры. Это удобно как для самих образовательных организаций, так и для сотрудников Госавтоинспекции».

Новый порядок отличается от того, что был закреплен в рекомендациях. Впервые введена процедура прекращения действия заключений, например, если кончился срок действия договора на землю, где расположена учебная площадка: по словам Николая Гилякова, это создаст барьер для «исключения недоброкачественного обучения и использования

учебно-материальной базы, не соответствующей требованиям». Срок действия заключения теперь ограничен пятью годами, хотя ранее он был бессрочный. Ранее выданные заключения с неограниченным сроком действия свой статус сохраняют, пояснил господин Гиляков, но таких школ «немного». «Возможно, образовательная организация начнет обучать по новым программам, использовать новые места обучения,- говорит он.- Тогда ей нужно будет пройти обследование и получить новое заключение. Оно уже не будет бессрочным».

ГИБДД планирует в будущем проводить и внеплановые проверки учебных организаций, потому что некоторые автошколы закупают оборудование и арендуют землю только на время проверки, а затем, получив заключение, от всего избавляются.

Для этого нужно наделить Госавтоинспекцию новыми полномочиями, закрепив их в указе президента. Проект такого документа уже подготовлен и проходит обсуждение.

В ведомстве рассказали и о дальнейшем развитии реформы подготовки водителей. ГИБДД, напомним, уже подготовила проект постановления правительства по объединению экзаменов «площадка» и «город» в единый городской экзамен. Документ был раскритикован Минэкономки в январе 2019 года. Составлена таблица разногласий, ожидается позиция **Минтранса**, в ближайшее время документ отправят на экспертизу в Минюст, затем – в правительство РФ, где примут решение о судьбе реформы. В ГИБДД ожидают, что это произойдет в июне-июле 2019 года. Несмотря на сохраняющиеся противоречия, Николай Гиляков заявил, что разработка документа находится в «завершающей стадии». Также Госавтоинспекция собирается переработать теоретическую часть экзаменов – количество задач будет больше, для каждой категории будут свои специальные вопросы, о чем уже рассказывал “Ъ”.

Билеты не перерабатывались долго, и не секрет, что многие их просто зазубривают,- пояснил замначальника ГИБДД России Николай Шеюхин.- В мировой практике проверяют не просто знание ПДД, а умение ориентироваться в тех или иных ситуациях.

Мы должны сделать так, чтобы кандидат в водители начал думать. Кроме того, в программах европейских стран в большом объеме дана тема здравоохранения, психологии. Эти вещи сегодня в наших билетах освещены недостаточно».

Также, отвечая на вопрос одного из СМИ, господин Гиляков подтвердил, что уже обсуждается вопрос об использовании так называемого «поствыпускного наблюдения» за начинающими водителями, когда те попадают в ДТП в течение двух лет и затем направляется на переобучение. «Пока никаких конкретных проектов у нас нет, но данные вопросы прорабатываются»,- заявил он. Уже сегодня при каждом ДТП с начинающим водителем (со стажем до двух лет) выясняется, в какой автошколе он учился, пояснил “Ъ” господин Гиляков, но каких-либо мер воздействия к организации не применяется. «Установить причинно-следственную связь между аварией и качеством обучения довольно непросто, эти вещи могут быть и не связаны»,- отметил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3937814>

ТАСС; 2019.04.08; МВД И МЭР ДОГОВОРИЛИСЬ О СЛИЯНИИ «ПЛОЩАДКИ» И «ГОРОДА» ПРИ СДАЧЕ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА

МВД и Минэкономразвития (МЭР) договорились об объединении «города» и «площадки» при сдаче экзаменов для получения водительских удостоверений. Планируется, что регламентирующий это документ поступит в правительство уже летом, сообщил в понедельник журналистам замначальника отдела организации регистрационной и экзаменационной деятельности ГИБДД Николай Гиляков.

«Данный проект нормативного документа находится в завершающей стадии, несогласованная таблица разногласий и протокол согласительного совещания с Министерством экономического развития России подписаны в настоящее время. Ждем

позиции Минтранса России, предварительную поддержку с их стороны получили, сейчас ждем официальной позиции. После ее получения данный документ будет внесен в Минюст России для проведения экспертизы, а дальше в установленном порядке – в правительство РФ. Я думаю, что это произойдет где-то в июне, максимум в июле», – сказал он.

Ранее сообщалось, что МВД России и Минэкономразвития после согласительного совещания не смогли договориться о проекте реформы экзаменов на получение водительских прав, которая предусматривает объединение «площадки» и «города».

Минэкономразвития раскритиковало подготовленный МВД проект постановления правительства о замене двух экзаменов на права одним. В свою очередь глава ГИБДД Михаил Черников сообщил, что испытания на площадке для получения водительского удостоверения никто никогда не отменит. «Никто не отменял и никогда не отменит [этот экзамен], – отметил он. – Пока человек не научится на площадке ездить, его никто не пустит на дороги общего пользования».

Заключение о соответствии

Госавтоинспекция будет выдавать заключение о соответствии автошколам сроком на пять лет, однако те, кто успел получить бессрочное заключение, не должны проходить дополнительное обследование, сообщил Гиляков.

«Что касается срока действия заключения, то они действительно до истечения установленного в них срока. Если заключение было ранее выдано на неограниченный срок, то ограничивать срок его действия мы не будем. Но надо понимать, что в жизни все меняется, возможно, образовательная организация будет осуществлять новые программы, и тогда может быть проведено обследование, а данный срок заключения будет уставным», – сказал он, отметив, что срок действия заключения о соответствии учебно-материальной базы автошколам будет выдаваться на пять лет.

Гиляков также добавил, что всего в России около 7 тыс. автошкол. «За эти годы выдано более 13 тыс. заключений с различным сроком действия. Сколько выдано бессрочных заключений, я сейчас сказать не могу, но число достаточно незначительное», – отметил он.

7 апреля в России вступили в силу приказы МВД России, утверждающие порядок деятельности подразделений Госавтоинспекции по согласованию основных программ профессионального обучения водителей транспортных средств и выдаче заключений о соответствии установленным требованиям учебно-материальной базы организаций, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств.

<https://tass.ru/obschestvo/6306657>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5cab24f99a7947c04c3f9c99#ws>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ КОЗАЧЕНКО, БОГДАН СТЕПОВОЙ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.04.08; ВАИ ГЛАЗА КАК ТОРМОЗА: ВОЕННЫЕ ВИДЕОКАМЕРЫ ЗАФИКСИРУЮТ НАРУШЕНИЯ ПДД; ПО ДАННЫМ АРМЕЙСКИХ РАДАРОВ И РЕГИСТРАТОРОВ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ И ГРАЖДАНСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ

Нарушители ПДД вскоре начнут получать штрафы по данным не только ГИБДД, но и Военной автоинспекции (ВАИ). Согласно готовящимся поправкам в устав военной полиции, ее служащие получают право фиксировать нарушения в том числе гражданских лиц. Штрафовать их сами военные не смогут, но информация будет передана коллегам из госинспекции.

Поправки в устав, которые серьезно расширяют возможности ВАИ (с документом ознакомились «Известия»), дают армейским автоинспекторам право осуществлять

«надзор за дорожным движением, в том числе с использованием технических средств, работающих в автоматическом режиме». Инспекторы ВАИ будут использовать радары, видео- и фотоаппаратуру для фиксации нарушений. Закупки техники уже идут. Она будет использована в местах скопления военной техники и при движении автоколонн по дорогам общего пользования.

Техника понадобилась ВАИ для обеспечения безопасности движения автоколонн, сказали «Известиям» несколько источников в военной автоинспекции. Также усилится контроль за военнослужащими-автомобилистами в гарнизонах. До сих пор офицер, сержант или солдат, управляющий своей личной машиной, не попадал под полномочия Военной автоинспекции, а сотрудников ГИБДД в закрытых гарнизонах нет. Теперь же с принятием поправок таких нарушителей ждут штрафы из автоинспекции, которая получит данные из ВАИ. Но не только их.

«Письма счастья» в камуфляже

Процесс наделения сотрудников ВАИ дополнительными правами в отношении обычных водителей не вызовет затруднений, считает бывший начальник ГИБДД Владимир Федоров.

- Военные инспекторы не смогут сами лишить водительских удостоверений или оштрафовать гражданских автолюбителей, – рассказал Владимир Федоров. – Но все видео- и фотоматериалы, собранные ВАИ, будут передаваться в ГИБДД. Инспекторы которой, в свою очередь, оформят штрафы и разошлют «письма счастья».

Поправки в устав военной полиции разрешают ВАИ использовать весь комплекс существующих технических средств: от стационарных и радаров-треног до видеорегистраторов в автомобилях, имеющихся в арсенале дорожно-постовой службы ГИБДД, считает учредитель российской ассоциации юристов силовых ведомств «Гвардия» Олег Жердев.

- Будет логично, если ВАИ станет использовать радары и видеорегистраторы в местах скопления военной техники, в первую очередь в военных городках, закрытых или отдаленных гарнизонах, при проведении учений, – считает он. – Поправки дают право фиксировать не только превышение скорости, но и другие нарушения. Например, выезд на встречную полосу, пересечение сплошных линий или проезд под запрещающий знак.

Организовать процесс передачи информации несложно. ВАИ надо будет отправить ее в Центр автоматизированной фиксации (ЦАФАП) ГИБДД региона. Это можно сделать либо на флешках, либо по интернет-каналам – технология давно отработана.

Также в уставе военной полиции пропишут право инспекторов останавливать гражданские транспортные средства и пешеходов. Эти поправки законодательно закрепляют уже сложившееся на практике положение. Существующая редакция ПДД дает право останавливать автомобили и пешеходов регулировщикам, к которым в том числе относятся и сотрудники ВАИ.

Сейчас во время прохождения военной техники перекрестки перегораживаются машинами ВАИ и комендантской службы, которые следят, чтобы никто из посторонних не зашел или не заехал в колонну, где двигаются боевые машины и потенциально опасные автомобили, например ракетные пусковые установки, танки, цистерны с горючим и грузовики с боеприпасами.

Закупка специальной техники для ВАИ уже началась. В конце прошлого года Минобороны провело электронные торги по закупке первых ста видеорегистраторов для автомашин военной полиции. На приобретение приборов выделили 2,28 млн рублей.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Электронный контроль за движением на дорогах страны усиливается. По данным ГИБДД, в 2018 году количество видеокамер в России выросло на 20% – до 15,5 тыс.

Больше всего – 11,2 тыс. приборов – фиксируют превышение скорости, 1,6 тыс. камер контролируют проезд без остановки стоп-линии, 1,3 тыс. – выезд на встречную полосу и проезд на запрещающий сигнал светофора, 751 прибор следит за нарушениями правил стоянки или остановки, 706 контролируют движение по выделенной полосе, 375 – движение по обочине, 321 – разворот в запрещенных местах, 634 – нарушение требований дорожных знаков и разметки.

<https://iz.ru/864512/aleksei-kozachenko-bogdan-stepovoi-irina-tcyruleva/vai-glaza-kak-tormoza-voennye-videokamery-zafiksiruiut-narusheniia-pdd>

На ту же тему:

<https://www.autonews.ru/news/5caaed9f9a7947a3057bc0e5?ruid=UET9A1yk+0iw/7WEAwTcAg==#ws>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕНА СУХАРЕВСКАЯ, ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2019.04.08; «МОСГОРТРАНС» НЕДОВОЛЕН КАЧЕСТВОМ WiFi В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ; ОН ВИНИТ ПРОВАЙДЕРА – «ДОЧКУ» «МЕГАФОНА» NETBYNET

«Мосгортранс» направил «дочке» «Мегафона», провайдеру NetByNet, письмо с перечислением недостатков в работе WiFi на наземном общественном транспорте (с ним ознакомились «Ведомости», представитель NetByNet подтвердил его получение). WiFi-доступ не работает или работает медленнее, чем предписано условиями договора «Мосгортранса» с NetByNet. Входящая и исходящая скорость на абонента ниже предусмотренных 256 Кбит/с, а в 40% случаев общая скорость на салон транспортного средства ниже заявленных 10 Мбит/с, сообщает «Мосгортранс» подрядчику.

Автор письма – а оно подписано директором по информационным технологиям «Мосгортранса» Павлом Кровяковым, – ссылается на результаты проверки, проведенной молодежной организацией «Молодая гвардия» «Единой России» (МГЕР). Недостаточное качество услуг выявили и собственные проверки «Мосгортранса», говорится в письме. Качество WiFi напрямую влияет на имидж «Мосгортранса», а потому NetByNet должна устранить проблемы до конца апреля – в противном случае перевозчик обещает перейти к «юридическому способу защиты интересов».

NetByNet выиграла конкурс «Мосгортранса» на оснащение 8000 московских автобусов, троллейбусов и трамваев доступом к бесплатному WiFi в 2015 г. Вместе с оператором «Максимателеком» (обеспечивает услуги WiFi в метрополитене) NetByNet предоставляет абонентам единую WiFi-зону для пассажиров метрополитена и наземного общественного транспорта Москвы. Стоимость контракта составила 403 млн руб. По договору между «Мосгортрансом» и NetByNet (документ размещен на сайте госзакупок) оператор должен предоставлять WiFi-доступ до конца 2020 г.

Представитель «Мосгортранса» Дмитрий Глухов не стал комментировать претензии компании к NetByNet. Перевозчик постоянно контролирует исполнение договоров и сообщает поставщикам услуг о недочетах: будь то замечания, полученные в ходе собственного мониторинга, сведения от пассажиров городского транспорта или от общественных организаций, перечисляет он. Конечная цель – создание комфортных условий для пассажиров, заявил Глухов.

Зампред координационного совета МГЕР, координатор информационной политики Егор Литвиненко подтвердил, что активисты МГЕР с января по март 2019 г. провели проверку доступности интернета в общественном транспорте более чем в 400 крупных российских городах, в том числе в Москве. Основная цель проверки – развитие интернета в стране в соответствии с посланием президента. Проверяли при помощи специализированной программы, продолжает Литвиненко, которая позволяет установить наличие интернета, скорость и радиус раздачи. Он подтвердил, что активисты зафиксировали указанную в

письме «Мосгортранса» скорость WiFi. О реакции на результаты мониторинга, в том числе о письме «Мосгортранса», МГЕР не было известно, заключил Литвиненко.

Результаты сторонних исследований вызывают вопросы и о методике, и об объективности выводов, не согласен с претензиями представитель NetByNet. По контракту оператор с представителями заказчика проводит регулярные выездные проверки качества услуг, в I квартале 2019 г. проверка показала среднюю входящую скорость 13,1 Мбит/с, утверждает он: это самый быстрый WiFi в наземном транспорте крупнейших городов России и столиц мира, можно без задержек смотреть видео онлайн в формате FullHD всем автобусом.

По договору за ненадлежащее оказание услуг заказчик может оштрафовать NetByNet на 0,5% от цены договора (т. е. на 2 млн руб.), говорит партнер юридической компании BMS Law Алексей Гавришев. А если ненадлежащее исполнение приведет к убытку у заказчика, он вправе взыскать с исполнителя всю стоимость услуг по контракту, но для этого придется доказать, что он действительно их понес, замечает Гавришев.

Ключевой вопрос – к пункту договора, описывающему штрафные санкции: должен ли штраф в размере 0,5% стоимости договора применяться к каждому нарушению или однократно – к любой совокупности нарушений, рассуждает адвокат Forward Legal Данил Бухарин, иными словами, должен ли оператор 2 млн руб. один раз за все допущенные нарушения или, например, 4 млн руб. за два нарушения, описанных в претензии «Мосгортранса» (отсутствие WiFi в транспортном средстве и низкая общая скорость в салоне). По мнению Бухарина, однократная сумма штрафа слишком мала в сравнении с ценой договора и важностью параметра качества связи для достижения цели, ради которой договор, в принципе, и заключен.

Опрошенные «Ведомостями» представители операторов не стали отвечать, интересно ли им было бы сотрудничество с «Мосгортрансом», если тот задумает сменить подрядчика. Представитель «Т2 РТК холдинга» (Tele2) считает, что покрытие Москвы сетями 3G и 4G в сочетании с выгодными пакетными тарифами позволяет его абонентам не экономить за счет публичного WiFi. В наземном транспорте абоненты не испытывают проблем с доступностью сотовой связи, им хватает трафика, который операторы включают в пакеты услуг, отмечает гендиректор Telecom Daily Денис Кусков. Поэтому WiFi в наземном транспорте менее востребован, чем в метро, а значит, ниже и интерес операторов к этой услуге, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2019/04/08/798517-mosgortrans-nedovolen>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; НАЗВАНО ЧИСЛО ОШТРАФОВАННЫХ В МОСКВЕ ЗА ВЫЕЗД НА «ВАФЕЛЬНИЦУ» ВОДИТЕЛЕЙ

В марте 2019 года за выезд на разметку «вафельница» на пересечении Садового кольца и Орликова переулка в Москве было оштрафовано 214 водителей. Об этом 8 апреля сообщает «Коммерсант» со ссылкой на пресс-службу столичного УГИБДД.

Дорожные камеры начали штрафовать за выезд на разметку «вафельница» с 1 марта 2019 года. В ГИБДД считают, что данная мера позволит улучшить дорожное движение на особо загруженных перекрестках, а также уменьшить задержки транспорта в пиковые часы на 15-20%.

Камеры фиксируют нарушение, если автомобиль выехал на перекресток и создает препятствие для движения транспортных средств. При этом машина должна находиться на «вафельнице» исключительно в неподвижном состоянии более пяти секунд. Штраф при этом составляет 1 тыс. рублей.

В постановлении, которое получает водитель на почту, указываются место совершения правонарушения, дата и время, а также прикладываются шесть фотографий автомобиля.

В Госавтоинспекции отметили, что на данный момент никто из водителей, оштрафованных в марте, постановления не обжаловал.

11 марта сообщалось, что на столичных дорогах увеличится число камер, фиксирующих непропуск пешеходов водителями. На сегодняшний день штраф за отказ автомобилиста пропустить пешехода варьируется от 1,5 тыс. до 2 тыс. рублей.

<https://iz.ru/865631/2019-04-08/nazvano-chislo-oshtafovannykh-v-moskve-za-vyezd-na-vafelnitcu-voditelei>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.08; КОМИССИЯ ПО БОРЬБЕ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ВЫЯВИЛА ПЕРВЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ

Межведомственная комиссия по координации пресечения деятельности нелегальных перевозчиков пассажиров и багажа автомобильным транспортом провела проверку на дорогах Перми. Участие в мероприятии приняли представители краевого минтранса, прокуратуры, ФСБ и ГУ МВД.

Как сообщает краевой минтранс, в ходе проверки были выявлены пять нелегальных перевозчиков, осуществляющих предпринимательскую деятельность без государственной регистрации или без специального разрешения. В отношении нарушителей были составлены протоколы об административных правонарушениях, материалы будут направлены в суд. Кроме того, в случае повторных нарушений у правонарушителей могут конфисковать автомобили.

Также в рамках проверки сотрудниками службы судебных приставов выясняют, имеются ли у нарушителей неоплаченные штрафы, алименты и задолженности перед бюджетом. В случае выявления таких фактов возможен арест транспортных средств и иного имущества, принадлежащего должнику.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938320>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; ЖИТЕЛИ КАЛУГИ БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН

Жители Калуги получают доступ к камерам видеонаблюдения, которые установлены на ремонтируемых дорогах. Горожане смогут проследить за качеством работ.

О планах на сезон ремонта дорог сообщили на заседании регионального правительства. По данным городского головы Калуги Дмитрия Разумовского, жители города получают доступ к графику проведения дорожных работ. Кроме того, калужанам предоставят общий доступ к камерам видеонаблюдения на ремонтируемых участках, сообщает газета «Весть».

Власти Калужской области указали на необходимость сократить сложности передвижения автомобилистов и общественного транспорта по городу.

<https://iz.ru/865446/2019-04-08/zhiteli-kalugi-budut-sledit-za-remontom-dorog-v-rezhime-onlain>

РБК; ОКСАНА СОТНИК; 2019.04.08; НА ПРОЕКТ ДОРОГИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ КАМУ НАПРАВЯТ ПОЛМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Объявлен тендер на проектные и изыскательские работы для участка обходной дороги вокруг Нижнекамска и Набережных Челнов. Начальная цена контракта 549,9 млн рублей

Проект будет реализован в рамках строительства и реконструкции участков трассы М7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа . Открытый конкурс в электронной форме проводит «Федеральное управление автомобильных дорог Волго-Вятского региона федерального дорожного агентства».

Результаты конкурса подведут 14 мая 2019 года. Источником финансирования выступает федеральный бюджет. Начальная (максимальная) цена контракта составляет 549,9 млн рублей. Согласно конкурсной документации, проектно-изыскательские работы нужно завершить в августе 2021 года.

Согласно документам тендера, деньги будут выделять в три этапа. В 2019 году – 199 млн рублей, в 2020 году – 200 млн рублей, в 2021 году – 151 млн рублей.

Общая протяженность проектируемых дорог составит 89,4 км, ширина – 4 полосы. Планируется построить 6 транспортных развязок, 19 мостов, 19 путепроводов, 8 пешеходных переходов, 27 очистных сооружений. Один мост обозначен в техзадании, как «большой», протяженностью 2,2 км.

Строительство объездных дорог вокруг Набережных Челнов и Нижнекамска с мостом через Каму в районе села Соколка чиновники Татарстана анонсировали на протяжении нескольких лет. В 2016 году Артем Здунов, будучи министром экономики РТ, прогнозировал, что общая стоимость строительства дороги с мостом может превысить 50 млрд рублей.

В ноябре 2018 года **министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ Ленар Сафин назвал сумму затрат в 62,2 млрд рублей. Он сообщил, что проект по строительству обхода Нижнекамска и Набережных Челнов с мостом через Каму в районе населенного пункта Соколка будет федеральным. По словам министра, на проектирование понадобится около года.

«Констатируем, что этот проект попал в схему терпланирования. Федеральным дорожным агентством ведутся работы по выходу на проектирование», – сказал Сафин.

В декабре 2018 года Сафин сообщил, что федеральному министерству также поручено проработать вопрос о продолжении работ по реконструкции федеральной трассы М7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа в Татарстане со строительством развязок на территории Набережных Челнов. Этот участок дороги предложили включить в федеральную адресную инвестиционную программу на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/08/04/2019/5caaf2559a7947a5fac92ccb#ws>

РБК КРАСНОЯРСК; 2019.04.08; НА КАКИХ АВТОБУСАХ КРАСНОЯРСКА МОЖНО ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД БЕЗНАЛИЧНЫМ СПОСОБОМ

В Красноярске тестируют безналичную систему оплаты проезда в общественном транспорте. Рассчитаться картой, смартфоном, браслетом или брелком можно в 90 автобусах, передает пресс-служба администрации города.

Тестирование системы происходит на машинах маршрутов № 12 (станция «Красноярск-Северный» – совхоз «Удачный»), 31 (ЛДК – Академия биатлона) и 95 (Верхние Черёмушки – ЛДК).

Власти обещают, что до конца апреля весь муниципальный общественный транспорт перейдет на безналичные расчеты.

«Новые терминалы для считывания карт получили все перевозчики города, включая коммерческих, это порядка 600 машин. Оборудование настроено по технологии «псевдо-онлайн» – пассажир сможет рассчитаться, даже если связь пропадет», – рассказал директор государственного предприятия «Красноярскавтотранс» Вячеслав Ерошевич.

Как отметила замуправляющего Красноярским отделением Сбербанка Светлана Туровец, терминалы принимают любые карты, любой платежной системы и банка, а также социальные и транспортные проездные. «Пока в Красноярском крае самая минимальная комиссия на безналичные расчеты 1,6%. До конца года тарифы могут пересмотреть, тогда оплата проезда банковской картой будет обходиться даже дешевле, чем наличными», – объяснила Туровец.

Ранее **министр транспорта** Красноярского края Константин Димитров сообщил, что к 2022 году половину городов Красноярского края должны перевести на безналичный способ оплаты проезда. Речь идет о транспортных и банковских картах. Кроме этого, планируют ввести плату в зависимости от дальности поездки. Предполагается, что будет несколько тарифов и пересадка с одного вида транспорта на другой.

<https://krsk.rbc.ru/krsk/08/04/2019/5cab01bc9a7947ac32f74730>

РБК; 2019.04.08; БОЛЕЕ 50% ЖИТЕЛЕЙ ДОНА НЕДОВОЛЬНЫ КАЧЕСТВОМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Больше половины жителей Ростовской области оказались недовольны качеством пассажирских перевозок в регионе, это выяснилось в ходе исследования, которое проводил «Региональный информационно-аналитический центр» по заказу регионального министерства экономики. Соответствующий документ опубликован на сайте донского правительства.

Качеством услуг на рынке перевозок пассажиров наземным транспортом удовлетворены только 49,8% респондентов. Уровнем цен недовольны около 35% опрошенных потребителей, при этом больше 50% респондентов полагали, что скорее удовлетворены ценами на услуги перевозок. Выборка исследования составила 3,3 тыс жителей региона и более 1,2 тыс. представителей бизнес-сообщества.

«В 2018 году потребители региона оценили рынок услуг перевозок пассажиров наземным транспортом как достаточно развитый. Количество организаций, предоставляющих данные услуги, по их мнению, не изменилось, что не повлияло негативно на удовлетворенность потребителей возможностью выбора на данном рынке услуг», – говорится в документе.

Как ранее сообщал РБК Ростов, в начале 2018 года и по итогам полугодия в донском регионе объем пассажирских перевозок демонстрировал отрицательную динамику.

<https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/5cab00369a7947ac32f74726#ws>

РБК ТАТАРСТАН; ТАТЬЯНА РЕНКОВА, АЛЕКСЕЙ БЛИНОВ; 2019.04.08; ТРАМВАЙНОЕ ЛОББИ: КАЗАНЬ МОЖЕТ ПОТРАТИТЬ МИЛЛИОНЫ НА ПРОБЛЕМНЫЕ ВАГОНЫ

«Метроэлектротранс» потратит на закупку 3 трехсекционных трамвайных вагонов 135 млн руб. Судя по техзаданию, для Казани могут закупить трамваи той модели, что около года простаивает в Нижнем Новгороде из-за проблем в эксплуатации

Муниципальное унитарное предприятие «Метроэлектротранс» объявило два тендера на закупку трамваев – одно- и трехсекционных. Согласно сайту госзакупок, оба извещения о проведении торгов опубликовали 28 марта.

Начальная (максимальная) цена контракта на покупку трехсекционных трамваев составляет 135 млн рублей: таким образом, одна единица должна стоить не дороже 45 млн рублей. Начальная (максимальная) цена контракта на приобретение 10 одинарных вагонов заявлена в 205 млн рублей: то есть один трамвай будет стоить 20,5 млн рублей. Итоги аукционов подведут 17 апреля.

«Вагон трамвайный пассажирский, трехсекционный, с двумя моторными тележками и низким уровнем пола предназначен для внутригородских перевозок пассажиров на трамвайных линиях с шириной колеи 1524 мм и продольным уклоном до 0,090 протяженностью не более 1000 км», – говорится в тексте технического задания от МУП «Метроэлектротранс».

Трамвай «Желание» по-казански

Казанский урбанист, редактор портала о транспорте «Трансфото» Дмитрий Киру считает, что тендер «Метроэлектротранса» составлен под единственного поставщика – завод «Уралтрансмаш» и рассчитан на закупку вагона модели 71-409. Он соответствует прописанным в техзадании параметрам, например, по габаритам и техническим характеристикам.

Отличительной особенностью этого трехсекционного вагона от других является наличие двух моторных тележек. Единственным аналогом по количеству моторных тележек, по

словам Киру, является модель «Варяг» Тверского механического завода электротранспорта. Однако, отметил Киру, «Варяг» стоит дороже.

Старший научный сотрудник Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ Павел Зюзин в беседе с РБК Татарстан подтвердил, что вагон модели 71-409 подходит под прописанные в техзадании «Метроэлектротранса» параметры. «За 135 млн рублей можно приобрести 2 вагона 71-409. Тверские вагоны обойдутся дороже, около 90 млн за штуку», – сказал он.

Руководитель МУП «Метроэлектротранс», депутат Госсовета Асфан Галявов, к которому РБК Татарстан обратилось за комментарием по тендеру, неоднократно просил связаться с ним позднее, а в дальнейшем перестал отвечать на звонки. В отделе маркетинга завода «Уралтрансмаш» от комментариев отказались, отметив, в частности, что не уполномочены отвечать на вопросы о стоимости трамваев.

Вагончик тронется, ремонт останется

По мнению Дмитрия Киру, закупка трехсекционных трамваев производства «Уралтрансмаша», является невыгодной с экономической точки зрения. Среди недостатков он назвал сложность в обслуживании, частые поломки и высокую стоимость при относительно небольшой вместимости.

«Судя по документации, опубликованной на сайте госзакупок, трехсекционный вагон будет более чем в два раза дороже, чем одинарный: 45 против 20,5 миллионов рублей. При этом, согласно сайту завода, вместимость одиночного вагона составляет 190 пассажиров, а трехсекционного всего 209. Поскольку трамвайные перевозки не являются особо прибыльными, для бюджета оптимальнее закупить вместо одного длинного два одиночных вагона и сцеплять их», – отметил он.

Представитель исследовательского института Высшей школы экономики Павел Зюзин отметил, что в Казани при выборе техники надо ориентироваться на имеющуюся ремонтную базу. Длинные вагоны требуют специальных условий для обслуживания. «Вагон 71-409 – совсем новая линейка. На рынке такая техника недавно. Поэтому вагон 71-409 массово еще не закупался никакими городами», – сказал Павел Зюзин.

Урбанист Дмитрий Киру в беседе с РБК Татарстан подчеркнул, что решения, используемые в вагоне 71-409 нетипичны для российского трамвая, и отпугивают большинство эксплуатантов. Прежде всего, это подвесная средняя секция кузова и сложные в обслуживании узлы сочленения (гармошки). «Волгоград по итогам испытания нескольких гармошек принял решение закупить поезда из одиночных двухсторонних вагонов 71-623-03 Усть-Катавского вагоностроительного завода», – рассказал он.

По данным официального сайта «Уралтрансмаш», вагон 71-409 запущен в серийное производство, но эксплуатируется только в Нижнем Новгороде в количестве одной единицы.

Нижегородские замечания

Как сообщили РБК Татарстан в муниципальном предприятии «Нижегородэлектротранс» вагон модели 71-409 действительно проходил эксплуатационные испытания в Нижнем Новгороде с 2014 года по 2016 год. После испытаний он начал перевозить пассажиров. В настоящий момент вагон находится в ремонте из-за неисправности моторной тележки.

«Имеется ряд замечаний по конструкции данного трамвайного вагона: неудачная и недоработанная конструкция тележек; низкое качество сборки кузова, слабая конструкция соединения секций, неудачная компоновка салона», – сообщили РБК Татарстана в «Нижегородэлектротрансе».

Нижегородский журналист, транспортный обозреватель Александр Седов рассказал РБК Татарстан, что трамвай 71-409 во время эксплуатации неоднократно сходил в рельсов из-за конструкции.

«У него не слишком удачная конструкция без поворотных тележек, то есть кузов крепится непосредственно к колесной паре. Для пассажиров это будет жесткий ход, для вагона

дополнительное механическое напряжение, а для путей – слишком большая нагрузка на путь, есть подозрение, что у нас, в Нижнем Новгороде, он часто сходил с рельсов именно из-за этого. Такую конструкцию на неповоротных тележках перестали использовать в мировом трамвайном машиностроении», – рассказал Седов.

По мнению журналиста, для эксплуатации трамвая нет перспектив. «Были такие ситуации, когда он два дня работает, и потом опять стоит», – заметил Седов.

Годы пиара

По данным сайта «Трансфото» (transphoto.ru), в Казани с осени прошлого года проходит испытание трехсекционный трамвай модели 71-409-01. Он был построен в 2015 году на Уральском заводе транспортного машиностроения. В том же году вагон направили на испытания в Екатеринбурге, а в январе 2016-го вернули на завод-изготовитель. В апреле трамвай прибыл для испытаний в Самару, где обслуживал маршрут №20. На завод он вернулся в апреле 2017 года.

Главный инженер екатеринбургского МУП «Гортранс» Михаил Щипачев в беседе с РБК Татарстан заявил, что в 2015 году трамвай поступил к ним как опытная модель. Испытания предвляли серийное производство. От дальнейших комментариев он отказался. В приемной муниципального предприятия «Трамвайно-троллейбусного управления» Самары РБК Татарстан сообщили, что целью испытаний был «пиар» вагона 71-409-01. Транспортное средство было предоставлено заводом изготовителем для испытаний бесплатно в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года. От комментариев о результатах испытаний в управлении отказались, отметив, что на городских маршрутах таких трамваев в настоящее время нет.

В 2002 году Казань закупила 10 вагонов модели «Спектр» завода «Уралтрансмаш». Два из них были списаны в 2017 году, остальные до сих пор находятся на балансе трамвайного депо, и выходят на линии.

В начале прошлого года «Метроэлектротранс» анонсировал 100% обновление транспортного парка. В феврале на линии вышли 10 новых трамваев и 15 троллейбусов. В мае был заключен еще один госконтракт на 340 млн рублей на поставку 20 односекционных вагонов. Тендер выиграла ООО «Фобос-ТС», которое является нижегородским дилером «Уралтрансмаша».

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/08/04/2019/5cab434a9a7947cf9a052009#ws>

РБК РОСТОВ; 2019.04.08; УФАС ОТМЕНИЛО КОНТРАКТ НА РЕМОНТ МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА В РО ЗА 35 МЛН РУБ.

Управление федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Ростовской области аннулировало электронный аукцион по определению подрядчика на реконструкцию мостового перехода в Егорлыкском районе. Об этом сообщили в пресс-службе контрольного органа.

Согласно документам, заказчиком выступило региональное **министерство транспорта**. Максимальная стоимость контракта составила 35,1 млн руб., деньги планируется выделить из областного бюджета.

Как сообщили в УФАС, в дополнение к проектной документации, заказчик разработал подробные требования к используемым товарам, которые были опубликованы отдельным документом на шести листах. Это и послужило причиной аннулирования аукциона.

«Использование усложненных документаций имеет своими последствиями не только вред, причиняемый бюджету в виде заключения контрактов по стартовым ценам, но также увеличение или срыв сроков поставки закупаемых товаров, сроков выполнения работ и оказания услуг, создает препятствия для полного и своевременного освоения бюджетных средств», – сказано в сообщении регионального УФАС.

Напомним, ранее региональное УФАС отменило четыре госзакупки управления ЖКХ, транспорта и связи администрации Донецка общей стоимостью 85,8 млн руб. Это

произошло из-за жалоб на не обусловленные требования заказчика. В надзорном органе назвали такие требования «ловушками», которые дали основания отклонить четыре из девяти заявок потенциальных подрядчиков.

<https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/5cab5c009a7947dc0c9e4bf5>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ СОЦИАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ КАРТУ ОФОРМИЛИ 6 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

Около 6 тыс. жителей Хабаровского края подали документы на оформление социальной транспортной карты. Большинство из них являются жителями краевой столицы и Хабаровского района, также активно подают заявки в Комсомольске-на-Амуре, сообщает сайт правительства Хабаровского края.

Начать выдачу новых карт планируют с 1 мая 2019 года. Уже через месяц ей можно будет оплатить проезд в городском и пригородном автомобильном, железнодорожном и водном общественном транспорте, пишет ИА AmurMedia.

На данный момент в региональном министерстве социальной защиты населения заключено соглашение с оператором, который будет заниматься сбором всей необходимой информации о расходах перевозчиков. В скором времени стороны обсудят нюансы внедрения электронной системы оплаты проезда.

Транспортная карта будет содержать сведения о владельце, а также специальный штриховой код, необходимый для оплаты. Сейчас активно идут работы над дизайном будущего проездного.

<https://iz.ru/865441/2019-04-08/v-khabarovskom-krae-sotcialnuiu-transportnuiu-kartu-oformili-6-tys-chelovek>

ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ИЩЕНКО; 2019.04.09; «ЯНДЕКС.ДРАЙВ» ВВЕЛ ФИКСИРОВАННЫЕ ЦЕНЫ ПОЕЗДОК; ТАКСИ ТАКОЙ ПОДХОД ПОМОГ НАРАСТИТЬ БИЗНЕС: ЛЮДЯМ ТАК ПСИХОЛОГИЧЕСКИ ПРОЩЕ

Оператор каршеринга «Яндекс.Драйв» ввел тарифы с фиксированной стоимостью поездки, сообщил «Ведомостям» его представитель Дмитрий Горчаков. При указании пункта назначения до начала поездки приложение рассчитывает цену, которую в итоге заплатит пользователь. Тариф заработал в Москве и Петербурге для части пользователей, со временем им смогут воспользоваться все, говорит Горчаков.

До сих пор «Яндекс.Драйв» работал на поминутном тарифе, цену рассчитывал алгоритм в зависимости от спроса, дорожной ситуации, времени суток и других условий. Этот тариф сохранится для поездок, где заранее нет четкого маршрута, отмечает собеседник «Ведомостей».

В новом тарифе вычислять стоимость поездки также будет алгоритм, исходя из загруженности дорог, времени поездки, поиска парковки по прибытии, спроса в месте назначения и др., говорит представитель «Яндекс.Драйва»: «Если там требуются свободные машины, поездка обойдется дешевле».

Российские операторы каршеринга по такой модели не работали. Опрошенные «Ведомостями» компании не ответили четко, планируют ли они в ближайшее время запуск тарифов с фиксированной ценой. Представитель «Делимобиля» Алена Балакирева говорит, что сервис «рассматривает различные варианты ценообразования, так чтобы клиент видел преимущества каршеринга как услуги». Ее коллега из YouDrive отмечает, что в будущем его компания планирует пересмотр тарифной политики, но как именно – не сказал. Пресс-служба VelsaCar на запрос не ответила.

С помощью фиксированных цен каршеринг «Яндекса» хочет быстрее наращивать базу пользователей, объясняет Горчаков: «Они привлекут новых клиентов, для которых важно знать стоимость поездки заранее». Вырастет число поездок на один автомобиль, а значит, и доход с машины, рассчитывает он.

Схожий путь прошли агрегаторы такси. Крупнейшие сервисы заказа такси – «Яндекс.Такси», Uber, Gett – ввели фиксированные цены в 2016-2017 гг. Это дало результат – выросло число и пользователей, и поездок, говорит представитель «Яндекс.Такси»: «Цену стали показывать до заказа машины, а людям всегда психологически проще покупать услугу, зная ее точную стоимость».

Обратная сторона медали – жалобы пользователей на непрозрачное ценообразование и разные цены на поездки, заказанные в одно время в одном месте, но с разных устройств. В 2017 г. клиентка заподозрила, что «Яндекс.Такси» назначает сумму поездки в зависимости от модели телефона, выставляя владельцам дорогих смартфонов более высокий счет. Об этом писало издание TJournal. Тогда представитель «Яндекс.Такси» уверял: цена поездки от модели телефона не зависит, а разные цены связаны со скидками.

Горчакову, по его словам, о таких претензиях пользователей к фиксированным ценам «не известно». Но, как и его коллеги из такси, он заверяет: «Тип устройства никак не влияет на цену поездок». Стоимость поездки в «Яндекс.Драйве» как в поминутном тарифе, так и при фиксированной цене рассчитывает алгоритм для конкретного момента времени и конкретного автомобиля с учетом его класса. «Цена может меняться каждую секунду, так как спрос, наличие свободных автомобилей и дорожная ситуация в городе тоже постоянно меняются», – рассуждает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/08/798626-fiksirovannie>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ВОЗМЕЩЕНИЯ РЖД ПОТЕРЬ ОТ ЛЬГОТНЫХ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА

Премьер-министр Дмитрий Медведев одобрил правила выплаты РЖД компенсации от льготных тарифов на перевозку зерна. О подписании соответствующего постановления премьер заявил на совещании с вице-премьерами.

«Постановление, которое я подписал, утверждает правила выделения денег, об этом мы говорили, на возмещение потерь доходов РЖД, которые возникают из-за льгот по тарифам на перевозку зерна», – рассказал председатель правительства (цитата по «РИА Новости»).

Как пояснил господин Медведев, было решено сохранить льготные тарифы при перевозках зерна, но «естественно, что в этом случае тарифы, которые используются, должны быть компенсированы РЖД». «Мы такие средства запланировали. В случае необходимости они, естественно, могут быть увеличены, все будет зависеть от того, какой будет урожай в конечном счете», – добавил он.

По словам премьера, эти деньги должны помочь регионам Сибири, находящимся далеко от рынков сбыта, вывезти излишки зерна со своей территории и реализовать их.

В январе Минсельхоз предложил ограничить субсидирование железнодорожных перевозок зерна по льготным тарифам – возмещаться будут потери РЖД только за перевозки, совершенные с 1 февраля по 31 августа. Ведомство также повторно выступило за сокращение числа регионов, из которых зерно можно транспортировать по льготным тарифам – с тринадцати до восьми.

<https://www.kommersant.ru/doc/3937931>

РБК ПЕРМЬ; 2019.04.08; В ПРИКАМЬЕ НАЧАЛИ ЛИКВИДАЦИЮ ПРОЕКТИРОВЩИКА ВОКЗАЛА ПЕРМЬ-II

Власти Пермского края начали ликвидацию АО «РВ-Пермь». Как следует из записи, внесенной в ЕГРЮЛ, принято решение о ликвидации юридического лица и формировании ликвидационной комиссии, которую возглавил Павел Жиделев, сообщает Коммерсантъ-Прикамье. Налоговые органы получили уведомление о принятии решения о ликвидации юридического лица 28 марта 2019 года, запись в ЕГРЮЛ внесена 5 апреля 2019 года.

Решение о выходе из АО «РВ-Пермь» власти региона приняли в феврале 2019 года. Как сообщали тогда в прикамском **минтрансе**, компания не вела деятельность, предусмотренную при ее создании с участием региона. Так, проектно-сметная документация для реализации проекта «Строительство транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала Пермь-II с обустройством прилегающей территории» (далее – ТПУ Пермь-II) не разработана, а уставный капитал АО не сформирован ввиду неисполнения со стороны инвестора обязательств по долевому участию в акционерном капитале, а также отсутствия утвержденной концепции развития территории, прилегающей к ж/д станции Пермь-II. Фактически, АО не вело проектную деятельность, в частности, не осуществляло функции по разработке проектно-сметной документации для строительства объекта ТПУ Пермь-II, что также не соответствует одному из основных видов уставной деятельности. в настоящее время, в соответствии с подписанным Пермским краем и ОАО «РЖД» соглашением о сотрудничестве от 22 августа 2018 года разработкой проектно-сметной документации для строительства ТПУ Пермь-II занимается ОАО «РЖД».

АО было создано Пермским краем 18 апреля 2013 года 2013 года в качестве проектной компании для реализации проекта «Строительство транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала Пермь-II с обустройством прилегающей территории» (далее – ТПУ Пермь-II). Уставный капитал на момент его создания составлял 100 тысяч рублей. Согласно открытым данным, учредителем «РВ-Пермь» является ОАО «РЖД – развитие вокзалов».

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5caaec7a9a7947a3094fc97a#ws>

РБК; МАРИЯ КУТЕПОВА; 2019.04.08; КОРЕЯ ПРЕДЛАГАЕТ ЛОКАЛИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВСМ НА УРАЛЕ

Свердловские власти ведут переговоры о локализации производства подвижного состава для высокоскоростных магистралей с производителями Южной Кореи, сообщил замгубернатора Олег Чемезов. Он был назначен на должность десять дней назад и стал куратором участия Свердловской области в проекте строительства высокоскоростной магистрали Екатеринбург – Челябинск.

По словам Чемезова, проект ВСМ необходимо рассматривать не только с точки зрения создания самой магистрали, но и локализации в Свердловской или Челябинской области до 70% технологий, необходимых для ее работы.

Встреча с представителями корейских компаний состоялась в пятницу, 5 апреля. Информацию о том, кто именно участвует в переговорах, Чемезов не раскрывает. Замгубернатора уточнил, что существует два основных блока для проработки: технологический и финансовый.

«Корея – обладатель уникальных технологий, способный производить подвижной состав или локализовать такое производство на наших площадях. Мы договорились, что они делают нам предложение. Примут участие или нет – будет зависеть от того, как они его сделают. То, что у них есть компетенции, – вопросов не вызывает. То, что там есть финансы, они нам тоже показывают – они приведут за собой фонды. Вопрос ключевой – как они компетенции приземлят здесь и передадут нам. И вторая история – сколько будут стоить деньги, и на какой срок, на который они войдут в проект», – ответил на вопрос РБК Екатеринбург Чемезов.

ВСМ Южной Кореи связывает Сеул с двумя крупнейшими портами страны – городом Мокпо на юго-западном побережье и городом Пусан на юго-восточном. Стоимость проекта составила не менее 20 млрд долларов США. Магистраль находится под управлением компании Korail, использующей поезда Korea Train eXpress, производство которого основано на французской системе TGV. Скорость KTX 350 км/ч.

Представитель «Уральской скоростной магистрали» («УСМ», оператор проекта) отказался комментировать локализацию выпуска поездов.

Чемезов сказал, что в случае положительного решения по проекту, возникает потребность в софинансировании «с российской стороны»: регионы надеются на получение федерального гранта после того, как проект магистрали будет включен в пространственную схему развития.

В мае 2018 года премьер Дмитрий Медведев подписал распоряжение о строительстве уральской магистрали. Несмотря на это, в подготовленный Минэкономразвития проект развития инфраструктуры на 7 трлн руб. уральская железная дорога не включена, как и в магистральный план **Минтранса**, а также **нацпроекты**. Сейчас **Минтранс** РФ готовит корректировки в план развития транспорта и внесет обновленный паспорт в президиум Совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам к концу марта. Пока уральская магистраль в корректировку не попала.

<https://ekb.rbc.ru/ekb/freenews/5ca74d4a9a79470fe5144549#ws>

ТАСС; 2019.04.08; ДВЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПАРЫ ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ ВВЕЛИ В ДАГЕСТАНЕ

Дополнительные пары пригородных поездов Махачкала – Хасавюрт – Махачкала и Дербент – граница с Азербайджаном – Дербент ввели в понедельник в Дагестане. Об этом ТАСС сообщили в министерстве транспорта и дорожного хозяйства республики.

«Сегодня ввели дополнительные пригородные поезда по направлениям Махачкала – Хасавюрт и Дербент – граница с Азербайджаном. Внимание на необходимость оптимизации работы пригородного железнодорожного транспорта, учитывая многочисленные обращения жителей республики, в своем послании парламенту обратил глава Дагестана Владимир Васильев», – сказал собеседник агентства.

По его словам, вопрос ввода дополнительных пригородных поездов был проработан **минтрансом** республики совместно с АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания». Как сообщил представитель министерства, за последний год пассажиропоток на железнодорожном транспорте в республике увеличился почти в два раза.

«Особенно у населения пользуются спросом пригородные поезда в выходные дни. А с вводом дополнительных поездов с улучшенными условиями количество пассажиров увеличится еще, потому что расписание поездов будет корректироваться с учетом пожеланий самих пассажиров», – добавил собеседник агентства.

В феврале 2019 года на Российском инвестиционном форуме в Сочи ОАО «Российские железные дороги» и Дагестан договорились о развитии инфраструктуры и пассажирских перевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/6309183>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.04.08; ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ОСТАНОВКУ БУДУТ ДЕЛАТЬ «ЛАСТОЧКИ» В КАРЕЛИИ

Изменения вводятся в движении поездов «Ласточка», которые курсируют между Санкт-Петербургом и Петрозаводском.

Изменения будут действовать с 18 апреля. По данным **минтранса** Карелии, «Ласточка» будет останавливаться на станции Яккима, благодаря чему поезда станут доступны для жителей Лахденпохского района. Об этом сообщает ИА «Карелинформ».

Власти поясняют, что остановка введена для повышения транспортной доступности региона. Время стоянки будет составлять одну минуту.

Ранее сообщалось об изменении в расписании движения «Ласточек» из Петербурга в Великий Новгород.

<https://iz.ru/865606/2019-04-08/dopolnitelnuiu-ostanovku-budut-delat-lastochki-v-karelii>

РБК Н.НОВГОРОД; 2019.04.08; ГЖД В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ СНИЗИЛА ПОГРУЗКУ ГРУЗОВ НА 2,5%

Грузооборот при этом вырос на 1,4% и составил 45,7 млрд тарифных тонно-км. Объем погрузки грузов на Горьковской железной дороге (филиал ОАО «РЖД») в первом квартале снизился на 2,5% по сравнению с тем же периодом прошлого года – до 2,8 млн тонн, сообщила пресс-служба ГЖД.

Грузооборот при этом вырос на 1,4% и составил 45,7 млрд тарифных тонно-км.

В марте текущего года погрузка в границах ГЖД в марте составила 2,8 млн тонн, что на 0,4% больше, чем годом ранее.

При этом наблюдалось снижение перевозки строительных грузов на 0,4% – до 85 тысяч тонн, химических и минеральных удобрений на 2,8% – до 180 тысяч тонн (-2,8%), лесных грузов на 15,6% – до 333 тысяч тонн, погрузка черных металлов сократилась на 20,6% – до 207 тысяч тонн.

Увеличение погрузки на ГЖД в марте отмечалось в таких категориях грузов, как нефти и нефтепродуктов – на 1,6%, до 1,1 млн тонн, лома черных металлов – в 1,6 раза до 143 тысяч тонн, цемента – на 46,5% до 196 тысяч тонн и промышленного сырья и формовочных материалов – на 26,8% до 104 тысяч тонн.

Ранее сообщалось, что по итогам 2018 года ГЖД снизила погрузку грузов на 0,3% по сравнению с 2017 годом.

Снижение на 2,7% наблюдалось в погрузке нефти и нефтепродуктов (погружено 11,7 млн тонн, черных металлов – на 3,4%, до 2,5 млн тонн, строительных грузов – на 6,3%, до около 1 млн тонн, химикатов – на 7,1% до 2 млн тонн, цемента – на 11,5%, до 2,2 млн тонн, промышленного сырья – на 12,5%, до 1,2 млн тонн.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5cab3fd99a7947ce5f6b1618#ws>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.04.08; «УРАЛВАГОНЗАВОД» ВЕРНЕТСЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ; ПРЕДПРИЯТИЕ ХОЧЕТ ДОВЕСТИ ИХ ДОЛЮ В ОБЩЕМ ВЫПУСКЕ ДО 90%

Производство инновационных вагонов на «Уралвагонзаводе» (УВЗ, входит в «Ростех») возобновится в августе 2019 г. и продлится как минимум два года. Об этом в пятницу, 5 апреля, рассказал **директор департамента** развития гражданской продукции УВЗ Андрей Абакумов в кулуарах конференции «Ведомостей», посвященной развитию железнодорожной отрасли. Будут выпускаться вагоны всех типов, но в основном это будут, как и сейчас, полувагоны, пояснил он. Заказчиков Абакумов не раскрыл, ссылаясь на то, что корпорация находится под санкциями.

В России инновационными называют вагоны с повышенной нагрузкой – 25 т на ось против 23,5 у обычных вагонов. Их основные производители – Объединенная вагонная компания (ОВК, выпускает только такую технику) и УВЗ. В сентябре 2018 г. выпуск инновационных вагонов на УВЗ был приостановлен. Тогда предприятие получило крупный заказ на производство обычных вагонов. А на конвейере УВЗ «достаточно проблематично» одновременно выпускать инновационные, и стандартные вагоны, объяснял «Ведомостям» представитель УВЗ: «Поэтому производство спланировано следующим образом: получили крупные заказы на один вид продукции – реализуем их, в это время формируется пакет заказов на другой».

В 2018 г. УВЗ произвел и отгрузил около 18 000 вагонов, примерно такой же объем запланирован на 2019 г., говорил в интервью РБК гендиректор «Уралвагонзавода» Александр Потапов.

«Что пользуется наибольшим, ажиотажным спросом, то мы сегодня и производим», – заметил Абакумов на конференции. По его словам, в 2020-2021 гг. на инновационную технику будет приходиться около 90% всего производства вагонов на УВЗ. Инновационные вагоны востребованы в России в том числе из-за дефицита провозных

мощностей на сети РЖД, что ограничивает возможности экспорта, пояснил он. Так же считает и гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

Корпорация «Ростех» не так давно получила 9,33%-ную долю в ОВК. Пересматривать из-за этого выпускаемый модельный ряд не планируется, заверил Абакумов.

При стабилизации рынка перевозки угля и реализации программы развития инфраструктуры (прежде всего, БАМа и «Транссиба») проблема дефицита провозных мощностей на сети РЖД может стать неактуальной в ближайшие несколько лет, считает заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук. Для перевозки грузов будет достаточно обычных и уже имеющихся инновационных вагонов. У УВЗ, видимо, есть планы поставить инновационные вагоны своей «дочке» или дружественному оператору, а потом уже попытаться найти на них покупателей или арендаторов, рассуждает Савчук. Но это будет сделать сложно не только из-за снижения дефицита провозных мощностей, предупреждает он. К осени на рынке может и вовсе возникнуть профицит полувагонов – как обычных, так и инновационных. Это, в свою очередь, приведет к снижению арендных ставок у операторов, а затем – и цен на новые вагоны.

По данным «Infoline-аналитики», в IV квартале 2018 г. новые инновационные вагоны в среднем стоили в России 3,6-3,9 млн руб. без НДС. По сравнению с 2017 г. они подорожали примерно на 20% из-за цен на металлопрокат и комплектующие. Примерно настолько же выросли цены обычных вагонов – до более 2,8 млн руб.

Даже если дефицита провозных мощностей не будет, то инновационные вагоны продолжат вытеснять типовой парк из наиболее привлекательных сегментов грузовых перевозок (уголь, металл), не согласен с Савчуком Бурмистров. У инновационных вагонов экономическая эффективность выше, чем у типовых, – за счет меньших расходов на текущие и плановые ремонты, а срок службы больше – 32 года против 22, поясняет он.

«Ведомости» ожидают комментариев представителей крупнейших угольных компаний (СУЭК, «Мечел», Evraz) и операторов вагонов (ФГК, ПГК). ФГК ранее сообщала о планах купить около 30 000 полувагонов, однако аукционы на покупку вагонов были признаны в марте несостоявшимися.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/04/05/798475-uralvagonzavod-vernetsya>

КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ИРИНА САЛОВА; 2019.04.09; НЕПРОСТОЙ СЕВМОРПУТЬ

В условиях западных санкций, наложенных на шельфовую добычу, Россия сделала национальной идеей развитие Арктики и ее основной транспортной артерии – Северного морского пути (СМП). К 2024 году, согласно указу Владимира Путина, по этому маршруту должно перевозиться около 80 млн тонн грузов. Но в возможности достижения такого уровня сомневаются даже в правительстве, а эксперты отмечают, что перевозки через СМП должны быть прежде всего экономически оправданными и конкурентоспособными.

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути в 2018 году вырос по сравнению с прошлым годом в два раза – до 20,2 млн тонн, сообщало в конце марта агентство «Прайм» со ссылкой на данные **Росморречфлота**. В 2019 году грузооборот должен составить, по прогнозу правительства, 26 млн тонн. Но в «Росатоме» считают, что он может оказаться и выше – около 30 млн тонн, что в 1,5 раза выше текущего уровня.

В дальнейшем, исходя из параметров комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, объем перевозок по СМП возрастет до 51 млн тонн в 2021 году, а в 2024-м – до 80 млн тонн.

Северный морской путь – кратчайший маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком – является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией РФ в Арктике. До начала XX века назывался Северо-Восточным

проходом. Пролегает по морям Северного Ледовитого океана и Берингову морю Тихого океана. Длина СМП от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения – 5,6 тыс. км. Организационно СМП делится на Западный сектор Арктики – от Мурманска до Дудинки – и Восточный сектор – от Дудинки до Чукотки.

Севморпуть соединяет в единую транспортную систему европейские и дальневосточные порты РФ, а также устья судоходных сибирских рек. Его маршрут почти вдвое короче альтернативных путей из Европы на Дальний Восток. Так, расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по СМП – около 14 тыс. км (для сравнения: через Суэцкий канал – свыше 23 тыс. км). Продолжительность навигации составляет два-четыре месяца, но использование ледоколов позволяет продлить этот период.

В добрый северный путь

Достижение уровня грузооборота по СМП в 80 млн тонн стало одной из стратегических национальных задач в последний год. Соответствующую задачу президент Владимир Путин поставил 7 мая 2018 года в указе «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года».

Как отмечает руководитель Дальневосточной практики КПМГ Ольга Сурикова, «это ключевой и пока единственный четко поставленный на высшем уровне показатель, вокруг которого строится вся система развития Арктики, формирующаяся в настоящее время». Она напоминает, что 96% грузов СМП приходится на минеральное сырье и к 2024 году эта картина принципиально не изменится. «Более того, существенно нарастить грузопоток можно за счет нефти и СПГ при условии предоставления налоговых стимулов и гарантий инвесторам», – отмечает эксперт.

Для инвентаризации всех действующих и планируемых добычных проектов в Арктике Минприроды было поручено разработать комплексный проект «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики». В марте Минприроды направило проект в правительство. Кроме того, в плане учтены и проекты по созданию соответствующей инфраструктуры для обеспечения добычи и транспортировки сырья и развития смежных отраслей. По прогнозам министерства, без дополнительных мер поддержки и стимулов нарастить грузопоток по СМП к 2024 году удастся только до 60 млн тонн, поясняет госпожа Сурикова.

Задача загрузки Северного морского пути до 80 млн тонн к 2024 году потребует значительных усилий, признавал в начале марта вице-премьер, полномочный представитель президента России в ДФО Юрий Трутнев. По его мнению, для выполнения поставленной Владимиром Путиным задачи будут нужны новые проекты. «Теми проектами, которые сегодня реализуются, Севморпуть до обозначенных объемов не загружается, нам нужны еще проекты. И мы их обязаны найти, поддержать, помочь воплотиться в жизнь», – сказал он. Но, считает чиновник, для начала надо сформулировать модель управления и систему предпочтений, а также общее управление процессом привлечения инвестиций в Арктический регион. Только тогда можно будет понять, когда и сколько груза каждый проект может дать Севморпути, отметил господин Трутнев.

По оценке Минэнерго, транспортировка углеводородов по всему Северному морскому пути к 2024 году вырастет с текущих 18 млн тонн до 66 млн тонн. Из них 13,5 млн тонн будет приходиться на нефть, 40,2 млн тонн – на сжиженный природный газ и газовый конденсат, 12 млн тонн – на уголь. В Минприроды считают, что грузопоток по Севморпути одного минерального сырья может составить 77 млн тонн, но только в случае «прорывного сценария» развития магистрали.

Более оптимистичны во ФГУП «Атомфлот». Там не исключают повышение объемов транспортировки по СМП и свыше 80 млн тонн к 2024 году. Как сообщала в начале апреля Наталья Лойк, руководитель проекта «Атомфлота» по развитию грузоперевозок в Обском бассейне, «есть определенные риски, но наши эксперты постарались и свели все

данные к тому, что 80 млн тонн – посильная работа для всего государства, и этот показатель может быть даже превышен».

Долгоплывущие планы

Осенью 2018 года **Минтранс** разработал сводный план развития маршрута, учитывающий шесть ключевых морских портов СМП, которые должны обеспечить грузопоток: Диксон, Дудинка, Мурманск, Певек, Петропавловск-Камчатский и Сабетта. Также в документе перечислены основные грузоотправители. Прежде всего это НОВАТЭК, который уже запустил в Арктике завод по сжижению газа на 16,5 млн тонн «Ямал СПГ» и планирует строительство новых мощностей – «Арктик СПГ 2» на 21,6 млн тонн за 103,8 млрд руб. В плане учитывается и строительство компанией перегрузочных комплексов СПГ в Мурманской области и на Камчатке.

Кроме того, в план вошли четыре СПГ-ледокола НОВАТЭКа и «Росатома», а также строительство трех атомных ледоколов ЛК-60 (ответственные – Объединенная судостроительная корпорация и «Росатом»).

Помимо этого среди частных проектов, за счет которых будет расти грузооборот СМП, указаны строительство Арктической горной компанией Дмитрия Босова и Александра Исаева угольного терминала «Чайка» в Диксоне на 10 млн тонн за 18,6 млрд руб., а также обустройство «ННК-Таймырнефтегаздобычей» Эдуарда Худайнатова Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождений, нефтяного терминала «Таналау» на 7,5 млн тонн за 8,9 млрд руб.

В план внесены и проекты «Росатома»: продление срока эксплуатации ядерных установок судов техобслуживания «Атомфлота» за 250 млн руб., продление ресурса реакторов ледоколов «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач» за 1 млрд руб. Но к такому варианту у других министерств и компаний возникли вопросы. Так, например, оказались неточными данные о запасах Северо-Пайяхского месторождения, которые несколько лет назад списаны.

Чтобы иметь полную определенность насчет грузовой базы СМП, Владимир Путин в конце февраля поручил правительству и «Росатому» до 1 сентября обеспечить заключение долгосрочных юридически обязывающих соглашений с грузоотправителями по объемам и стоимости перевозки грузов по этому маршруту.

«Думаю, что комплексную картину по взаимоувязке различных отраслей мы сможем увидеть в стратегии развития арктической зоны РФ до 2035 года, проект которой правительство должно представить президенту к 1 декабря этого года», - говорит Ольга Сурикова.

Свежая нефть

Дополнительным источником загрузки Северного морского пути могут стать проекты «Роснефти». Компания планирует наращивать свое присутствие в Арктике и рассматривает различные варианты транспортировки добытого сырья из региона. Так, глава «Роснефти» Игорь Сечин сообщил Владимиру Путину 1 апреля, что компания рассматривает возможность создания Арктического кластера для обеспечения загрузки Северного морского пути и планирует добывать там до 100 млн тонн нефти к 2030 году. По его словам, создать новый центр добычи предполагается на основе собственных и перспективных проектов в Арктическом регионе, которые могут включить в себя Ванкорский кластер, в том числе Ванкор, Сузун, Тагул, Лодочное месторождение, ряд геологоразведочных проектов Южного Таймыра.

«Например, у нас там есть совместный проект с ВР «Ермак». И перспективный Западно-Иркинский участок», - сказал Игорь Сечин. На следующем этапе, при подтверждении ресурсной базы, в создаваемый кластер могут войти также и активы Восточного Таймыра, расположенные в районе Хатанги. Но как заявил господин Сечин, для запуска проектов исключительную важность имеет создание привлекательных для инвестиций условий, прежде всего налоговых и регуляторных, а также обеспечение гарантированной

стабильности этих проектов на весь период их жизнедеятельности – это будет условием для привлечения дополнительных инвесторов, особенно внешних.

Ольга Сурикова отмечает, что из-за суровых климатических условий, неразвитости инфраструктуры и отсутствия технологий внутренняя норма доходности проектов по добыче углеводородов в Арктике отстает от среднероссийского уровня (21-23%) и существенно ниже той, которую показывают международные проекты в основных и новых нефтегазоносных провинциях (более 30%).

«В итоге проектам в Арктике придется бороться за капитал с новыми международными проектами. Поэтому инвесторам невыгодно начинать проекты без государственной поддержки, которая должна выражаться в налоговых льготах и поддержке при строительстве инфраструктуры», - говорит эксперт. Меры государственной поддержки инвестиционной деятельности в Арктике она рассчитывает увидеть в законопроектах, которые правительство должно внести в Госдуму до 1 июля. По ее словам, в расчете на меры господдержки компании уже планируют ряд новых масштабных проектов по нефтегазодобыче и строительству инфраструктуры.

Однако, предупреждает эксперт, чтобы по СМП можно было перевезти запланированные объемы, нужно развивать его инфраструктуру, в том числе порты и пути подъезда, создавать соответствующий флот и обеспечивать навигацию и гидрометеорологическое сопровождение.

Она напоминает, что эти задачи поставлены в принятом в сентябре 2018 года комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, в котором развитие СМП указано в качестве одного из девяти федеральных проектов. На эти цели запланировано финансовое обеспечение в 587,5 млрд руб. в 2019-2024 годах. Но, говорит госпожа Сурикова, из них в настоящее время в федеральном бюджете предусмотрено только 77 млрд руб., 188,8 млрд руб. бюджетных средств еще предстоит найти, а 321,6 млрд руб. - привлечь из внебюджетных источников.

<https://www.kommersant.ru/doc/3937692>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.09; «ЗВЕЗДА» ВЫХОДИТ НА ЛЕД; ВЕРФЬ ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА АРКТИЧЕСКИЙ СПГ-ТАНКЕР С «СОВКОМФЛОТОМ»

Как стало известно “Ъ”, «Совкомфлот» и верфь «Звезда» заключили контракт на строительство пилотного газовоза Arc7 для вывоза сжиженного газа с проекта «Арктик СПГ» НОВАТЭКа. Судно должно быть сдано в 2022 году и обязано пройти ледовые испытания не позднее апреля 2023 года. НОВАТЭК зафрахтует газовоз на 25 лет. Эксперты полагают, что в условиях тесной кооперации «Звезды» с корейцами, а также наличия у НОВАТЭКа 15 газовозов Arc7 проекта «Ямал СПГ» риски для компании из-за потенциального срыва сроков сдачи танкера минимальны.

«Совкомфлот» и «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка) 5 апреля подписали контракт на строительство первого газовоза для проекта «Арктик СПГ» НОВАТЭКа, рассказали “Ъ” несколько источников в отрасли. По словам одного из них, торжественная церемония заключения контракта состоится 9 апреля на Арктическом форуме в Санкт-Петербурге. Параллельно «Совкомфлот» и НОВАТЭК подписали договор тайм-чартера на это судно.

В «Совкомфлоте» воздержались от комментариев. В НОВАТЭКе “Ъ” заявили, что договор фрахтования пилотного газовоза со стороны НОВАТЭКа был подписан и отправлен в «Совкомфлот» 27 декабря. По информации НОВАТЭКа, «5 апреля между «Совкомфлотом» и верфью «Звезда» заключен договор на строительство данного пилотного судна, на основании условий которого «Совкомфлот» внес поправки в договор фрахтования и подписал его со своей стороны». В компании отметили, что договор фрахтования заключен на 25 лет с условием сдачи судна до конца 2022 года и

прохождения ледовых испытаний не позднее апреля 2023 года. Таким образом, сдача судна синхронизирована с вводом первой линии «Арктик СПГ».

О том, что стороны должны заключить контракт на пилотный газовоз, “Ъ” сообщил 11 января. Остальные 14 газовозов Arc7 по аналогии с «Ямал СПГ» должны строиться по тендерному контракту, но собеседники “Ъ” говорят, что точное количество необходимых газовозов для «Арктик СПГ» пока обсуждается. С учетом полученных НОВАТЭКом разрешений на использование судов под иностранным флагом, запуска хабов на Камчатке и в Мурманске, компания может сократить плечо использования дорогостоящих газовозов Arc7 и оптимизировать их число с учетом уже построенных 15 газовозов для «Ямал СПГ». Газовозы для «Ямал СПГ» строились в Южной Корее, тогда как в России до сих пор не было построено ни одного подобного судна. Их создание на «Звезде» будет субсидировать бюджет – не более 20% от цены газовоза, если брать точкой отсчета стоимость постройки в Южной Корее. Как писал “Ъ” 8 апреля, Минпромторг в подготовленном проекте постановления правительства предлагает стоимость строительства газовоза Arc7 на «Звезде» в \$375,6 млн при цене работ в Южной Корее в \$324,4-330 млн.

Кроме того, по данным “Ъ”, 5 апреля «Совкомфлот» перезаключил контракт на строительство на «Звезде» трех танкеров-продуктовозов на СПГ, о заключении которого сообщалось в конце 2018 года. Их стоимость, по словам собеседников, «очень близка» к корейской.

Деньги на строительство танкеров дал ВЭБ – в начале апреля первый зампред ВЭБа Николай Цехомский говорил, что сумма сделки оценивается в 10,6 млрд руб.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев отмечает, что у НОВАТЭКа к моменту ввода «Арктик СПГ 2» будут в эксплуатации 15 газовозов Arc7, построенных для «Ямал СПГ», а также возможность фрахта дополнительных 11 газовозов более низких ледовых классов, что дает компании некую «подушку безопасности». Скорее всего, первые газовозы на «Звезде» будут строиться в непосредственной и очень глубокой кооперации с корейцами, в связи с чем есть надежда, что они будут сданы вовремя и в срок, отмечает эксперт. Первый газовоз для «Ямал СПГ» «Кристоф де Маржери» был сдан почти за год до старта проекта, но «это было абсолютно новое судно, которое должно было пройти все испытания», с газовозами для «Арктик СПГ» такая мера уже необязательна, заключает господин Григорьев.

<https://www.kommersant.ru/doc/3938111>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6310081>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.04.08; ГАЗОВОЗЫ СТАНОВЯТСЯ ВСЕ БЮДЖЕТНЕЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОТРАТИТ НА НИХ 53 МЛРД РУБЛЕЙ

Верфь «Звезда» может получить 53,5 млрд руб. субсидии из бюджета в 2020-2023 годах на строительство газовозов для проекта «Арктик СПГ». Доработанный проект постановления правительства об этом Минпромторг подготовил в конце февраля. Документ предусматривает снижение максимального размера субсидии с 30% до 20% от стоимости для газовозов и с 20% до 10% для танкеров. Субсидии помогут «Звезде», но, по оценкам экспертов, не российским производителям оборудования. Требования по локализации выглядят «пугающе низкими», и фактически речь идет о господдержке сборки судов из секций, выпущенных в Южной Корее.

Как стало известно “Ъ”, Минпромторг доработал проект постановления правительства, который определяет, какие субсидии из бюджета получит верфь «Звезда» при строительстве газовозов и танкеров для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2». Как писал “Ъ” 12 февраля, исходно правительство готово было компенсировать 30% от цены

газовоза и 20% от цены танкера, чтобы для заказчиков суда стоили столько же, сколько в Южной Корее. Теперь Минпромторг предлагает снизить субсидию до 20% и 10% соответственно, этот вариант был разослан в министерства 22 февраля (копия есть у “Ъ”). Всего предполагается построить 15 газозовов и три танкера.

Мы пытаемся найти сейчас ту экономику, которая позволит конкурировать с южнокорейскими строителями, хотя они будут на первом этапе также участвовать в кооперации по строительству этих судов

Как отмечается в финансово-экономическом обосновании, стоимость газозова Arc7 в Южной Корее на начало 2019 года составляла \$324,4-330 млн, танкера MR – \$51,52 млн. Цена газозовов на «Звезде», заявленная верфью в расчетно-калькуляционных материалах, – \$600 млн, а танкеров – \$130 млн. На основе отчета Центра технологий судостроения и судоремонта было рекомендовано основываться на стоимости газозова \$375,6 млн и продуктовога \$65,5 млн. Исходя из этого анализа, общая сумма субсидий в 2020-2023 годах составит 53,44 млрд руб. (\$801 млн), говорится в документе. Таким образом, бюджету придется выделить в 2020 году 5,24 млрд руб., в 2021-м – 14,43 млрд руб. и в 2022 и 2023 годах – по 16,88 млрд руб.

Как пояснили “Ъ” в Минпромторге, проект постановления сейчас проходит корректировку в связи с поступившими замечаниями и предложениями от других министерств, в ближайшее время он будет доработан и направлен на повторное согласование. «В том числе прорабатывается механизм предоставления субсидии, включая и периодичность, а также предельный размер в процентном соотношении от стоимости строительства», – уточнили в Минпромторге. В Минфине, **Минтранс** и Минэнерго не предоставили комментарии.

В прежней версии постановления был пункт, по которому «Звезда» не может претендовать на другую господдержку, кроме этой субсидии, – теперь он исключен. Зато для верфи введены санкции за срыв сроков этапов строительства газозовов и танкеров – ей будут начисляться пени в размере 0,33% от ключевой ставки ЦБ за каждый день задержки.

Минпромторг обосновывает необходимость субсидий для верфи тем, что «Звезда» вынуждена нести затраты на локализацию производства передового оборудования, материалов и компонентов, обучение персонала, разработку инновационных технологий, в связи с чем находится в несопоставимых условиях по сравнению с зарубежными компаниями, пользующимися обширной господдержкой. Но предполагается, что выделение субсидий позволит «Звезде» постепенно увеличить серийность производства крупнотоннажных судов. При этом главный инженер южнокорейской DSME Нуно Ким говорил 2 апреля «Интерфаксу», что первый газозов может быть на 90% построен в Южной Корее, второй – на 70%, последующие – на 30%.

Беспрецедентные масштабы господдержки требуют гарантий кластерного развития, а не только крупнотоннажного судостроения на «Звезде», но сейчас синергетический эффект для российских производителей судового оборудования неочевиден, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Требования к локализации, по его словам, выглядят «пугающе низкими»: закладка килля, сборка корпуса, изготовление конструкций, установка локализованных винтов (винторулевых колонок только с 1 января 2020 года), частично – проектная документация (даже 3D-модель только с 1 января 2020 года). «Это значит, что фактически планируется осуществлять государственную поддержку сборки судов из секций, производимых в Корее, а график локализации производства либо не разработан, либо не согласован, и под ним никто не готов подписаться», – считает эксперт. Он подчеркивает также, что трата более \$800 млн без четко описанных гарантий локализации ограничивает возможности предприятий РФ инвестировать в производство импортозамещающих компонентов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3937377>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.04.09; САМОЛЕТ ДЛЯ АУТСАЙДЕРОВ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ О ТОМ, ПОЧЕМУ ПОКУПАТЕЛЕЙ SSJ ПРЕСЛЕДУЮТ ПРОБЛЕМЫ

С интервалом в две недели два относительно крупных потенциальных заказчика – словенская Adria и мексиканский InterJet – отказались от покупки самолетов SuperJet 100 у АО «Гражданские самолеты Сухого». Причины в обоих случаях схожи, и формально напрямую не связаны с качеством российского самолета. И словенский, и мексиканский лоукостер испытывают серьезные финансовые трудности и, по словам источников “Ъ” в авиапроме, близки к банкротству.

Это не совпадение, а прямое следствие выбора рыночной ниши, на которую претендует SSJ 100. Сравнительно новый самолет (10 лет на рынке для семейства авиатехники не слишком большой срок) от непривычного производителя может конкурировать с уже зарекомендовавшими себя машинами, в первую очередь, за счет выгодной стоимости.

Такая во многом вынужденная ценовая модель предопределяет интерес со стороны, в первую очередь, региональных лоукостеров с невысокой финансовой устойчивостью. Любое неблагоприятное изменение может привести к остановке их работы. Поэтому сделки по продаже SSJ 100 за рубеж имеют высокий риск: если авиакомпания-покупатель потом остановит полеты, это приведет к появлению на рынке крупной – в масштабах производства ГСС – партии подержанных самолетов, что будет давить на стоимость новых партий SSJ 100.

В результате ГСС приходится либо вовсе отказываться от сделок (как в случае со словенской Adria), либо идти на субсидирование работы иностранного покупателя. Так произошло с мексиканской InterJet, которой ГСС вынуждена предоставить льготные условия по сервисному обслуживанию самолетов с рассрочкой платежей.

Такая помощь клиентам приводит к нехватке выручки и увеличивает дыры в финансовой отчетности самой ГСС, на которую давят и другие факторы. Так, по итогам прошлого года у производителя чуть ли не впятеро вырос убыток из-за того, что компания создавала резерв комплектующих, в том числе новых двигателей SaM146, которые эксплуатанты называют болевой точкой самолета (еще одна причина, по которой он интересен в первую очередь аутсайдерам). Но эти траты необходимы – без повышения качества сервиса SSJ не сможет бороться за рынок.

Отказ от уступок InterJet, крупнейшему и сейчас единственному зарубежному эксплуатанту SSJ 100, может привести к тому, что авиакомпания остановится. Имидж самолета это отнюдь не улучшит: потенциальные покупатели будут связывать неудачи терпящих бедствие лоукостеров с низкой экономической эффективностью SSJ. И самолету останется только российский рынок с единичными заказами небольших авиакомпаний и крупным эксплуатантом в лице «Аэрофлота». Об окупаемости проекта в таких условиях говорить точно не придется.

<https://www.kommersant.ru/doc/3937953>

РБК НОВОСИБИРСК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2019.04.08; ПОЧЕМУ В НОВОСИБИРСКЕ ВЫРОСЛИ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ

По сравнению с первым кварталом прошлого года стоимость отдельных направлений показала значительный рост – до 155%

По данным сервиса путешествий Tutu.ru, сильнее всего подорожали авиабилеты в Красноярск: по сравнению с первым кварталом прошлого года средняя стоимость билета выросла с 2,5 тыс. руб. до 6,4 тыс. руб. Вторым по росту цены стал Нерюнгри (подорожание на 20% – до 15,6 тыс. руб.), на третьем месте – Сургут (рост на 10% – до 5,9 тыс. руб.).

Из заграничных направлений, по данным сервиса Skyscanner, наибольший рост показал маршрут Новосибирск-Стамбул. Его стоимость выросла на 20% – до 21,7 тыс. руб. В первом квартале этого года также на 16% подорожали авиабилеты до Пхукета (45,7 тыс. руб) и на 15% до Нью-Дели (29,2 тыс. руб.).

«Из зарубежных направлений в топ-3 по росту цен вошли Таиланд, Индонезия и Киргизия, тогда как в прошлом году эти места занимали Киргизия, Казахстан и Беларусь. При этом стоимость авиабилетов в Таиланд по сравнению с прошлым годом выросла на 26%, в Индонезию на 52%, а в Киргизию на 50%», – сообщили РБК Новосибирск в пресс-службе сервиса Ozon.travel. В среднем в первом квартале стоимость авиаперелета из Новосибирска выросла на треть.

Представитель ScyScanner в России Дмитрий Хаванский отметил, что скачки стоимости авиабилетов в полтора-два раза сезонно отмечаются в длинные майские, новогодние праздники, летом. «Мы рекомендуем избегать периодов ажиотажа и планировать поездки в межсезонье или в непопулярные для конкретного времени года места. Выгоднее всего по России и в Европу новосибирцам летать в феврале и ноябре, когда цены на авиабилеты самые низкие по году. Праздничные и летние путешествия стоит бронировать заранее, не позднее, чем за полгода до вылета», – сказал Хаванский.

Непопулярные меры

В марте представители Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта направили письмо вице-премьеру Максиму Акимову, в котором указывается подорожание авиакеросина на 30%, на 10% – аэропортовых услуг, на 4,8% – аэронавигационного обслуживания.

«Совокупность указанных негативных факторов привела к резкому (у части авиакомпаний более чем в 10 раз) снижению финансовой эффективности деятельности авиакомпаний и убыткам. Авиакомпании, в целях сохранения финансовой устойчивости вынуждены предпринять ряд «непопулярных» мер, направленных на сокращение расходов и оптимизацию денежных потоков», – говорится в письме.

Осенью прошлого года замгендиректора ЗАО «Группа компаний С7» Дмитрий Куделькин заявлял, что авиаотрасль находится под угрозой из-за роста стоимости топлива. Он отметил, что затраты авиакомпаний на керосин составляют треть от общего объема расходов. Куделькин считает, что отрасль поддержит увеличение коэффициента возмещения акциза на топливо с 2,08 до 3,50. Это увеличит сумму возмещения акциза авиаперевозчикам с 3 тыс. руб. до 7 тыс. руб. за тонну.

Развитию региональных авиаперевозок может способствовать снижение НДС на полеты вне Московского авиационного узла (МАУ). На данный момент около 75% внутренних рейсов летят через МАУ. На региональных рейсах ставка НДС составляет 10%. Нулевая – только на полеты в Крым. По оценкам Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, нулевая ставка НДС позволит вернуть авиаперевозчикам до 35 млрд руб. в год.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/09/04/2019/5cab275f9a7947c05371c49a#ws>

РБК УФА; АЛЬФИЯ КУТЛУЕВА; 2019.04.08; АЭРОПОРТ НЕФТЕКАМСКА ПЛАНИРУЮТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ЗА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СЧЕТ

На данный момент регулярного авиасообщения с Нефтекамском нет.

Аэропорт Нефтекамска (Башкирия) могут реконструировать за счет средств федерального бюджета. Об этом РБК Уфа сообщил депутат Госдумы от республики, куратор **нацпроекта** по развитию малого и среднего бизнеса Рифат Шайхутдинов.

«В 2018 году объект не попал в федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», предусматривающий реконструкцию 68 объектов в 66 аэропортовых комплексах. Средства на модернизацию можно получить путем включения аэропорта Росавиацией в План модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024

года. Инициатором включения объекта в федеральный проект должно стать региональное правительство», – отметил собеседник РБК Уфа.

Аэропорт Нефтекамска – собственность АО «Международный аэропорт Уфа». До конца 1990-х годов эксплуатировался по рейсам местных направлений, после чего несколько лет простаивал. В 2010 году отремонтировали взлётно-посадочную полосу (суммарный объем вложений составил 110 млн рублей) и установили светосигнальное оборудование, однако реанимировать авиасообщение не удалось.

На данный момент регулярные рейсы не выполняются. Между тем, по оценкам экспертов, в авиасообщении заинтересованы как местные предприятия, которым это, в частности, облегчит перевозку вахтовиков, так и жители северо-запада Башкирии. Для возобновления работы аэропорт нуждается в реконструкции административных зданий и ремонте взлетной полосы, отметил Рифат Шайхутдинов. Точную сумму депутат назвать затруднился.

Аэропорт Уфы попал в перечень существующих и новых объектов промышленной, транспортной дорожной и технологической инфраструктуры республики, модернизацию и строительство которых Совет Федерации рекомендует профинансировать за счет федеральных средств. Как сообщал ранее РБК Уфа, в их числе, в частности, возведение моста в створе улицы Воровского в столице республики. Полный список объектов – в постановлении «О государственной поддержке социально-экономического развития Республики Башкортостан».

<https://ufa.rbc.ru/ufa/08/04/2019/5caad7b49a79479bc32d0679#ws>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, ИВАН САФРОНОВ; 2019.04.08; SUPERJET ВЗЛЕТЯТ ЗА СЧЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ; INTERJET ПРОСИТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ДВИГАТЕЛИ В ДОЛГ

Как стало известно “Ъ”, крупнейший зарубежный заказчик ближнемагистральных SSJ 100 – мексиканская InterJet готова сохранить уже полученные 22 самолета, но откажется от 8 дополнительных. Большинство уже переданных перевозчику SSJ 100 также не летают, поскольку у InterJet нет средств на ремонт двигателей. По данным “Ъ”, авиакомпания предлагает российской стороне отремонтировать технику за свой счет, обещая расплатиться после того, как самолеты снова начнут работать.

О том, что InterJet откажется от восьми дополнительных самолетов SSJ 100, предусмотренных твердым контрактом с ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в Объединенную авиастроительную корпорацию – ОАК) от 2011 года, “Ъ” рассказали два топ-менеджера авиапрома. «Они хотели приобрести до 30 самолетов, из которых на сегодняшний день 22 – уже в парке перевозчика, – уточнил один из собеседников “Ъ”. – Но финансовое состояние InterJet не позволяет реализовать планы». Причиной этого, по его словам, стало начавшееся на рубеже 2016-2017 годов падение курса песо: он опустился до исторического минимума, что привело к росту расходов авиакомпании. В ГСС утверждают, что юридически оформленного отказа InterJet нет, получить комментарий мексиканской компании не удалось.

На фоне финансовых проблем в InterJet произошли кадровые перестановки: в январе кресло гендиректора покинул Хосе Луис Гарца, руководивший перевозчиком с момента основания в 2005 году. Его сменил американец Уильям Шоу, участвовавший в создании лоукостера Viva Air Peru, один из основателей лоукостера Viva Air Colombia. Он должен вывести InterJet из кризиса, говорит менеджер одного из предприятий авиапрома. По его информации, общая сумма долгов компании достигает \$150 млн, из-за чего перевозчик не способен ни заплатить за новые самолеты, ни даже отремонтировать двигатели уже поставленных SSJ 100 (сейчас на крыле только семь машин).

Переговоры о судьбе самолетов в Мексике проводила российская делегация при участии гендиректора ГСС Александра Рубцова и директора департамента авиапрома

Минпромторга Равиля Хакимова, рассказывает “Ъ” топ-менеджер одного из предприятий ОАК. По его словам, представители руководства InterJet заверили российскую сторону, что речи об отказе от эксплуатации SSJ 100 (об этом сообщало издание FlightGlobal) не идет: в авиакомпании считают, что выгоднее продолжать полеты на SSJ, чем выводить самолеты из парка.

Вместе с тем, по данным “Ъ”, руководство InterJet просит отремонтировать двигатели «в счет будущих платежей», чтобы как можно быстрее начать полеты. ОАК схему одобрила после демонстрации географии региональных полетов SSJ 100, говорит отраслевой собеседник “Ъ”, но принципиально важно согласие компании PowerJet (СП французской Snecma и российского НПО «Сатурн», которое выпускает двигатели). В ГСС “Ъ” заверили, что оказывают «максимальное содействие сторонам для достижения взаимовыгодных договоренностей». В PowerJet отказались комментировать «отдельные переговоры с заказчиками».

InterJet остается крупнейшим зарубежным обладателем SSJ 100. В 2015 году был также подписан контракт с ирландской CityJet, но затем Brussels Airlines, для которой выполняли рейсы самолеты этой компании, отказалась от российских машин. Глава Минпромторга Денис Мантуров тогда переложил вину на CityJet, утверждая, что компания не смогла «выбрать качественную бизнес-модель, чтобы использовать самолет». Министр рассчитывал включить бывшие самолеты CityJet в сделку со словенской Adria Airways, соглашения о намерениях по 15 самолетам с которой было подписано полгода назад. Но и эта сделка сорвалась: структуры, обеспечивавшие финансирование проекта, рекомендовали отказаться от сделки, чтобы ГСС не получила убытка.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что механизм ремонта двигателей в долг существует на рынке, но встречается довольно редко. «Обычно авиакомпания платит аванс в размере не менее 20%. Длительность отсрочки платежа зависит от оператора парка и его устойчивости», - отмечает эксперт. В случае с InterJet схема необходима, считает высокопоставленный источник “Ъ” в правительстве. «Мексиканский лоукостер первым среди иностранных перевозчиков заказал SSJ 100, поддержка InterJet – это поддержка нашей продукции», - говорит он. Источники “Ъ” в отрасли отмечают, что для ГСС крайне важно «поднять самолеты в воздух», так как в случае банкротства InterJet машины могут вернуться производителю, а это чревато снижением цены на новые самолеты.

<https://www.kommersant.ru/doc/3937379>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.04.08; УЛЕТНЫЕ ЦЕНЫ: НАЗВАНЫ САМЫЕ ВЫГОДНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ АВИАПУТЕШЕСТВИЙС ПЕРЕЛЕТЫ ПО РОССИИ ДОРОЖАЮТ СИЛЬНЕЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ

На фоне подорожания авиабилетов на внутрироссийских рейсах летать в Европу стало выгоднее. В январе-марте этого года, по сравнению с аналогичным периодом 2018-го, цены на билеты снизились на популярных туристических направлениях – в Прагу, Рим, Берлин, Ригу, Барселону, Париж и Мюнхен. Такие данные «Известиям» предоставили билетные агрегаторы. Стоимость внутрироссийских перелетов при этом выросла – в некоторых случаях более чем на четверть. Сильнее всего подорожали авиабилеты в Ростов-на-Дону, Краснодар, Сочи, Минводы, Казань. Более выгодные условия для авиапассажиров на международных линиях эксперты связывают с высокой конкуренцией, активными распродажами и укреплением рубля в начале 2019 года. При этом на майские праздники билеты уже подорожали по всем направлениям.

Налетай, подешевело

На фоне роста цен авиабилетов на внутрироссийских направлениях, в I квартале 2019 года оказалось выгоднее отправиться за границу. По данным «Туту.ру», в сравнении с январем-мартом 2018 года, снизились цены на наиболее популярных зарубежных направлениях с

вылетом из Москвы «туда-обратно». Приобретенные через этот сервис билеты в Прагу подешевели на 3%, в Рим -- на 14%, Берлин -- на 15%, Ригу -- на 16%, Париж -- на 7%, Барселону -- на 2%, Мюнхен -- на 6%, Белград -- на 26%, Ларнаку -- на 18%.

Исключением стала Вена: здесь средняя цена перелета осталась прежней. Согласно рейтингу агрегатора, чаще всего россияне летают в Прагу, Рим и Берлин. Купить билет с перелетом в обе стороны в эти города в I квартале можно было примерно за 19,3 тыс. рублей, 18,9 тыс. рублей и 12,5 тыс. рублей соответственно. В целом билеты в Европу подешевели на 1%, зато в дальнее зарубежье -- подорожали на 6%.

В Aviasales «Известиям» сообщили, что в I квартале этого года, по сравнению с аналогичным периодом прошлого, было выгоднее летать в Великобританию: средняя цена перелета туда снизилась на 11%, в Бельгию -- на 9%, Шри-Ланку -- на 8%, Финляндию -- на 6%, Германию -- на 4%.

Увеличение средней стоимости билетов на международные направления сохраняется за счет дальних рейсов. В частности, в Momondo «Известиям» сказали, что за год -- с I квартала 2018 года по аналогичный период 2019-го -- сильно подорожали перелеты в страны дальнего зарубежья, например, в Денпасар на острове Бали (+25%) и индийскую столицу Нью-Дели (+24%).

В Kupibilet отметили рост средней стоимости билетов на международных линиях на 2%, в Biletix – на 8%.

В целом снижение цены -- это всегда итог конкуренции между перевозчиками, считают эксперты. Между ними постоянно идет борьба за допуск к новым зарубежным направлениям, пояснил собеседник в одном из билетных сервисов. Поэтому по каждому нужно проводить детальный анализ.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев в разговоре с «Известиями» обратил внимание, что с начала года авиакомпании уже успели организовать распродажи билетов на некоторых направлениях. Специальные акции, действительно, проводили S7, «Уральские авиалинии», Utair, следует из информации на официальных сайтах перевозчиков. «Туту.ру» считают, что, снижая цены, авиакомпании стараются сохранить заполняемость кресел.

-- На международных линиях увеличение издержек российских авиакомпаний в 2018 году в значительной степени было связано с ослаблением рубля к доллару и евро. Но в начале 2019 года национальная валюта стабилизировалась, что отразилось на ценах, -- добавил Олег Пантелеев.

Дорогая родина

В то же время средний чек на внутренние перелеты по России в январе-марте этого года вырос на 5-13%, свидетельствуют данные агрегаторов.

Основной крупный авиаперевозчик на российском рынке – группа «Аэрофлот» (в нее входят одноименная авиакомпания, а также перевозчик «Россия», лоукостер «Победа» и региональная авиакомпания «Аврора»). Группа занимает более 40% отечественного рынка, что позволяет ей задавать ценовой тренд.

Цена билетов у различных авиакомпаний на некоторых внутренних направлениях установила антирекорд. Сильнее всего за год подорожали, по данным «Туту.ру», билеты из Москвы в Ростов-на-Дону (+26%), Краснодар (+27%), Минводы (+19%), Екатеринбург (+10%) и Самару (+10%). В антирейтинге Kupibilet, помимо ряда названных выше городов, фигурируют Ставрополь (+46%), Челябинск (+13%) и Казань (+12%). Согласно информации Aviasales, заметно подорожали и перелеты в Красноярск, Оренбург, Саранск, Благовещенск, Нижний Новгород, а также в Новосибирск и Сочи.

Билетные агрегаторы отмечают рост цен на билеты из регионов в Москву. По данным Momondo -- на 6%, Aviasales -- на 15%.

В России, по мнению Олега Пантелеева, главный драйвер роста цен – растущие затраты авиакомпаний, в том числе на топливо, обслуживание в аэропортах. В 2018-2019 годах

воздушным гаваням придется отбивать инвестиции, сделанные при подготовке к чемпионату мира по футболу, добавил он.

Аналитик «Финама» Алексей Калачев считает, что дело не только в растущих затратах отечественных перевозчиков. При рейсах за рубеж конкурировать приходится с более эффективными иностранными авиакомпаниями, поэтому сильный рост цен на билеты чреват потерей пассажиров, подчеркнул он.

-- В России в отличие от международных направлений нет особых проблем с получением маршрутов. Но много ли найдется желающих возить пассажиров, к примеру, в Благовещенск? -- добавил представитель Aviasales Янис Дзенис.

Цены на взлет: авиабилеты в 2019 году подорожают вслед за керосином

Сильнее всего увеличатся расходы пассажиров на билеты в дальнее зарубежье

В то же время, по его словам, слетать в Новосибирск в этом году стало дороже, поскольку на это направление растет спрос.

Несмотря на увеличение средней стоимости перелетов по большинству внутренних и некоторым зарубежным направлениям, в 2019 году россияне летать меньше не стали. Aviasales констатирует рост бронирований билетов в I квартале на 37%.

На майские праздники билеты традиционно подорожают. По данным Biletix, полеты «туда-обратно» с вылетом 1-10 мая прибавили в цене 9% на внутрироссийских направлениях и 14% -- на международных. Средний чек по России составил 8660 рублей, за границу -- 21 364 рубля. Но есть и направления, куда еще можно успеть взять дешевые билеты. Это перелеты в обе стороны из Санкт-Петербурга в Краснодар за 6339 рублей (снижение на 34%) и Калининград за 6552 рубля (-24%), из Москвы в Нячанг за 32 751 рубль (-21%) и Тиват за 12 822 рубля (-8%).

При этом, согласно опросу «Туту.ру», 42% россиян проведут эти майские праздники на даче или в деревне, 23% – дома на диване, 18% – на работе. Остальные планируют путешествовать по России (6%), поехать на море (8%) или в экскурсионный тур за рубеж (3%).

<https://iz.ru/864602/aleksandr-volobuev/uletnye-tceny-nazvany-samyeyvygodnyenapravleniia-dlia-aviaputeshestvii>

[Вернуться в оглавление](#)