



Ежедневный мониторинг СМИ

29 МАЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2019.05.28; МИНТРАНС РФ ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТЬ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ ИЗ СОЧИ НА КУОРТЫ АБХАЗИИ	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "СОВКОМФЛОТА" МОЖЕТ БЫТЬ РАСШИРЕН ДО 10 ЧЕЛОВЕК.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РЖД ПЛАНИРУЮТ МЕНЯТЬ ТРАССИРОВКУ ЛИНЕЙНОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ	5
ТАСС; 2019.05.28; РЖД НАПРАВИЛИ МИНТРАНСУ ПРОЕКТ ВТОРОГО ТОННЕЛЯ НА БАМ	6
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ГОТОВИТСЯ НОРМАТИВНАЯ БАЗА ДЛЯ УПРОЩЕННОГО ИЗЪЯТИЯ ЗЕМЕЛЬ ПОД ПРОЕКТЫ ПЛАНА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ - РЖД.....	6
ТАСС; 2019.05.28; МИНТРАНС: ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ПРОВОЦИРУЕТ ПОДРЯДЧИКОВ НЕ БРАТЬСЯ ЗА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ.....	7
ТАСС; 2019.05.28; ГИБДД ПРЕДЛАГАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД.....	7
ТАСС; 2019.05.28; ТИТОВ: УСТАРЕВШАЯ СИСТЕМА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ ОТПУГИВАЕТ БИЗНЕС В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ	7
ТАСС; 2019.05.28; ПРОБЛЕМНЫЕ УЧАСТКИ ТРАССЫ "ВОЛГОГРАД-САЛЬСК" ОТРЕМОНТИРУЮТ К ОСЕНИ ВПЕРВЫЕ С 90-Х ГОДОВ	8
ТАСС; 2019.05.28; БОЛЕЕ 70 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В ДАГЕСТАНЕ В 2019 ГОДУ.....	9
ТАСС; 2019.05.28; ПОЧТИ 4 МЛРД РУБЛЕЙ ПОЛУЧАТ МУНИЦИПАЛИТЕТЫ САХАЛИНА НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2019-2021 ГОДАХ.....	9
ТАСС; 2019.05.28; АВТОМАТИЧЕСКИЕ ВЕСОВЫЕ ПОСТЫ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ КУЗБАССА ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ПЕРЕВОЗКОЙ УГЛЯ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МЕДВЕДЕВ В ПЯТНИЦУ ОТПРАВИТСЯ В АШХАБАД НА ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ГЛАВ ПРАВИТЕЛЬСТВ СНГ	10
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МЕДВЕДЕВ В ХОДЕ ВИЗИТА В УЗБЕКИСТАН ОБСУДИТ РЕАЛИЗАЦИЮ КРУПНЫХ СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ГЕРМАНСКАЯ AMPERESHIP ГОТОВА СТРОИТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПАРОМЫ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; КИТАЙ ГОТОВИТ МЕХАНИЗМ СУБСИДИРОВАНИЯ ЗАТРАТ НА ЗАРЯДКУ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ИВОЙЛОВА; 2019.05.28; СОВЕТ РЕКТОРА; УНИВЕРСИТЕТ ПРИГЛАШАЕТ ВСЕХ ЖЕЛАЮЩИХ НА КУРСЫ КОМПЬЮТЕРНОЙ ГРАМОТНОСТИ	12
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МЕДВЕДЕВ ПОСЕТИЛ С ВОРОБЬЕВЫМ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПОДМОСКОВНЫМ РЕГИОНОМ	13
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; К 2024 ГОДУ 70% ВСЕХ ГОСУСЛУГ ДОЛЖНЫ ОКАЗЫВАТЬСЯ В ЦИФРОВОЙ ФОРМЕ - МЕДВЕДЕВ	14
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; СТРАХОВЩИКИ РАССЧИТЫВАЮТ НА ДВУХ ЗАСЕДАНИЯХ ГОССОВЕТА ОБСУДИТЬ УЧАСТИЕ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ПО МЕДИЦИНЕ И ТРАНСПОРТУ - ЮРГЕНС.....	15

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.29; ГИБДД ИСПЫТЫВАЕТ ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ИЗ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ ДОРОЖНЫХ ШТРАФОВ НЕ ПОЛУЧАЕТ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА "ПЬЯНЫЕ" ДТП С ЖЕРТВАМИ БУДЕТ РАССМОТРЕН ГОСДУМОЙ ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ	17
ТАСС; 2019.05.28; "АВТОДОР": СЛОЖНОСТИ С ПЕРЕНОСОМ ГАЗОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ МОГУТ ЗАТЯНУТЬ СРОКИ ВВОДА ЦКАД	17
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МОСКОМЭКСПЕРТИЗА СОГЛАСОВАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ ДО ЯРОСЛАВСКОГО ШОССЕ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РОСАВТОДОР НЕ СМОГ НАЙТИ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М5 В МОРДОВИИ ЗА 19 МЛРД РУБ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; УСТЬ-КАТАВСКИЙ ВАГОНЗАВОД ПОСТАВИТ МАГНИТОГОРСКУ 15 ТРАМВАЕВ	19
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.05.29; РЖД ПРЕДЛОЖИЛА ИЗМЕНИТЬ ТАРИФЫ ДЛЯ МЕТАЛЛУРГОВ; МОНОПОЛИЯ ХОЧЕТ ПОВЫСИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ СЫРЬЯ И СНИЗИТЬ – ГОТОВОЙ ПРОДУКЦИИ.....	19
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.29; КЛАССОВОЕ РАССЛОЕНИЕ МЕТАЛЛОВ; ОАО РЖД НАЧАЛО ПРАВКУ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ	21
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.05.29; ДИВИДЕНДЫ НЕ ПОГРУЗИЛИСЬ В ВАГОНЫ; МИНФИН ЗАБЛОКИРОВАЛ ПОПЫТКУ ОАО РЖД ЗАПЛАТИТЬ БЮДЖЕТУ НАТУРОЙ	22
ИЗВЕСТИЯ; АННА ИВУШКИНА; 2019.05.29; ШКОЛЬНИКИ С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ: ДЕТЯМ РАСШИРЯТ СКИДКИ НА ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ; ЧИНОВНИКИ НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ «ДИСКОНТНЫЙ» ВОЗРАСТ НА ТРИ ГОДА	23
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЭКОНОМИЯ В РАМКАХ ДПР РЖД МОЖЕТ ПОЙТИ НА ОПТИМИЗАЦИЮ ТАРИФНЫХ РЕШЕНИЙ И РОСТ САРЕХ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЗАВОД "ТРАНСМАШ" ТМХ В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПРОИЗВОДСТВО НА 16% ЗА СЧЕТ ВЫПУСКА ПЛАТФОРМ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ГАЗПРОМ ИЩЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ ОТГРУЗКЕ СУГ АГПЗ ЧЕРЕЗ ВАНИНО: ПРОДАТЬ СИБУРУ, ВОЗИТЬ В КИТАЙ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РОСРЫБОЛОВСТВО НЕ БУДЕТ ДАВАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛОВ "НЕЗАХОДНЫМ" СУДАМ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; АВВ ОТКРЫЛА В МУРМАНСКЕ МОРСКОЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ЗА \$5,5 МЛН.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РОСРЫБОЛОВСТВО ГОТОВО ПЕРЕДАТЬ ММРП ПРИЧАЛЫ В АРЕНДУ НА УСЛОВИЯХ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ПОРТА	26
КОММЕРСАНТЬ; КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; ; 2019.05.28; SUPERJET ПРОСЯТ ПРОВЕРИТЬ С НУЛЯ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ПРЕДЛОЖЕНИЯ АССОЦИАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ ПО ПРОВЕРКЕ SSJ-100 ВРЯД ЛИ БУДУТ РЕАЛИЗОВАНЫ - ИСТОЧНИК.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; В РОССИИ НАДО УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТОВ - ГОЛОДЕЦ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖИЛИ КАНАДСКОЙ VIKING AIR ПЛОЩАДКУ ДЛЯ СБОРКИ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ DHC-629	29
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; БРОШЕННЫЙ ВО "ВНУКОВО" САМОЛЕТ ТРАНСАЭРО ПРОДАН В 20 РАЗ ДЕШЕВЛЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; САМОЛЕТ СОВЛАДЕЛИЦЫ S7 ФИЛЕВОЙ ПЕРЕД КРУШЕНИЕМ УТРАТИЛ ПРОСТРАНСТВЕННУЮ ОРИЕНТИРОВКУ - ОТЧЕТ ...	30
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; BRITISH AIRWAYS С ОКТЯБРЯ ПРЕКРАТИТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЛОНДОНА В ПЕТЕРБУРГ ИЗ-ЗА НЕРЕНТАБЕЛЬНОСТИ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ТАДЖИКСКАЯ "СОМОН ЭЙР" В ИЮНЕ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ХУДЖАНДА В НИЖНЕВАРТОВСК.....	31

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ "БУРЯТСКИМ АВИАЛИНИЯМ" ВО ВЗЫСКАНИИ С ГТЛК 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЮТЭЙР ЖДЕТ ОТ КРЕДИТОРОВ СОГЛАСОВАНИЯ НОВОГО ГРАФИКА ПЛАТЕЖЕЙ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ НА 12,4%.....	33

ПРАЙМ; 2019.05.28; МИНТРАНС РФ ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТЬ СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ ИЗ СОЧИ НА КУОРТЫ АБХАЗИИ

Минтранс просит правительство выделить "Единой транспортной дирекции" субсидии на организацию перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении из России в Абхазию и обратно в курортном сезоне 2019 года, следует из проекта **Минтранса**, опубликованного на портале правовых актов.

В документе отмечается, что в настоящее время организация прямого авиасообщения с Абхазией невозможна из-за отсутствия соответствующей нормативной базы и требований ИКАО. При этом, по постановлению правительства, предусмотрено частичное субсидирование из бюджета прямых смешанных перевозок пассажиров в Абхазию и в обратном направлении, однако на 2019 год в бюджете средств на эти цели нет.

"Выделение субсидий в целях возмещения части затрат, связанных с организацией перевозок пассажиров в прямом смешанном сообщении воздушным/железнодорожным и автомобильным транспортом на территорию Республики Абхазия и в обратном направлении, позволит сократить транспортные расходы пассажиров, прибывающих в Сочинский транспортный узел. Как следствие, повысится доступность услуг транспортного комплекса и активизируется пассажиропоток в Республику Абхазия за счет снижения стоимости проездных документов", - аргументирует необходимость субсидирования **Минтранс**.

В представлении ведомства, финансовое обеспечение реализации проекта не потребует выделения дополнительных бюджетных ассигнований **Минтрансу** на субсидии "Единой транспортной дирекции".

"Перевозка пассажиров в/из Республику Абхазия будет осуществляться путем бронирования части мест в автобусах, осуществляющих международные пассажирские перевозки от железнодорожного вокзала Адлер и международного аэропорта Сочи в города Республики Абхазия: Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон, Сухум и в обратном направлении. Учитывая планы по увеличению информирования потенциальных пассажиров о наличии прямого смешанного сообщения с Республикой Абхазия в курортном сезоне 2019 года объем прогнозного пассажиропотока в 2019 году составит 3 000 пассажиров", - подсчитал **Минтранс**.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "СОВКОМФЛОТА" МОЖЕТ БЫТЬ РАСШИРЕН ДО 10 ЧЕЛОВЕК

Состав совета директоров ПАО "Совкомфлот" (СКФ) может быть расширен с 9 до 10 человек.

Совет директоров СКФ рекомендовал годовому собранию акционеров утвердить изменения к уставу в части увеличения количественного состава совета директоров, говорится в сообщении компании по итогам заседания совета 23 мая.

Точное количество представителей не указывается. В "Совкомфлоте" информацию не комментируют.

Как сообщалось, в марте правительство выдвинуло 10 кандидатов на 9 мест в совете директоров "Совкомфлота".

Новыми кандидатами в совет стали заместитель министра энергетики РФ Павел Сорокин, **заместитель министра транспорта - руководитель Росморречфлота Юрий Цветков**, старший советник председателя совета Центрального союза потребительских обществ РФ Александр Абрамов и начальник управления Аналитического центра при правительстве РФ Любовь Нисенбойм.

В списке кандидатов отсутствует курирующая приватизацию замглавы Минэкономразвития Оксана Тарасенко, которая входит в действующий состав директоров. Из действующего состава в списке также нет бывшего замглавы **Минтранса** - руководителя Росморречфлота Виктора Олерского и бывшего замминистра природных ресурсов, гендиректора "Северной нефтегазовой компании" Ивана Глумова.

Остальные 6 кандидатов входят в действующий состав: это экс-полпред президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Илья Клебанов (возглавляет совет), бывший председатель регистра Ллойда Дэвид Мурхаус, президент "Российской палаты судоходства" Алексей Клявин, гендиректор "Совкомфлота" Сергей Франк, партнер компании Chamnah and Partners Валид Шамма и ректор Московской школы управления "Сколково" Андрей Шаронов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РЖД ПЛАНИРУЮТ МЕНЯТЬ ТРАССИРОВКУ ЛИНЕЙНОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) в рамках актуализации проекта высокоскоростной ж/д магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург планирует пересмотреть трассировку линейной части проекта, заявил замглавы РЖД Андрей Макаров на заседании во вторник временной комиссии Совета Федерации РФ по контролю за ходом реализации комплексного плана в части транспортной инфраструктуры.

"В 2007 году было выполнено полноценное обоснование инвестиций, на тот момент еще была такая стадия, прошло госэкспертизу обоснование инвестиций по участку Москва - Санкт-Петербург. Сейчас нужна полная актуализация", - сказал он.

"Входы в Москву и в Питер мы сохранили, потому что они были четко зарезервированы, а линейный участок нужно будет серьезно перерабатывать, поэтому если будет принято решение о переходе к стадии Б, то это полноценный новый проект", - добавил Макаров.

"Мы выделили порядка чуть больше 100 млн рублей на актуализацию", - уточнил замглавы РЖД.

Средства в размере 100 млн руб. на актуализацию проекта ВСМ Москва - Санкт-Петербург выделят РЖД, пояснил Макаров журналистам, уточнив, что "они сейчас выделяются".

РЖД намерены начать проектирование высокоскоростной ж/д магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург осенью, сообщил ранее во вторник генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

"У нас есть поручение президента сейчас поработать над проектированием Москва - Санкт-Петербург. Параллельно, могу сказать, мы занимаемся сейчас формированием собственного инжинирингового центра. Уже нам сегодня с утра поставили задачу, мы с ней полностью согласны, мы должны практически всё будем произвести у нас в стране. Мы считаем, уровень локализации в перспективе по высокоскоростному движению должен быть не менее 80%. При этом с прикладной точки зрения мы приступим к проектированию Москва - Санкт-Петербург, вероятно, осенью", - сказал Белозеров.

При этом, по его словам, ВСМ Москва - Казань будет одним из необходимых участков для увеличения, в том числе и грузового движения. "Нам никуда не деться, нам нужно разводить пассажирское и грузовое движение", - добавил глава РЖД.

В понедельник министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщил, что предварительная стоимость и трассировка проекта ВСМ Москва - Санкт-Петербург будет готова в августе. По словам министра, источники финансирования и этапы реализации ВСМ Москва - Санкт-Петербург будут определены после того, как будет озвучена стоимость проекта.

В апреле вице-премьер Максим Акимов сообщал, что проект ВСМ Москва - Санкт-Петербург планируется утвердить в мае-июне, предварительные оценки затрат обсуждаются. "(По ВСМ Москва - Казань - ИФ) мы не собираемся никоим образом перечеркивать ту огромную работу, которая была проделана под проектно-сметную документацию. Более того, локализация подвижного состава экономически будет иметь смысл, главным образом, при реализации двух проектов", - также говорил он. По словам Акимова, проекты создания железнодорожных высокоскоростных магистралей призваны разгрузить действующую сеть для грузовых перевозок. Идея ВСМ Москва - Казань не снята с повестки дня, вопрос в очередности реализации высокоскоростных проектов, заявлял он ранее.

Власти в настоящее время активно обсуждают варианты строительства в РФ железнодорожной высокоскоростной магистрали. Президент РФ Владимир Путин в

апреле поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. ВСМ, в случае ее запуска, облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении северо-запада РФ, заявлял первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин. По его словам, запуск ВСМ на этом маршруте позволит компании перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры.

ТАСС; 2019.05.28; РЖД НАПРАВИЛИ МИНТРАНСУ ПРОЕКТ ВТОРОГО ТОННЕЛЯ НА БАМ

"Российские железные дороги" (РЖД) направили в **Минтранс** технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства второго Северомуйского тоннеля на БАМ. Об этом сообщил заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров в ходе заседания временной комиссии Совета Федерации по осуществлению парламентского контроля за ходом реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в части транспортной инфраструктуры.

"Документы эти [ТЭО] направлены в **Минтранс**, они сегодня находятся в стадии рассмотрения. Там есть основные параметры, есть стоимостные, основная технология, вариантность, потому что четыре варианта прохождения [тоннеля] предусмотрены. Мы ожидаем, что в ближайшее время закончится его [ТЭО] рассмотрение экспертным сообществом", - сказал Макаров.

По его словам, РЖД предварительно оценили строительство второго Северомуйского тоннеля, которое займет около восьми лет, в 120 млрд рублей.

РЖД также получают предложения от частных инвесторов, которые предлагают различные схемы финансирования проекта. "Они готовы вместо нас его построить при условии определенных льготных тарифов на перевозку в течение длительного времени. Все эти варианты сейчас рассматриваются. Безусловно, работы по второму Северомуйскому тоннелю - это узкое место [БАМ] - будут реализовываться. Вопрос схемы. На сегодня нет стопроцентной уверенности, что это будет инвестиционная программа РЖД. Возможно, это будет некий новый механизм а-ля ГЧП", - отметил Макаров.

Северомуйский тоннель был открыт в декабре 2003 года. Ожидается, что второй тоннель позволит увеличить провозную способность на участке БАМа с 16 млн до 100 млн тонн грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/6481446>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ГОТОВИТСЯ НОРМАТИВНАЯ БАЗА ДЛЯ УПРОЩЕННОГО ИЗЪЯТИЯ ЗЕМЕЛЬ ПОД ПРОЕКТЫ ПЛАНА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ - РЖД

ОАО "Российские железные дороги" и министерство транспорта РФ готовят нормативную базу для упрощенного изъятия земель и планировки территорий под проекты **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**.

"С (замглавы **Минтранса - ИФ**) **Владимиром Токаревым** сейчас совместно прорабатываем нормативный акт, который позволит упростить нам процедуру, в том числе изъятия (участков - ИФ), оформления документации, планировки территории в рамках проектов, которые относятся к "магистральному плану", - заявил замглавы РЖД Андрей Макаров на заседании временной комиссии Совета Федерации РФ по контролю за ходом реализации комплексного плана в части транспортной инфраструктуры во вторник.

"(Документ позволит - ИФ) не только проще изымать земли. Это комплексный вопрос по нормативному акту, который был бы по аналогии с тем законом, который по Олимпиаде принят, регулировал бы вообще процессы организации строительства по проектам магистрального плана", - пояснил чиновник журналистам.

"Это и земельно-правовые вопросы, и вопросы выдачи разрешений на начало производства работ, экологического регулирования и так далее. Автодорожники такую работу тоже ведут. Минтранс такую работу в комплексе тоже ведет", - добавил он.

ТАСС; 2019.05.28; МИНТРАНС: ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ПРОВОЦИРУЕТ ПОДРЯДЧИКОВ НЕ БРАТЬСЯ ЗА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ

Существующая базисно-индексная система ценообразования может спровоцировать невыход подрядчиков на конкурсы по дорожным проектам. Об этом сообщил первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов** в рамках круглого стола в Совете Федерации по контролю за ремонтом дорог.

Титов: устаревшая система ценообразования отпугивает бизнес в дорожном строительстве "Пока удается сдерживать по дорожному хозяйству ситуацию, когда на конкурсы никто не выходит. Я вам скажу, при реконструкции аэропортов это сплошь и рядом. Особенно в районах Крайнего Севера. Мы с такой же проблемой завтра столкнемся в дорожном хозяйстве", - сказал он.

По словам первого замминистра, необходимость в скорейшем переходе к ресурсной модели определения сметной стоимости, в основу которой вложен релевантный уровень цен на строительные ресурсы в регионах, назрела уже давно.

Алафинов также отметил, что в соответствии с планом мероприятий переход к полноценной ресурсной модели состоится в 2022 году. "Но мы с Минстроем уже сейчас проводим работу для того, чтобы у нас было отдельное положение, не дожидаясь 2022 года, и оно появилось бы уже в этом году в части вопроса ценообразования, линейных объектов, автомобильных дорог и железнодорожной колеи", - сказал он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/437843>

ТАСС; 2019.05.28; ГИБДД ПРЕДЛАГАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД

ГИБДД России предлагает повысить размер штрафов за каждое повторное нарушение правил дорожного движения, зафиксированное камерами фотофиксации. Об этом сообщил замглавы ГИБДД Александр Быков.

Он пояснил, что сейчас многие водители воспринимают такие штрафы как плату за проезд, при этом ежегодно число нарушений ПДД, зарегистрированных фотофиксацией, растет на 10%. "Это говорит о том, что санкция (наказание) на сегодняшний день свою профилактическую роль не реализует. <...> Основная цель административного наказания не достигается. Основная часть населения воспринимает [штрафы] как обычную плату за проезд", - сказал Быков.

По его словам, водитель проезжает две камеры, они фиксируют нарушения, он со скидкой оплачивает штрафы, но если бы их сумма повышалась с каждым разом при фиксации нарушений правил дорожного движения, то этих нарушений стало бы меньше. "Если бы водитель узнал, что на третий-четвертый раз у него будет повышенная сумма штрафа за повторное нарушение, то восприятие было бы другое", - сказал замглавы ГИБДД. По его мнению, говорить в данном случае о справедливости закона не совсем корректно. "Надо говорить о профилактической роли наказаний - достигается она или нет", - отметил Быков.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/434835>

ТАСС; 2019.05.28; ТИТОВ: УСТАРЕВШАЯ СИСТЕМА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ ОТПУГИВАЕТ БИЗНЕС В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Устаревшая система ценообразования в дорожном строительстве препятствует привлечению в отрасль добросовестных предпринимателей. Об этом говорится в ежегодном докладе президенту РФ Владимиру Путину "Реестр системных проблем российского бизнеса", представленном бизнес-омбудсменом Борисом Титовым.

"Препятствием для участия добросовестных предпринимателей в торгах на строительство автомобильных дорог и автомагистралей является устаревшая система ценообразования",

- отмечается в документе. Речь идет о базисно-индексном методе определения стоимости работ и материалов.

В качестве примера в документе приводится цена вязкого нефтяного дорожного битума марки БНД 90/130, которая расчетным методом составляет 12 922,42 руб. при рыночной цене 22 300 руб. Также заработная плата рабочего 2-го разряда составляет 8188,13 руб. в месяц при МРОТ 12837,45 руб., добавляется в документе.

"Таким образом, в связи с существенным занижением в сметах цен большинство строительных организаций не имеет возможности принять участие в торгах из-за высоких рисков понести убытки", - отмечается в докладе. В качестве ведомств, ответственных за решение проблемы, в докладе называются **Минтранс** и Минстрой.

Влияние нацпроектов

Битум является одной из ключевых составляющих при производстве асфальтобетонных смесей, на него приходится порядка 30% их себестоимости. В 2018 году объем производства битума в России составил 6,5 млн тонн, мощность предприятий его производства превысила 63%.

В апреле **премьер-министр РФ Дмитрий Медведев** поручил правительству вести мониторинг цен на стройматериалы, используемые по нацпроектам. В мае Минэкономразвития России предупредило о риске роста цен и возможном дефиците ряда строительных материалов из-за реализации нацпроектов. Минэкономразвития, как писал "Коммерсант", ожидает к 2024 году роста потребления песка на 42%, а уровня загрузки предприятий в 82%. Для щебня эти показатели составят соответственно 44% и 95%, для битума - 48% и 86%. В период пикового спроса загрузка предприятий, производящих битум, может достигнуть 100%, предупреждает Минэкономразвития.

Минтранс в свою очередь еще в начале года запустил собственный механизм контроля и анализа баланса дорожно-строительных материалов, в том числе битума. В частности, с крупнейшими нефтяными компаниями заключены соглашения о создании запасов и ритмичности производства битума. **Роман Старовойт, руководитель подгруппы "Безопасные и качественные дороги и дорожная деятельность"** президиума Государственного совета РФ по направлению "Транспорт", ранее отмечал, что цена на битум с начала года выросла 26%, а на каменный материал по определенным фракциям - более чем на 50%.

По его словам, среди главных задач, которые в ближайшее время предстоит решить для успешной реализации нацпроекта - это сглаживание скачков стоимости на материалы для строительства дорог. Одной из эффективных мер станут трехлетние контракты, которые впервые в этом году смогут заключать подрядчики.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/433383>

ТАСС; 2019.05.28; ПРОБЛЕМНЫЕ УЧАСТКИ ТРАССЫ "ВОЛГОГРАД-САЛЬСК" ОТРЕМОНТИРУЮТ К ОСЕНИ ВПЕРВЫЕ С 90-Х ГОДОВ

Волгоградские дорожники до конца лета отремонтируют пять самых поврежденных участков трассы регионального значения "Волгоград-Сальск" (Ростовская область) общей протяженностью 36,5 км. Последний раз ремонт на этих участках выполнялся в 1990-х годах, сообщается во вторник на сайте администрации Волгоградской области.

"Дорожники в рамках национального проекта **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"** отремонтируют пять самых поврежденных участков трассы "Волгоград-Сальск" на границе Волгоградской и Ростовской областей, их общая длина 36,5 км. Подрядчики должны завершить полный комплекс работ в августе", - сказано в сообщении.

По данным комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, автодорога "Волгоград-Октябрьский-Котельниково-Зимовники-Сальск" общей протяженностью 197,5 км построена в 1979 году, а последний раз масштабный ремонт здесь выполнялся в 1990-х годах.

В настоящее время работы на четырех участках уже начались, задействованы порядка 60 специалистов и 45 единиц техники. Ежедневный технадзор за производством ремонта

ведет "Дирекция автомобильных дорог" Волгоградской области. В 2020 году волгоградские власти приведут в порядок еще два участка этой автодороги.

В 2019 году в рамках нацпроекта в Волгограде, городе Волжском и на региональных трассах планируется отремонтировать 197 км дорог. До 2024 года в области намерены провести ремонт почти 1,9 тыс. км трасс, на эти цели из бюджетов всех уровней направят 31 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/437957>

ТАСС; 2019.05.28; БОЛЕЕ 70 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В ДАГЕСТАНЕ В 2019 ГОДУ

Более 70 км республиканских автомобильных дорог в текущем году планируют отремонтировать и реконструировать в Дагестане в рамках реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", сказал министр транспорта и дорожного хозяйства Дагестана Ширухан Гаджимурадов, сообщается во вторник на сайте министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

"Ширухан Гаджимурадов рассказал о ходе реализации в регионе проектов "Дорожная сеть" и "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", входящих в национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". В 2019 году запланирован ремонт, капитальный ремонт, реконструкция на 72,4 км автомобильных дорог республики", - говорится в сообщении.

Отмечается, что в этом году планируется ремонт 95 объектов улично-дорожной сети протяженностью 57 км, реконструировать 5 км пригородной автодороги Манас - Зеленоморск - Аэропорт, капремонт 4,4 км подъезда к поселку Новый Хушет от автодороги Махачкала - Каспийск - Аэропорт и 6 км автодороги регионального значения Магарамкент - Ахты - Рутул.

По словам Гаджимурадова, по всем этим объектам завершены конкурсные процедуры, определены подрядные организации. По двум из них - объектам капитального ремонта автодороги Магарамкент - Ахты - Рутул и подъезду автодороги к поселку Новый Хушет от автодороги Махачкала - Каспийск - Аэропорт, уже заключены госконтракты и ведутся работы в соответствии с графиком производства работ.

"Все работы в рамках национального проекта **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, запланированные на 2019 год, будут завершены до окончания дорожно-строительного сезона", - сказал глава **Минтранспорта** региона. Он также отметил, что в рамках проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" на дорогах республики будет установлено 32 камеры фото- и видеофиксации нарушений, что позволит повысить безопасность дорожного движения.

Как сообщал ТАСС ранее Гаджимурадов в марте на коллегии **Минтранспорта** и дорожного хозяйства Дагестана, защищена заявка по федеральному проекту **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"** на 2019-2024 годы с приведением в нормативное состояние 553 км дорог общим объемом финансирования программы в размере 10,2 млрд рублей, из которых около 6 млрд - средства федерального бюджета. На 2019 год запланировано 1,54 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/436459>

ТАСС; 2019.05.28; ПОЧТИ 4 МЛРД РУБЛЕЙ ПОЛУЧАТ МУНИЦИПАЛИТЕТЫ САХАЛИНА НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2019-2021 ГОДАХ

Муниципальные образования Сахалинской области в рамках национального проекта "Безопасные и качественные дороги" получат за 2019-2021 годы из региональной казны субсидию в размере более 3,9 млрд руб. на ремонт автомобильных дорог. Об этом во вторник сообщил ТАСС представитель правительства региона.

"На мероприятия по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в областном бюджете предусмотрена субсидия на 2019-2021 годы - 3 млрд 949,6 млн рублей", - сказал собеседник агентства.

В 2019 году на ремонт муниципальных дорог будет выделена субсидия в размере более 1,5 млрд руб., на строительство и реконструкцию - более 1,7 млрд руб. Всего на ремонт и

строительство дорог муниципальные образования Сахалинской области в ближайшие три года получат из регионального бюджета 9,8 млрд руб. вместо изначально заложенных 4,5 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/432831>

ТАСС; 2019.05.28; АВТОМАТИЧЕСКИЕ ВЕСОВЫЕ ПОСТЫ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ КУЗБАССА ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ПЕРЕВОЗКОЙ УГЛЯ

Пять первых постов автоматического весового контроля оборудуют на дорогах Кузбасса в 2019 году по нацпроекту "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". Их установят на участках, которые разрушаются из-за интенсивного движения большегрузов с углем, об этом ТАСС сообщил во вторник начальник департамента жилищно-коммунального и дорожного комплекса Кузбасса Кирилл Десяткин.

"Нам приходит много жалоб от жителей, что из-за перевозок угля отремонтированные трассы приходят в неудовлетворительное состояние. Поэтому было принято решение в рамках нацпроекта установить на дорогах регионального и межмуниципального значения пять автоматических постов весогабаритного контроля (АПВК), которые позволят непрерывно отслеживать грузоперевозки и выявлять нарушителей. Посты будут установлены на самых проблемных участках дорог", - рассказал Десяткин.

По словам руководителя ведомства, это первые подобные комплексы на дорогах регионального значения в Кузбассе, которые смогут автономно выявлять нарушителей в потоке транспорта и передавать данные о них в Госавтоинспекцию. "Система будет автоматически взвешивать весь движущийся по дороге транспорт, если будет зафиксировано нарушение, владельцу транспортного средства придет штраф в размере до 500 тыс. рублей", - отметил он.

Ранее власти Кузбасса, где добывается 60% всего российского угля, заявляли о намерении решить проблему с его транзитом через населенные пункты автомобильным транспортом к 2020 году. К этому времени должны быть закрыты железнодорожные тупики в черте городов, куда уголь для отгрузки доставляется грузовыми автомобилями. АПВК станут дополнительной мерой контроля за соблюдением угольщиками правил перевозки габаритных грузов. Сейчас из-за перевозок угля большегрузами по дорогам общего пользования разрушается их покрытие, а в городах оседает большое количество угольной пыли.

На установку первых пяти весовых контрольных постов по нацпроекту выделено более 50 млн рублей, комплексы будут смонтированы в текущем году. Планируется, что за шесть лет реализации национального проекта "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**" в Кузбассе будет установлено не менее 24 пунктов автоматического весового контроля, в том числе на тех участках дорог, которые будут отремонтированы благодаря нацпроекту.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/433567>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МЕДВЕДЕВ В ПЯТНИЦУ ОТПРАВИТСЯ В АШХАБАД НА ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ГЛАВ ПРАВИТЕЛЬСТВ СНГ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 31 мая примет участие в заседании Совета глав правительств СНГ в Ашхабаде

"Председатель правительства Медведев возглавит российскую делегацию на заседании Совета глав правительств Содружества Независимых Государств, которое состоится 31 мая в городе Ашхабад (Туркменистан)", - сообщили "Интерфаксу" во вторник в пресс-службе правительства РФ.

Участники встречи, как ожидается, обсудят актуальные вопросы сотрудничества стран СНГ, "особое внимание будет уделено тематике инноваций, защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, таможенного контроля". Планируется подписание ряда межправительственных документов, регулирующих взаимодействие в этих сферах.

"В ходе переговоров предполагается принятие решений о разработке проекта Межгосударственной программы инновационного сотрудничества на период до 2030 года, о внесении изменений в правила определения страны происхождения товаров;

таможенного оформления, транзита и мониторинга товаров, перемещаемых через территории государств-участников СНГ", - рассказали в кабинете министров.

Ранее Медведев подписал распоряжение, которым одобрил представленный Минфином и согласованный с МИД России, а также другими заинтересованными ведомствами проект соглашения о взаимодействии таможенных органов государств-участников СНГ в сфере защиты прав на объекты интеллектуальной собственности.

Документ был опубликован во вторник на официальном интернет-портале правовой информации. В проекте документа выражается озабоченность масштабами международного распространения контрафактных товаров, которое наносит ущерб экономике государств-участников СНГ, законной предпринимательской деятельности, культурному развитию и научно-техническому прогрессу, а также угрожает безопасности, жизни и здоровью потребителей.

Кроме того, государства-участники СНГ уверены, что сотрудничество в борьбе с нарушениями прав на объекты интеллектуальной собственности будет способствовать облегчению и ускорению процедур ввоза и вывоза товаров между государствами-участниками настоящего соглашения.

Проектом документа предусматривается сотрудничество в форме обмена информацией по запросу или по собственной инициативе о законодательстве государств в части организации защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, обмена опытом по предупреждению, выявлению и пресечению правонарушений в этой сфере.

Кроме того, предусмотрен и обмен информацией о выявленных фактах перемещения товаров во взаимной торговле государств-участников соглашения с нарушением законодательства в сфере интеллектуальной собственности, а также обмена информацией о товарах, в отношении которых существует подозрение, что их перемещение может осуществляться с нарушением законодательства в сфере интеллектуальной собственности.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МЕДВЕДЕВ В ХОДЕ ВИЗИТА В УЗБЕКИСТАН ОБСУДИТ РЕАЛИЗАЦИЮ КРУПНЫХ СОВМЕСТНЫХ ПРОЕКТОВ

Премьер РФ Дмитрий Медведев 29-30 мая посетит с визитом Ташкент, где примет участие в первом заседании Совместной комиссии на уровне глав правительств России и Узбекистана.

Также запланирована встреча Медведева с президентом Узбекистана Шавкатом Мирзиёевым, сообщила пресс-служба правительства РФ.

Как подчеркивается в сообщении, в ходе переговоров "будет обсуждаться реализация крупных совместных проектов в энергетике, промышленности, на транспорте, в высоких технологиях и сельском хозяйстве".

В рамках визита к подписанию готовятся совместные документы о сотрудничестве в различных областях, отмечает пресс-служба правительства.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ГЕРМАНСКАЯ AMPERESHIP ГОТОВА СТРОИТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПАРОМЫ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Германская Ampership рассматривает возможность строительства паромов с электрической силовой установкой в Калининградской области, сообщила пресс-служба губернатора.

Готовность к сотрудничеству представители правительства области и Ampership подтвердили на встрече, состоявшейся во вторник в Калининграде. Тему возможного строительства в регионе паромов с электрической силовой установкой обсудили губернатор региона Антон Алиханов, гендиректор Ampership и технический директор ее инженерного подразделения - компании Ostseestaal - Томас Кюмштедт и замдиректора департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга РФ Николай Шабликов.

По словам Алиханова, регион заинтересован в сотрудничестве с Ampership, имеющей большой опыт в производстве высокотехнологичных судов. Губернатор поддерживает

формат реализации нового судостроительного проекта через совместное предприятие, которое сможет воспользоваться льготами особой экономической зоны.

"Здесь мы можем предложить ряд существенных послаблений юридического, налогового характера. Как вы знаете, наш регион является ОЭЗ, и это совместное предприятие сможет воспользоваться всеми льготами, которые предусмотрены для ее резидентов", - отметил губернатор.

В свою очередь, Шабликов отметил, что в министерстве рассматривают возможность строительства как минимум шести таких судов. "Такие суда востребованы и в Петербурге, и на речных маршрутах в других регионах России. Мы полагаем, что из калининградского проекта могло бы получиться серийное производство", - сказал он.

Ampereship специализируется на производстве безэмиссионных электрических судов на солнечной энергии и паромов для коммерческих перевозок. Компания работает в сотрудничестве с Ostseestaal. Ampereship входит в промышленный конгломерат SIG, объединяющий компании, занимающиеся судостроением, проектированием и производством конструкций для сложных архитектурных проектов и индустрии возобновляемых источников энергии.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; КИТАЙ ГОТОВИТ МЕХАНИЗМ СУБСИДИРОВАНИЯ ЗАТРАТ НА ЗАРЯДКУ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Китайские власти рассматривают возможность субсидирования части затрат владельцев электромобилей на зарядку транспортных средств.

Правительство КНР работает над созданием механизма, который позволит снизить расходы на обслуживание электромобилей, заявил директор департамента информационных услуг и сертификации China Electric Vehicle Charging Infrastructure Promotion Alliance Лю Кай.

Механизм субсидирования затрат может заработать в течение года, отметил Лю Кай.

Китай постепенно сокращает субсидии на покупку электромобилей и планирует полностью отказаться от них после 2020 года. Власти страны пришли к выводу, что автопроизводители начали чрезмерно полагаться на высокий спрос на электромобили, поддерживавшийся субсидиями, в ущерб развитию новых технологий.

Средства, выделявшиеся ранее властями КНР на субсидии для покупателей электромобилей, будут перенаправлены на развитие зарядной инфраструктуры, заявил ранее в этом году министр промышленности Китая Мяо Вэй.

В стране насчитывается порядка 2,31 млн электромобилей и около 960 тыс. зарядных станций для них.

Новые стандарты для зарядных станций предусматривают увеличение их мощности в шесть раз - до более 350 кВт, что сделает зарядку электромобиля столь же быстрой, как и заправку обычного автомобиля, отметил Лю Кай.

"Субсидирование расходов на обслуживание электромобилей, а также повсеместная установка станций ультрабыстрой зарядки решат проблемы, сдерживающие массовое использование электромобилей", - отмечает аналитик Bloomberg Intelligence Стив Ман.

Акции китайских производителей высоковольтного, а также зарядного оборудования, подорожали во вторник. Стоимость бумаг Henan Pinggao Electric Co. увеличилась на 1,1%, Guodian Nanjing Automation Co. - взлетела на 9,9%.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ИВОЙЛОВА; 2019.05.28; СОВЕТ РЕКТОРА; УНИВЕРСИТЕТ ПРИГЛАШАЕТ ВСЕХ ЖЕЛАЮЩИХ НА КУРСЫ КОМПЬЮТЕРНОЙ ГРАМОТНОСТИ

Только 14 процентов работодателей обращают внимание на возраст кандидата. На первом месте - знания. Где и как их получить, если тебе далеко за 40? Чему научит интернет и можно ли в 50 лет стать студентом Университета транспорта?

Эти вопросы "РГ" задала ректору Российского университета транспорта Александру Климову.

Александр Алексеевич, все говорят, что надо учиться в течение жизни. Один диплом уже не гарантирует благополучный завтрашний день?

Александр Климов: Как правило, в двух ситуациях у человека возникает желание получить новые знания или профессию. Первое - меняются технологии, второе - человек попал в сложную жизненную ситуацию. Например, лишился работы. В это время многие пытаются сделать перезагрузку и пройти переподготовку. И не важно, сколько вам лет - 30 или 50. Сейчас идет цифровая технологическая революция, и учиться придется всем.

Россиянам дадут 19 тысяч сертификатов на бесплатное обучение. Кто будет учить - школы, вузы, центры дообразования?

Александр Климов: Московские вузы, в том числе Российский университет транспорта, разработали программы обучения компьютерной грамотности. Планируем принять осенью этого года на учебу 100-200 человек. Люди сейчас стремятся обучаться компьютерной грамотности не только потому, что они хотят больше зарабатывать. Человек хочет быть частью современного глобального информационного мира.

Допустим, мне 50, я хочу получить новую профессию за счет бюджета. Это реально?

Александр Климов: Оплачивать свое дополнительное профобразование будет или сам гражданин, или предприятие. Есть исключения. Можно, встав на учет в центре занятости, пройти бесплатное обучение. Еще пример: президентская программа повышения квалификации инженерных кадров. Государство вложило бюджетные средства в дополнительную подготовку инженеров ведущих российских компаний.

Техническую специальность можно получить за несколько месяцев? Например, машиниста тепловоза?

Александр Климов: Обучение для работы помощником машиниста может занять примерно полгода. Потом потребуется накопить практический опыт. Далее дополнительное обучение, сдача экзаменов. Итого год. Когда мы говорим о получении дополнительной квалификации, вопрос в том, сколько человек готов времени потратить и заплатить за него. Например, вы решили вдруг стать стюардессой. Есть центры, в которых вы можете освоить соответствующие программы. Например, в Калининграде в Балтийском федеральном университете есть авиационный учебный центр. Учиться на бортпроводника придется 2,5 месяца - 380 часов. Обучение платное.

Проводником вагонов стать проще?

Александр Климов: Курсы бесплатные, если проводятся за счет железной дороги и длятся два месяца. Потом вам дадут свидетельство "проводник пассажирского вагона 3-го разряда", и можно искать работу. Кстати, на фирменные поезда допускаются только проводники с 4-м разрядом. Так что придется повышать квалификацию. Но учиться ведь можно не только в стенах колледжа или университета. В интернете есть огромное количество обучающего контента. Это очень эффективный формат самообучения.

Никаких общих ограничений для работы бортпроводниками воздушных судов не установлено, однако на них распространяются жесткие требования по состоянию здоровья, а в зрелом возрасте гораздо труднее пройти врачебно-летную комиссию. Кроме того, у авиакомпаний есть собственные требования к физическим данным членов кабинного экипажа, которые обосновываются теснотой рабочего пространства в пределах воздушного судна и постоянной возможностью экстренных ситуаций, когда, например, лишний вес может стать фатальным. Так, из судебного процесса по делу стюардессы, которая подала в суд на авиакомпанию за дискриминацию по внешности, все узнали, что по корпоративным требованиям бортпроводницы должны носить одежду размером 42-48 (истец носила 52-й размер).

Конкретно

Что предлагает университет

Более 450 программ повышения квалификации и профпереподготовки, связанных с работой в транспортном комплексе, также есть программы в области управления, экономики, права. Цена - от 7,5 до 35 тысяч рублей.

<https://rg.ru/2019/05/28/kak-poluchit-novye-professionalnye-znaniia-v-starshem-vozhzraste.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МЕДВЕДЕВ ПОСЕТИЛ С ВОРОБЬЕВЫМ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПОДМОСКОВНЫМ РЕГИОНОМ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев ознакомился с работой центра управления в правительстве Московской области.

Глава кабмина во вторник приехал в подмосковный Дом правительства в Красногорске. О деятельности центра управления регионом, который работает с 29 декабря 2018 года, премьеру рассказал губернатор Подмосковья Андрей Воробьев. С помощью интерактивной панели он продемонстрировал, например, как изменился механизм работы с обращениями граждан.

"Лет десять назад никто бы такое не сделал, потому что таких возможностей и ресурсов таких не было... Впечатляет", - заметил Медведев в ходе осмотра центра.

Особое внимание премьера привлек блок, касающийся работы транспорта и качества дорог в Московской области. По словам сотрудников центра, граждане теперь успевают пожаловаться на некачественные дороги лишь в одном проценте случаев, поскольку с помощью цифровых технологий за состоянием дорожного полотна следят соответствующие службы и сами подрядчики. Также с помощью цифровых технологий ведется круглосуточный контроль ремонтных работ на дорогах, фиксируются все дорожно-транспортные происшествия.

Сотрудники Центра управления регионом сообщили, что сейчас работают над проектом "Зеленая волна", когда пока в ручном режиме регулируются сигналы светофоров в зависимости от степени загруженности дорог. В сентябре планируется перевести эту работу в автоматический режим.

Система центра управления регионом была создана в соответствии с указом президента РФ Владимира Путина. Работа центра предусматривает три этапа: создание карты проблем, выявление точек напряженности и отображение динамики; оперативное доведение проблемы до конкретного исполнителя, установление сроков выполнения задачи и контроль. Третий же этап работы подразумевает предотвращение аналогичных проблем в будущем.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; К 2024 ГОДУ 70% ВСЕХ ГОСУСЛУГ ДОЛЖНЫ ОКАЗЫВАТЬСЯ В ЦИФРОВОЙ ФОРМЕ - МЕДВЕДЕВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев отмечает значительную диспропорцию в уровне доступа к электронным услугам в различных регионах страны.

"Надо признаться, что население страны уже активно этим (электронными услугами - ИФ) пользуется, но, к сожалению, существуют большие диспропорции между регионами", - сказал Медведев на заседании правительственной комиссии по цифровому развитию, использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности.

Премьер РФ, в частности, отметил, что "не везде обеспечена правильная коммуникация между органами власти, в том числе между федеральными и региональными органами власти в онлайн-режиме".

Кроме того, продолжил глава правительства, далеко не все государственные услуги переведены в цифровой вид.

Вместе с тем Медведев напомнил, что к 2024 году 70% всех государственных услуг должны оказываться в цифровой форме.

"Некоторые процедуры согласования между ведомствами пока сложные, по несколько раз приходится людям обращаться в инстанции и ждать ответа", - продолжил глава правительства.

В качестве одного из лидеров цифровизации госуслуг премьер назвал Московскую область, на территории которой и проходит совещание.

"Я посмотрел сейчас, как работает центр управления регионом. Надо признаться, это производит впечатление. Действительно, сюда в круглосуточном режиме стекается информация со всего Подмосковья практически по всем сферам жизни - и лекарства, и образование, и здравоохранение в широком смысле этого слова, дорожная ситуация.

Самое главное, что это позволяет в максимально короткие сроки решать самые разные проблемы", - поделился он впечатлениями.

По его словам, "подобные технологии, конечно, должны быть доступны по всей территории страны, и что особенно важно - в удаленных субъектах".

Глава правительства также перечислил ряд мер, которые необходимо предпринять для того, чтобы население страны могло получать качественные цифровые услуги вне зависимости от места их проживания.

По словам Медведева, во-первых, нужно установить единые стандарты качества оказания услуг в электронном виде.

"Здесь нужно учитывать и те решения и наработки в регионах-лидерах и мнение людей - насколько это удобно и нравится", - пояснил он.

Медведев рассказал, что правительство предусмотрело создание за счет федерального бюджета цифровых облачных платформ, на базе которых могут создаваться типовые региональные и муниципальные услуги.

"Одновременно в ближайшие два года на едином портале государственных услуг появится единый так называемый конструктор электронных форм заявлений. Это упростит запуск типовых сайтов в регионах и на местах, ускорит процедуры. Подавать заявления и получать ответы по ним можно будет по единой технологии, то есть разговаривать на одном языке", - сказал премьер.

Также он подчеркнул, что цифровые услуги нужно группировать по основным жизненным и деловым ситуациям, чтобы предоставлять их в комплексе.

"Например, регистрируя рождение ребенка, человек одновременно может узнать, какие у него появились новые права и льготы в связи с фактом рождения, оформить все положенные пособия именно в этот момент", - пояснил премьер.

Он отметил, что к настоящему моменту утверждены 25 комплексных услуг, так называемых "суперсервисами", на основе которых и будет в дальнейшем строиться работа в данном направлении.

"Третье. Ряд существующих нормативно-правовых актов не позволяет предоставлять региональные и муниципальные услуги в электронном виде. Требуется, чтобы человек лично пришел и присутствовал. Эти препятствия, там, где это физически возможно, где это соответствует самому содержанию услуги, нужно исключить", - сказал премьер.

По его словам, "правовая база должна не просто не тормозить проникновение цифровых услуг в регионах, а создавать для этого стимулы".

"Мы заинтересованы, чтобы органы власти и местного самоуправления переходили на современные стандарты гибкой разработки программного обеспечения и преимущественно пользовались российским программным продуктом", - также сказал премьер.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; СТРАХОВЩИКИ РАССЧИТЫВАЮТ НА ДВУХ ЗАСЕДАНИЯХ ГОССОВЕТА ОБСУДИТЬ УЧАСТИЕ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ПО МЕДИЦИНЕ И ТРАНСПОРТУ - ЮРГЕНС

Всероссийский союз страховщиков (ВСС) готовится к участию в двух заседаниях Госсовета, где будут обсуждаться нацпроекты в здравоохранении и на транспорте, сообщил президент ВСС Игорь Юргенс журналистам во вторник.

Он пояснил, что "участие страховщиков предусмотрено в нацпроекте здравоохранения в части обеспечения первичной помощи населению РФ в системе обязательного медицинского страхования (ОМС)".

Страховщики создали институт страховых представителей, в их компаниях работает порядка 11 тыс. страховых представителей различных уровней, которые консультируют население по вопросам получения медицинской помощи по ОМС.

"Правительство ставит задачу расширения участия страховщиков в системе обязательного медицинского страхования, в том числе они должны помочь решить задачу информирования населения о прохождении диспансеризации. До сих пор диспансеризация была обязательной для людей старше 45 лет один раз в три года, теперь

ставится задача ежегодного прохождения диспансеризации людьми этой возрастной группы", - сказал он.

Он добавил, что на ежегодной конференции ВСС в Санкт-Петербурге планируется посвятить теме ОМС специальный "круглый стол", в котором примут участие российские и международные эксперты.

"В рамках заседания Госсовета по вопросам транспорта будут обсуждаться вопросы безопасности дорожного движения и влияния страховщиков в этой сфере. По результатам предыдущего Госсовета, посвященного вопросам безопасности дорожного движения, российские автостраховщики выполнили принятые обязательства, на создание детских городков и реализацию программы обучения детей принципам дорожной безопасности было потрачено 1 млрд рублей из средств РСА", - добавил И.Юргенс.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.05.29; ГИБДД ИСПЫТЫВАЕТ ТРУДНОСТИ ПЕРЕВОДА; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ИЗ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ ДОРОЖНЫХ ШТРАФОВ НЕ ПОЛУЧАЕТ

Властям не удастся наладить действенную систему наказания водителей автомобилей с иностранными номерами, нарушающих правила дорожного движения в России. Госкомпания «Автодор» представила данные, согласно которым в 2018 году только на 300-километровом участке трассы М1 в Смоленской области выявлено более полумиллиона нарушителей скоростного режима из сопредельных государств — более 50% от числа всех нарушителей на этом отрезке дороги. Однако штрафа никто из них не получил. В столице удается штрафовать не больше 1% иностранцев-нарушителей: чаще всего в Москве правила нарушают автовладельцы из Белоруссии, Грузии, Азербайджана, Армении. Для решения проблемы ГИБДД необходимо установить эффективное взаимодействие с Федеральной таможенной службой, призывают эксперты.

Проблемы систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения (ПДД) обсуждались вчера в Общественной палате (ОП). Зампред правления госкомпании «Автодор» Юрий Байрамов пожаловался на невозможность наказания собственников машин с иностранными номерами. Он привел в пример участок трассы М1 протяженностью 302 км в Смоленской области: более 50% всех нарушений в 2018 году (514 тыс. превышений скорости), зафиксированных камерами, совершено иностранцами. 50% всех ДТП на участке трассы совершено также приезжими. Это усложняет выполнение майского указа президента, пожаловался Юрий Байрамов, согласно которому к 2024 году смертность в ДТП по всей стране должна снизиться в 3,5 раза.

Проблема с наказанием автовладельцев из других государств возникла еще десять лет назад, когда на дорогах появились первые камеры. При вынесении постановления Госавтоинспекция может запросить у Федеральной таможенной службы (ФТС) сведения об адресе автовладельца, оформив постановление и направив его по почте. Однако, по данным «Ъ», такие запросы делает только столичное УГИБДД, но практика эта немассовая: в 2017 году иностранцам, нарушившим ПДД под камерами, было направлено всего 8,3 тыс. постановлений, в 2018 году — 22,2 тыс. (общее число штрафов с камер в городе — 26,6 млн). Чаще всего нарушают водители на машинах с белорусскими, грузинскими, азербайджанскими, армянскими номерами. Иностранцы оплачивают около 25% штрафов (россияне — 80%). В регионах такой практики нет.

Как ГИБДД планирует ужесточить контроль за нарушителями ПДД на машинах с иностранными номерами.

В 2018 году ФТС России передала МВД информацию о владельцах 261,9 тыс. транспортных средств, заявили «Ъ» в пресс-службе таможенной службы. Там уточнили, что информацию о временно ввезенных в РФ автомобилях полицейское ведомство получает в режиме онлайн через систему межведомственного электронного взаимодействия. По сведениям «Ъ», у ГИБДД к качеству предоставляемых данных часто возникают вопросы, оформить постановления получается далеко не всегда.

Еще одна проблема, говорят источники «Ъ», знакомые с ситуацией, отсутствие данных о собственнике автомобиля у ФТС. Граждане Белоруссии, к примеру, пересекают границу с

Россией без проверки, информация о транспортных средствах нигде не аккумулируется. В конце 2018 года было заключено межправительственное соглашение между Россией и Белоруссией об обмене информацией о нарушителях, но оно пока не применяется, так как еще нет протокола информационного обмена. Когда его разработают, неясно. Проект аналогичного соглашения готовится и с Казахстаном. Сейчас лишь 1% нарушений ПДД иностранцами, выявленных камерами в Москве, превращается в оформленные постановления, заявлял ранее вице-мэр Максим Ликсутов.

Помимо сложности наказания иностранцев в ОП вчера обсуждались и другие проблемы фотовидеофиксации. Представители общественности настаивали на том, чтобы все камеры (не только стационарные, но и мобильные) обозначались предупреждающими табличками. Депутат Александр Старовойтов (ЛДПР) призывал ввести штраф для органов власти, которые такие таблички не ставят, а вынесенные постановления отменять. Сегодня, напомним, таблички применяются, согласно ГОСТу, лишь в зоне действия стационарных камер, но санкции за несоблюдение правила не применяются. Заместитель главы ГИБДД России Александр Быков заверил присутствующих, что таблички обязательно ставятся перед стационарными комплексами, это одно из условий ввода камер в эксплуатацию. Член свердловского регионального отделения комитета по защите прав автомобилистов Максим Едрышов говорил о сложностях обжалования штрафов: если нарушение выявлено в другом регионе, нужно направлять заявление заказным письмом. Процедура действительно «сложновата», признался Александр Быков, ведомство готово ее упростить, особенно для случаев, когда есть технический сбой камеры (в 2018 году их выявлено 38 тыс.). Для этого ГИБДД уже направила в Госдуму предложения по изменению законодательства. Подобный законопроект анонсировался первым зампредом комитета Госдумы по госстроительству Вячеславом Лысаковым еще в 2017 году («Ъ» рассказывал об этом). Документ готов, его планируется внести в парламент в ближайшее время, заявил депутат «Ъ» вчера.

<https://www.kommersant.ru/doc/3983465>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА "ПЬЯНЫЕ" ДТП С ЖЕРТВАМИ БУДЕТ РАССМОТРЕН ГОСДУМОЙ ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ

Госдума в среду рассмотрит во втором чтении законопроект об ужесточении уголовной ответственности за гибель людей в ДТП по вине пьяного водителя, сообщил председатель комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников.

На минувшей неделе Крашенинников рассказал, что профильный комитет рекомендовал принять документ во втором чтении.

Законопроектом предлагается внести изменения в статью 264 УК РФ "Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств", предусматривающие повышение сроков лишения свободы за совершение указанного преступления лицом при управлении автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством в состоянии опьянения.

Максимальные санкции предлагается установить в случае причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека - от 3 до 7 лет (сейчас до 4 лет) лишения свободы с запретом на профессию до 3 лет. Если это повлекло по неосторожности смерть человека, то наказание предлагается установить от 5 до 12 лет (сейчас от 2 до 7 лет) лишения свободы, в случае смерти двух или более лиц - от 8 до 15 лет лишения свободы (сейчас от 4 до 9 лет).

Кроме того, вводится ответственность лица, управляющего легким или сверхлегким воздушным судном, либо маломерным водным судном, за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (более 1 млн рублей). В качестве максимального наказания предусматривается лишение свободы на срок до 2 лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью до 3 лет.

Ранее еще один автор законопроекта, председатель комитета Госдумы по безопасности Василий Пискарев отметил, законопроектом предлагается приравнять ответственность за ДТП в состоянии опьянения, в котором погибли люди, к ответственности за умышленное убийство.

ТАСС; 2019.05.28; "АВТОДОР": СЛОЖНОСТИ С ПЕРЕНОСОМ ГАЗОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ МОГУТ ЗАТЯНУТЬ СРОКИ ВВОДА ЦКАД

Сложности с переносом газовых коммуникаций остаются главным риском срыва сроков ввода ЦКАД. Об этом сообщил заместитель председателя правления ГК "Автодор" Игорь Зубарев в рамках круглого стола в Совете Федерации по контролю за ремонтом дорог.

"Честно говоря, единственный сегодня момент, который может привести к срыву (сроков ввода ЦКАД), это именно вопрос с переносом коммуникаций "Газпрома". Совершенно кричащая тема", - сказал Зубарев, отвечая на вопросы, касающиеся рисков переноса сроков при строительстве ЦКАД.

Он пояснил, что дорожники обязаны согласовать техусловия переноса коммуникаций с владельцами сетей. Но, в отсутствие нормативных требований к владельцам сетей по таким техусловиям, в вопросе переноса инженерных коммуникаций происходит "полная вакханалия".

"Выдача техусловий никак не регулируется. Никаким образом не хотят нас подключать, - рассказал он. - Я считаю, что это абсолютно недопустимая ситуация с объектом, который финансируется из денег федерального бюджета".

В частности, по словам Зубарева, владельцы сетей настаивают на выполнении работ их подрядчиками, на полной предоплате, а также завышают их стоимость. "И это цена объекта, которая уже прошла главгосэкспертизу", - отметил он.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 530 км пройдет по территории Новой Москвы и Подмосковья приблизительно в 50 км от МКАД, параллельно Малому (А107) и Большому (А108) кольцам. Проект разделен на пять участков.

На сроки ввода ЦКАД-5 (наравне с участками 1 и 3 вводится в 2020 году) необходимость переноса 49 газопроводов не повлияет, говорили в начале апреля в **Минтрансе** РФ. В конце апреля Счетная палата РФ отметила, что срывы сроков строительства ЦКАД могут потребовать от бюджета дополнительно 19,8 млрд рублей на возмещение концессионерам.

<https://tass.ru/ekonomika/6481863>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; МОСКОМЭКСПЕРТИЗА СОГЛАСОВАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ ДО ЯРОСЛАВСКОГО ШОССЕ

Москомэкспертиза согласовала проект строительства участка Северо-Восточной хорды от Северной рокады до транспортной развязки с Ярославским шоссе, сообщили во вторник в пресс-службе ведомства.

Там отметили, что участок пройдет в районе платформы "НАТИ" Октябрьской железной дороги.

В рамках работ планируется строительство пяти эстакад, трех мостов через реку Лихоборка, реконструкция Новосвибловского моста через реку Яуза, подземного перехода у станции метро "Ботанический сад", а также устройство пешеходного тоннеля в проектируемом откосе съезда с СВХ в Сигнальном проезде.

Кроме того, будут реконструированы Сигнальный проезд от Дмитровского шоссе до Гостиничной улицы, сама Гостиничная улица, Нововладыкинский проезд, Сигнальный проезд от Алтуфьевского шоссе до Нововладыкинского проезда. Также будут реконструированы участок Березовой аллеи, улицы Вильгельма Пика, Снежной улицы и проезд Серебрякова. В рамках реконструкции будет выполнена перекладка электрокабелей и канализации, установка опор освещения и новых светофоров, а также шумозащитных экранов.

Общая протяженность СВХ составит 35 км, она пройдет от дороги Москва-Петербург с западной стороны Октябрьской железной дороги, вдоль Московского центрального

кольца до новой развязки на МКАД на пересечении с магистралью Вешняки-Люберцы. Фактически трасса соединит крупные автомобильные магистрали северо-восточной части города - Измайловское, Щелковское, Дмитровское, Алтуфьевское и Открытое шоссе, снизив транспортную нагрузку на центр, Третье транспортное кольцо и МКАД. Как сообщалось, этим летом начнется строительство участка СВХ от Ярославского до Дмитровского шоссе.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РОСАВТОДОР НЕ СМОГ НАЙТИ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М5 В МОРДОВИИ ЗА 19 МЛРД РУБ

ФКУ "Федеральное управление автомобильных дорог "Большая Волга" (структура Росавтодора) не получило ни одной заявки на строительство участка трассы М5 "Урал" в Мордовии с начальной ценой контракта 19,3 млрд рублей, говорится в аукционной документации.

Аукцион по выбору подрядчика, который был первоначально запланирован на 20 мая, а затем перенесен на 3 июня, признан несостоявшимся.

Как сообщалось проект включает строительство четырехполосного обхода трех населенных пунктов: Умет, Аким-Сергиевка и Зубова Поляна. На обходе протяженностью 57,2 км планируется строительство 8 мостов, 9 путепроводов. Срок завершения строительства - 30 ноября 2024 года.

Автомобильная дорога М5 "Урал" проходит от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; УСТЬ-КАТАВСКИЙ ВАГОНЗАВОД ПОСТАВИТ МАГНИТОГОРСКУ 15 ТРАМВАЕВ

АО "Усть-Катавский вагоностроительный завод" (УКВЗ) получило право на поставку 15 трамваев для Магнитогорска.

Город объявлял аукцион по выбору поставщика трамваев. Согласно аукционной документации, заявку на участие в торгах подали две компании, соответствующей требованиям признана только заявка УКВЗ.

Аукционная комиссия рекомендовала заключить контракт с УКВЗ. Сумма контракта составляет 258,75 млн рублей, срок поставки - до 15 сентября 2019 года.

"В течение 10 дней мы подпишем контракт и поставим трамваи в соответствии с его условиями", - заявили "Интерфаксу" в пресс-службе АО "Объединенная ракетно-космическая корпорация" (материнская компания АО "УКВЗ").

По условиям аукциона, трамвай должен быть односекционным, четырехосным с пониженным уровнем пола. Еще одно условие - доступность для маломобильных групп населения.

Власти Челябинской области к 2020 году планируют обновить трамвайный и автобусный парк в Магнитогорске и еще двух городах региона - Челябинске и Златоусте.

"Именно в этих городах мы хотим на условиях ГЧП (государственно-частного партнерства - ИФ) поменять представление об общественном транспорте, сделать его более комфортным, уютным, эффективным с точки зрения экономики", - отмечал ранее и.о. вице-губернатора региона Руслан Гаттаров.

По его словам, стоимость проекта оценивается более чем в 20 млрд рублей.

Усть-Катавский вагоностроительный завод входит в структуру ФГУП "ГКНПЦ им. Хруничева".

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.05.29; РЖД ПРЕДЛОЖИЛА ИЗМЕНИТЬ ТАРИФЫ ДЛЯ МЕТАЛЛУРГОВ; МОНОПОЛИЯ ХОЧЕТ ПОВЫСИТЬ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ СЫРЬЯ И СНИЗИТЬ – ГОТОВОЙ ПРОДУКЦИИ

Российские железные дороги (РЖД) попросили Федеральную антимонопольную службу (ФАС) скорректировать тарифы Прейскуранта 10-01, чтобы защититься от рисков, связанных с высокой долей перевозок низкодоходных грузов. На первом этапе монополия предлагает перевести руду и концентраты железные, кокс во второй тарифный класс с

одновременным переводом черных металлов во второй тарифный класс с применением дополнительного коэффициента 1,52.

Это следует из апрельского письма РЖД в ФАС за подписью первого заместителя гендиректора РЖД Вадима Михайлова. «Ведомости» ознакомились с копией документа, его содержание подтвердили федеральный чиновник и два источника, близких к крупным грузоотправителям. Представители РЖД и ФАС отказались комментировать переписку.

Грузы, перевозимые по железной дороге, делятся на три тарифных класса. Грузы первого класса (уголь, железная руда, щебень, необработанная древесина и проч.) перевозятся по заниженному тарифу, второго класса (нефть и нефтепродукты, зерно, удобрения и проч.) – по себестоимости, третьего класса (стальные болванки, сплавы цветных металлов в болванках, алюминий и проч.) – по повышенному тарифу, для компенсации убытков от перевозки грузов первого класса. По данным «Infoline-аналитики», доля низкодоходных грузов в 2018 г. составила 57%, среднедоходных – 30%, высокодоходных – 13%.

Из-за высокой доли перевозок низкодоходных грузов в последние годы происходит отставание темпов роста доходной ставки от темпов роста индексации тарифов, говорится в письме РЖД. Например, в 2018 г. при индексации тарифов на 5,4% рост доходной ставки составил 2,3%. Из-за этого существуют риски снижения финансовой устойчивости компании, предупреждает РЖД в письме.

В 2018 г. чистая прибыль РЖД по МФСО сократилась почти в четыре раза – с 139,7 млрд до 35,4 млрд руб. при росте выручки на 7,2% до 2,41 трлн руб.

Погрузка на сети РЖД выросла на 2,2% до 1,29 млрд т, включая 116,75 млн т железной и марганцевой руды (рост на 5,7%) и 78,1 млн т черных металлов (+7%).

По сути, РЖД предлагает провести маневр для металлургов, комментирует федеральный чиновник: повысить стоимость перевозки сырья и снизить – готовой продукции, на которую до 2025 г. действует экспортная надбавка. Но тариф на сырье вырастет больше, чем снизится тариф на готовую сталь, замечает источник, близкий к одному из крупных грузоотправителей: «И на этой дельте РЖД планирует заработать».

«Повышение тарифов на перевозки руды и кокса при одновременном снижении тарифов на перевозку металлопродукции в целом должно позитивно сказаться на доходах РЖД», – соглашается гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. В сегменте перевозок руды и кокса альтернатива железной дороге фактически отсутствует, а по металлопродукции у РЖД есть потенциал переориентировать часть грузопотоков с автомобильного транспорта, поясняет он.

Влияние на металлургов будет сильно зависеть от географической распределенности месторождений руды, замечает источник в крупном грузоотправителе. Но он тоже считает, что уменьшение стоимости перевозки стали скорее всего не компенсирует растущие затраты на перевозку сырья.

РЖД привычно нарушает распоряжение правительства о запрете повышения тарифов на отдельные грузы до 2025 г. и каждый квартал просит дополнительных надбавок, возмущен собеседник «Ведомостей» в крупной операторской компании. «Госмонополия просит поднять тарифы, хотя скорость грузоперевозок снижается два последних года», – говорит он. От новых тарифов пострадают все потребители и производители железной руды, чугуна и коксующегося угля, уверен собеседник. По его мнению, единственными металлургами, кому очередное изменение тарифов выгодно, – те, у кого установлены электросталеплавильные печи и сырьем для них является лом.

Для металлургических компаний такое изменение тарифов окажется «крайне некомфортным», говорит и Бурмистров. И дело не только в росте транспортных расходов, отмечает он: «Резко ухудшится возможность прогнозировать транспортные расходы в среднесрочной перспективе из-за возможного перемещения грузов между классами и отмены понижающих тарифных коэффициентов».

Для российских металлургических холдингов, которые являются крупными экспортерами, «критически важна возможность эффективно управлять логистическими расходами в рамках долгосрочных контрактов», указывает эксперт. «Важным элементом для этого является прогнозируемость тарифной системы на железных дорогах, которая, казалось бы, была сформирована после принятия ФАС решения об индексации по схеме «инфляция минус», – отмечает Бурмистров. – Однако уже индексация на 2019 г. преподнесла

грузоотправителям и операторам ряд сюрпризов, а предложения по перемещению грузов в другие тарифные классы фактически представляет собой шаг к отказу от Прейскуранта 10-01».

Представители «Северстали», НЛМК, Evraz, СУЭК, «Мечела» от комментариев отказались. Представитель УГМК не ответил на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/28/802674-rzhd-predlozhiba-izmenit-tarifidlya-metallurgov>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.05.29; КЛАССОВОЕ РАССЛОЕНИЕ МЕТАЛЛОВ; ОАО РЖД НАЧАЛО ПРАВКУ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ

ОАО РЖД предложило изменить структуру тарифов на перевозку металлургического сырья и готовой продукции. Речь идет о резком повышении цен для кокса, железорудного концентрата и металлических руд с их переводом из первого тарифного класса во второй, и номинальном снижении для черных металлов. Пока обсуждаются изменения только для дополнительных объемов сверх учтенных в долгосрочной программе развития или после 2025 года. В ОАО РЖД считают, что в результате общие расходы металлургов не вырастут. Но, по мнению участников рынка, падение цен на перевозки металла не компенсирует рост затрат на транспортировку сырья.

ОАО РЖД предлагает внести заметные изменения в структуру тарификации металлургического сырья и готовой продукции. Об этом сообщается в письме первого замгендиректора ОАО РЖД Вадима Михайлова в ФАС от 10 апреля. Модель дифференциации тарифов по классам, родам грузов и дальности перевозки, заложенная в прейскурант 10-01 (основной тарифный документ ОАО РЖД), пишет топ-менеджер, с 2003 года подверглась множеству изменений, повлекших уход высокодоходных грузов на другие виды транспорта и увеличение доли низкодоходных. В результате рост доходной ставки отстает от темпа индексации грузовых тарифов на 4,3 процентного пункта в 2017 году и на 3,1 процентного пункта в 2018-м.

При сохранении действующей системы существуют риски снижения финансовой устойчивости компании», — сообщается в письме.

В документе признается, что перекрестное субсидирование сохранится в прейскуранте «в течение определенного промежутка времени», но в то же время эта модель требует существенной трансформации. Господин Михайлов уточняет, что модифицировать систему перекрестного субсидирования допустимо только за пределами срока действия долгосрочной программы развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года, а в пределах срока ее действия — только в отношении дополнительных объемов грузов, сверх заложенных в ДПР.

Для начала ОАО РЖД предлагает рассмотреть возможность перевода руды, концентратов железных и кокса из первого во второй тарифный класс и черных металлов — из третьего во второй с коэффициентом 1,52. Сейчас грузы разделены на три тарифных класса, первый — самый дешевый. Согласно приложениям к одной из промежуточных версий ДПР, доходность перевозки руды для ОАО РЖД составляла на 2018 год 3,54 руб. на 10 тонно-километров, кокса — 3,68 руб., черных металлов — 8,14 руб.

В ОАО РЖД не комментируют новую инициативу, в ФАС также отказались от комментариев, сославшись на коммерческую тайну ОАО РЖД. При этом там напомнили, что, согласно позиции правительства, тарифы не должны расти выше инфляции.

Опрошенные «Ъ» металлурги также не комментируют предложение ОАО РЖД.

Источник «Ъ» на рынке полагает, что «уменьшение стоимости перевозки металлов, скорее всего, не компенсирует растущие затраты на перевозку сырья».

Другой собеседник «Ъ» говорит, что об этой инициативе стало известно только сегодня. «Пока еще просчитываются ее влияние и эффекты, — говорит он. — Но очевидно, что любые кардинальные изменения тарифов противоречат фундаментальной договоренности грузоотправителей с ОАО РЖД, достигнутой в ноябре 2017 года при согласовании ДПР». «О новом прейскуранте до 2025 года можно забыть, — уверен третий собеседник «Ъ». —

Тарифы будут увеличивать за счет исключения добавочных коэффициентов преysкуранта. Наступит полный хаос...»

Но собеседник “Ъ” в ОАО РЖД говорит, что речь идет не о повышении тарифов для металлургов, а о выравнивании тарифов на сырье и готовую продукцию по схеме, аналогичной с нефтяной отраслью. «Сегодня грузоотправителями железной руды и проката, как правило, выступают одни и те же металлургические холдинги, поэтому общие транспортные расходы компаний не возрастут», — поясняет он.

Тема предлагается на обсуждение грузоотправителям, говорит собеседник “Ъ”: никто не пытается это сделать за их спинами, ее уже обсуждали на ряде встреч.

Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин отмечает, что перевод из первого класса во второй сырьевых металлургических грузов приведет к росту цены проката черных металлов, в том числе и для ОАО РЖД как потребителя. Одновременный перевод черных металлов из третьего во второй класс мог бы ситуацию выровнять, но предложенный повышающий коэффициент 1,52 делает это предложение «издевательским для грузовладельцев». Тарифы третьего класса выше второго класса как раз на 1,52, говорит он: получается, что железнодорожники за счет металлургов пытаются повысить доходность.

<https://www.kommersant.ru/doc/3983557>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТКО; 2019.05.29; ДИВИДЕНДЫ НЕ ПОГРУЗИЛИСЬ В ВАГОНЫ; МИНФИН ЗАБЛОКИРОВАЛ ПОПЫТКУ ОАО РЖД ЗАПЛАТИТЬ БЮДЖЕТУ НАТУРОЙ

Как стало известно “Ъ”, решение о выплате дивидендов ОАО РЖД имуществом, в том числе вагонами для Крыма, вызвало серьезные споры в правительстве. Резко против этой идеи выступает Минфин, поскольку Бюджетный кодекс не позволяет рассматривать неденежные выплаты как доходы бюджета. В результате в Белом доме не смогли вовремя согласовать директиву представителям государства в совете директоров ОАО РЖД, который 27 мая должен был принять решение по этому вопросу.

Совет директоров ОАО РЖД 27 мая не принял решение по дивидендам, рассказал “Ъ” источник, знакомый с ситуацией. На повестку дня был вынесен вопрос о выплате дивидендов за 2018 год. При этом в проекте директивы по голосованию представителям интересов РФ, разосланной в госорганы на согласование, содержалась рекомендация о выплате дивидендов по итогам 2018 года движимым и недвижимым имуществом, рассказали “Ъ” три источника на рынке. В аппарате вице-премьера и председателя совета директоров ОАО РЖД **Максима Акимова** заседание не комментируют. В ОАО РЖД не уточнили, принято решение по дивидендам или нет. В Росимуществе не ответили на запрос “Ъ”, была ли сформирована директива.

Право платить дивиденды на обыкновенные акции имуществом было дано ОАО РЖД постановлением правительства в октябре 2018 года, а весной, как сообщил “Ъ” 16 мая, монополия решила это право реализовать. Предлагалось передать в бюджет имущество на 20 млрд руб., в том числе объекты, которые используют прокуратура и полиция, ряд активов в Сочи, а также пассажирские вагоны на 12 млрд руб. Эти вагоны, по словам собеседников “Ъ”, могли быть потом направлены в Крым для обновления парка Крымских железных дорог (КЖД).

Как ОАО РЖД хотело рассчитаться натурой

Однако до заседания совета директоров ОАО РЖД разногласия по этому пункту так и не были сняты, говорит собеседник “Ъ”. Против выплаты дивидендов за 2018 год имуществом возражал, в частности, Минфин. В письме от 24 мая в Росимущество замминистра Алексей Моисеев сообщал, что директивы по голосованию представителям интересов РФ на совете директоров «требуют доработки». У Минфина вызывал вопросы общий размер дивидендов: министерство считает, что все госкомпании должны платить в бюджет дивиденды в размере 50% от прибыли по МСФО, и предлагает поэтапный переход к таким выплатам в случае ОАО РЖД — 30% в 2019 году, 40% в 2020-м и 50% в 2021 году без учета дивидендов по привилегированным акциям.

Также Минфин отмечает, что бюджетное законодательство не позволяет платить дивиденды имуществом. По Бюджетному кодексу, доходами бюджета являются поступающие в него денежные средства, администратор доходов бюджета не имеет полномочий по администрированию доходов в неденежной форме, поэтому, сообщается в письме, «поступление в федеральный бюджет дивидендов по акциям ОАО РЖД, принадлежащим РФ, возможно только в денежной форме». Также, добавляет Минфин, передача в федеральную собственность движимого и недвижимого имущества требует финансово-экономического обоснования: в частности, не представлена информация о готовности органов прокуратуры и полиции к принятию имущества на баланс, а также об объемах и источниках финансирования содержания имущества, предлагаемого к передаче в федеральную собственность. В Минфине подтвердили “Ъ” отправку письма. В Минэкономике на запрос “Ъ” не ответили.

Поскольку директива для голосования вовремя не поступила, этот вопрос отложен, говорит собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что столь инновационное предложение, безусловно, должно было вызвать разногласия у ведомств, поскольку оно выглядит крайне заманчивым для всех госкомпаний, которые могли бы таким образом, например, избавиться от непрофильного имущества, в то время как для доходов бюджета это чревато серьезными рисками. Опасения, высказанные Минфином, обоснованы, полагает эксперт: непонятно, что с таким имуществом делать, кто и за счет каких средств его будет обслуживать и на чьем балансе оно будет находиться, если вдруг предполагаемый получатель не возьмет его на свой баланс. Аргументы Минфина показывают, что, вероятно, проблему обеспечения вагонами КЖД придется решать другим способом, полагает эксперт, несмотря на «элегантность» этого решения.

<https://www.kommersant.ru/doc/3983500>

ИЗВЕСТИЯ; АННА ИВУШКИНА; 2019.05.29; ШКОЛЬНИКИ С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ: ДЕТЯМ РАСШИРЯТ СКИДКИ НА ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ; ЧИНОВНИКИ НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ «ДИСКОНТНЫЙ» ВОЗРАСТ НА ТРИ ГОДА

В правительстве обсуждают возможность введения 50-процентной скидки на проезд в поездах для детей от семи до 10 лет на летний период. Сейчас льгота есть только у школьников старше этого возраста, причем предоставляется она за счет ОАО «РЖД», а не государства. В Минпросвещения и **Минтрансе** прорабатывают возможность возложить эти траты на федеральный бюджет. Если идея будет одобрена, «Российские железные дороги» получат еще одну субсидию.

О том, что **Минтранс** и Минпросвещения прорабатывают вопрос о скидках на тарифы на проезд в период летней кампании, говорится в письме статс-секретаря — замминистра просвещения Павла Зеньковича в секретариат российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (комиссию возглавляет вице-премьер Татьяна Голикова). Чиновник уточняет, что обсуждение ведется в рамках реализации «Комплекса мер по обеспечению отдыха детей на 2019–2023 годы»: в этом документе, подписанном Татьяной Голиковой, речь идет о 50-процентной скидке на проезд в поездах дальнего следования для учащихся общеобразовательных учреждений.

В аппарате вице-преьера «Известиям» заявили, что не комментируют переписку.

Скидка для каждого

Сейчас в период летней кампании РЖД предоставляет дисконт от 30 до 50% для детей от 10 до 17 лет. Теперь скидку для школьников смогут получить и ребята от семи до 10 лет, которые раньше были ее лишены.

Эту информацию «Известиям» подтвердил и статс-секретарь — заместитель гендиректора ОАО «Российские железные дороги» Анатолий Мещеряков. Он уточнил, что сейчас установленная законодательством скидка не распространяется на летние каникулы.

— Соответственно, с 1 июня по 31 августа льготу мы предоставляем за свой счет. То есть речь не только о расширении возрастных рамок, но и о том, что государство возьмет расходы на себя, — пояснил Анатолий Мещеряков.

В этом году ОАО «РЖД» уже выделило 1,7 млрд рублей на обеспечение льготы для детей от 10 до 17 лет. Расширение возрастной категории примерно на 33% приведет к увеличению суммы до 2,26 млрд рублей, рассчитал для «Известий» доцент департамента правового регулирования экономической деятельности Финансового университета при правительстве Дмитрий Карпухин.

— Не могу не обратить внимание и на один нюанс: желание со скидкой прокатить ребенка в возрасте от пяти до 10 лет на железнодорожном транспорте будет сопряжено с неизбежной оплатой за проезд сопровождающих взрослых. Детям этого возраста запрещено передвигаться по железной дороге самостоятельно. Указанное обстоятельство делает потенциальную сумму заявленной льготы еще более относительной, — отметил эксперт.

На билеты для детей до 10 лет у РЖД также есть скидка, но ее размер — нефиксированный. Он зависит от категории поезда, типа и класса вагона и обслуживания, дальности и маршрута следования — скидка может составить до 65% от тарифа. Дети до пяти лет могут ездить бесплатно, если не занимают отдельного места.

Подъемная сумма

Порядка 2 млрд рублей на субсидирование перевозок школьников — небольшая сумма для федерального бюджета, считает глава Союза пассажиров Кирилл Янков. К примеру, на поддержку пригородного сообщения выделяется более 30 млрд рублей, отметил он.

— Влияния на ценовую политику по другим категориям пассажиров ждать не стоит. Тем не менее можно говорить о справедливости: раньше скидки от РЖД предоставлялись за счет грузоперевозчиков, и это было достаточно странно, — сказал Кирилл Янков.

В пресс-службе Минпросвещения подтвердили разработку вопроса. В **Минтрансе** оперативно не ответили на запросы «Известий».

28 мая стало известно, что АО «Федеральная пассажирская компания» (дочерняя структура РЖД) решила запустить «детское купе». В нем будут настольные игры и игрушки, а нижние места оснастят устройствами для защиты от падения, следует из сообщения компании. Первые такие купе появятся на маршруте Москва–Анапа с 22 августа.

По итогам апреля средняя стоимость проезда по России в нефирменном поезде составляла 163 рубля на 100 км пути, следует из данных единой межведомственной информационной системы. Годом ранее железнодорожное путешествие обходилось на 7% дешевле.

<https://iz.ru/882916/anna-ivushkina/shkolniki-s-bolshoi-dorogi-detiam-rasshariat-skidki-na-proezd-v-poezdakh>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЭКОНОМИЯ В РАМКАХ ДПР РЖД МОЖЕТ ПОЙТИ НА ОПТИМИЗАЦИЮ ТАРИФНЫХ РЕШЕНИЙ И РОСТ CAPEX

Экономия, предусмотренная долгосрочной программой развития (ДПР) ОАО "Российские железные дороги", может быть направлена на "оптимизацию тарифных решений" и увеличение инвестиционной программы компании.

"На чем сделан еще один акцент (в ДПР - ИФ) - это программа оптимизации издержек. Суммарный эффект с 2019 по 2025 гг. - более 1 трлн руб. Это то, что мы считаем крайне важным - повысить эффективность работы железных дорог, применяя все новые показатели. Локомотивы, рельсы, цифровизация, логистика, многие иные элементы должны дать такой эффект", - заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров на совещании в комитете по транспорту и строительству Государственной думы во вторник.

"Мы предполагаем, что эффект может оказаться и лучше. Все сэкономленное будет направлено на получение эффекта, в том числе иными участниками: это и вопрос, возможно, оптимизации каких-то тарифных решений, и увеличение инвестиционной программы", - добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЗАВОД "ТРАНСМАШ" ТМХ В 2018Г УВЕЛИЧИЛ ПРОИЗВОДСТВО НА 16% ЗА СЧЕТ ВЫПУСКА ПЛАТФОРМ

ОАО "Трансмаш" (г.Энгельс, Саратовская область, входит в ГК "Трансмашхолдинг", ТМХ) в 2018 году увеличило производство грузовых вагонов на 15,8% по сравнению с

показателем 2017 годом - до 2,7 тыс. единиц, выручку от продаж - на 36%, до 6,7 млрд рублей, говорится в годовом отчете АО.

Увеличение объемов реализации обусловлено продажей ранее запущенных в серийное производство платформ для перевозки контейнеров-цистерн (модель 13-9744-06), платформ для крупнотоннажных контейнеров (модель 1309751-01), платформ для перевозки лесоматериалов и крупнотоннажных контейнеров (модель 13-9744-02).

В частности, в минувшем году "Трансмаш" выпустил 2,373 тыс. фитинговых, специализированных и многофункциональных платформ, стал единственным в РФ производителем хоппер-дозаторов, выпустив 95 единиц.

Отмечается также, что в минувшем году "Трансмаш" продолжил выпуск инновационных полувагонов, а также всех видов хопперов, некоторых видов платформ, крытых вагонов и специализированных цистерн, что "в большей степени обусловлено прошедшим и предстоящим списанием парка".

"В 2018 году наблюдался рост спроса как на универсальный, так и на специализированный подвижной состав. Изменение спроса на отдельные виды подвижного состава произошло как за счет выбытия устаревшего парка, так и за счет динамики грузовой базы", - говорится в отчете.

В числе приоритетных направлений деятельности компания называет производство специализированных и универсальных платформ, хоппер-дозаторов, снегоуборочной техники, планирует разработку платформы для перевозки полуприцепов, рефрижераторных контейнеров.

В отчете отмечается, что 2018 год на российском рынке подвижного состава стал рекордным по объему выпуска грузовых вагонов, однако эксперты прогнозируют, что текущий год "вряд ли будет настолько динамичным". "Столь активный рост числа вагонов на сети российских железных дорог вызывает опасения у операторов по поводу возврата к их профициту и затруднениям в транспортировке груза", - говорится в отчете.

Согласно отчетности "Трансмаша" по РСБУ, в 2018 году предприятие получило чистую прибыль в размере 172,3 млн рублей, увеличив ее в 1,9 раза

Как сообщалось, в 2017 году "Трансмаш" увеличил производство грузовых вагонов в 7 раз по сравнению с уровнем 2016 года - до 2,3 тыс. единиц.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ГАЗПРОМ ИЩЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ ОТГРУЗКЕ СУГ АГПЗ ЧЕРЕЗ ВАНИНО: ПРОДАТЬ СИБУРУ, ВОЗИТЬ В КИТАЙ

"Газпром" (МОЕХ: GAZP) ищет альтернативы варианту отгрузки сжиженных углеводородных газов (СУГ) с Амурского ГПЗ на фоне затянувшихся переговоров с оператором строительства терминала в порту Ванино.

Зампред правления "Газпрома" Елена Бурмистрова сообщила журналистам: "Мы продолжаем обсуждать возможность заключения такого договора. "Прайм" готовит документы для проведения (конкурса - ИФ) для ЕРС-контракта на сегодняшний день".

"Параллельно с этим нами получено предложение от ПАО "СИБУР Холдинг" о покупке вышеназванных объемов для производства полимерной продукции. На сегодняшний момент мы рассматриваем и те, и другие варианты. А помимо этого - также возможность отгрузки СУГов железнодорожным и автомобильным транспортом на территорию КНР. Окончательное решение еще не принято, переговоры продолжаются", - добавила она.

АО "Прайм" реализует проект "Строительство в морском порту Ванино на северном берегу бухты Мучке Хабаровского края терминала для перевалки сжиженных углеводородных газов". В ноябре прошлого года компания начала процедуры по выбору подрядчика на выполнение комплекса работ по проектированию, закупкам и строительству (ЕРС).

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РОСРЫБОЛОВСТВО НЕ БУДЕТ ДАВАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛОВ "НЕЗАХОДНЫМ" СУДАМ

Росрыболовство намерено не давать разрешения на вылов в экономической зоне России так называемым "незаходным" судам (судам, не прошедшим таможенное декларирование).

Как сообщил замминистра сельского хозяйства - руководитель Росрыболовства Илья Шестаков журналистам в Мурманске во вторник, необходим эффективный механизм понуждения собственников "незаходных" судов привести эти суда в российские порты и пройти необходимые таможенные процедуры.

Шестаков напомнил, что ранее в течение 2 лет действовала таможенная амнистия, которая не освобождала от уплаты НДС, но, тем не менее, ею воспользовались "многие предприятия".

"Мы сейчас, проанализировав все это, понимаем, что должны в дальнейшем сподвигнуть эти суда заходить на российскую территорию и разгружаться в Мурманском порту. Мы принимаем решение, что разрешение на вылов эти нерастаможенные суда по законодательству РФ в экономзоне получать не будут", - сказал Шестаков.

"Таким образом, мы понудим тех собственников судов, которые работают в российской экономзоне, провести таможенное оформление", - добавил он.

По словам главы Росрыболовства, сейчас в России насчитывается порядка 90 "незаходных" судов, из них до 50 судов относятся к Северному рыбохозяйственному бассейну.

В 2015 году Шестаков уже анонсировал запрет на вылов рыбы судами, не прошедшими таможенное декларирование. Соответствующий законопроект предполагал введение запрета с 1 января 2017 года, но Шестаков отмечал, что более реальный срок его введения - с 1 января 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; АВВ ОТКРЫЛА В МУРМАНСКЕ МОРСКОЙ СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР ЗА \$5,5 МЛН

Компания АВВ открыла во вторник в Мурманске морской сервисный центр, сообщил корреспондент "Интерфакса", присутствовавший на церемонии открытия.

Объем инвестиций в создание сервисного центра составил \$5,5 млн. Центр разместился на площади 2 тыс. кв. м. Он включает в себя зоны тестирования электрооборудования и механизмов, оборудованный подъемными сооружениями цех и складские помещения, где хранятся запчасти для электрических систем и систем Azipod.

"В данный момент в этом морском сервисном центре в Мурманске работает 20 человек, но можем расширяться до 40 и более человек", - сказал журналистам руководитель бизнес-направления "Морская промышленность" компании АВВ в России Сергей Шевчук.

Предполагается, что мурманский морской сервисный центр станет частью сети центров совместной работы АВВ с заказчиками, и инженеры из Мурманска будут оказывать поддержку заказчикам в любой точке мира - осуществлять мониторинг работы бортового оборудования, прогнозирование обслуживания и ремонта, удаленную диагностику. Такая работа позволит заказчикам обеспечить бесперебойную работу флота.

"Мы готовы сотрудничать с владельцами судов в течение всего жизненного цикла службы судна, поэтому мы и вложили свои средства в строительство этого морского сервисного центра в Мурманске", - добавил руководитель бизнес-направления "Морская промышленность" компании АВВ Юха Коскела.

Как сообщила "Интерфаксу" президент российского подразделения АВВ Ирина Козлова, компания может объявить о создании совместного предприятия с российскими партнерами в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) 6-8 июня 2019 года.

"Конечно, у компании всегда есть планы (по созданию СП - ИФ), но пока что мы не можем объявить ни о каких договоренностях. Думаю, что предстоящий экономический форум в Петербурге - это отличная площадка, на которой обычно о таких альянсах объявляется", - сказала она.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; РОСРЫБОЛОВСТВО ГОТОВО ПЕРЕДАТЬ ММРП ПРИЧАЛЫ В АРЕНДУ НА УСЛОВИЯХ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ПОРТА

Росрыболовство готово передать причалы в порту Мурманска в аренду АО "Мурманский морской рыбный порт" (ММРП), сообщил глава ведомства Илья Шестаков на совещании в ММРП во вторник.

По его словам, ключевым фактором для передачи причалов в аренду станут инвестиционные обязательства ММРП.

"Мы неоднократно заявляли и коллегам, которые порт купили (в декабре 2015 года Росимущество продало на аукционе 100% АО "Мурманский морской рыбный порт" компании ООО "Купец", оставшись собственником причальных стенок - ИФ), и другим участникам: мы готовы все причалы, которые есть, передавать в аренду на тех условиях, которые предусматривают инвестиционные обязательства арендатора, которые направлены как раз на развитие рыбной инфраструктуры - то есть ремонт или строительство новых холодильных мощностей, строительство площадок под контейнеры, если видите, что этот бизнес здесь можно развивать, безусловно, содержание в надлежащем состоянии причальных стенок, кранового хозяйства, работа по перевалке", - сказал Шестаков.

Глава Росрыболовства отметил, что "нужно повышать эффективность работы Мурманского морского рыбного порта". В частности, наращивать количество судозаходов, объем перевалки рыбы, снизить административные барьеры и решить вопрос с незаходными судами (построены на иностранных верфях и не прошли процедуру растаможивания из-за ее дороговизны - ИФ).

Со своей стороны, финдиректор ММРП Анастасия Креславская по итогам совещания сообщила "Интерфаксу", что компания намерена инвестировать в развитие портовой инфраструктуры за 10 лет - в 2020-2029 годах - 5 млрд 352 млн рублей, если будет заключено концессионное соглашение о получении причалов в управление и получении статуса единого оператора морского терминала.

"Мы готовы вкладывать в рамках договора концессии. Только в причалы и погрузо-разгрузочное оборудование причалов мы намерены вложить более 4 млрд рублей, в холодильные склады - более 594 млн рублей. Финансирование мы предполагаем из текущей деятельности плюс заемные средства двумя траншами по 500 млн рублей в 2020 и 2026 годах по сниженной процентной ставке", - сказала Креславская.

Между тем в Росрыболовстве настаивают, чтобы инвестиционные проекты с четкими параметрами были закреплены на бумаге.

"Мы говорим о том, что давайте четко пропишем в договоре об аренде сроки и этапы реализации эти инвестиционных проектов. ММРП всегда уклонялся от подписания такого договора аренды, настаивая на том, что он сможет эти причальные сооружения получить на своих условиях через судебные инстанции. Мы считаем, что эти инвестиции пока ничем не подтверждены, кроме того, что написано ими в презентации. Разумеется, мы не можем только этому верить, нам нужны четкие договорные отношения", - сказал Шестаков.

По результатам поездки Шестакова в Мурманск достигнута договоренность о том, что в рыбном порту будет создана консолидированная структура, которая смогла бы работать с рыбаками по принципу "единого окна".

Как сообщалось, с 1 февраля 2018 года операторами причалов в рыбном порту Мурманска стали федеральные государственные унитарные предприятия "Национальные рыбные ресурсы" ("Нацрыбресурс") и "Росморпорт".

КОММЕРСАНТЬ; КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; ; 2019.05.28; SUPERJET ПРОСЯТ ПРОВЕРИТЬ С НУЛЯ

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) просит Минтранс после катастрофы в Шереметьево организовать оперативную проверку систем самолета RRJ 95 (он же Superjet 100) на соответствие сертификационным требованиям. В ОАК, выпускающей SSJ 100 считают письмо давлением на комиссию по расследованию происшествия и ссылаются на подтверждения сертификации типа EASA. Эксперты не

видят юридически обязывающих оснований для такой проверки и, с учетом позиции авиавластей, сомневаются в ее перспективах.

"Ъ" ознакомился с письмом АЭВТ в адрес министра транспорта Евгения **Дитриха** от 24 мая, в котором предлагается провести оперативную проверку SSJ 100 "как типа на соответствие сертификационным требованиям". В частности, у авиационного лобби есть вопросы к системе защиты самолета от поражения статическим электричеством и ее эффективности: "Не должны быть такие последствия с электрообеспечением, приведшие к нештатной ситуации на борту ВС".

Также речь идет о проверке прочностных характеристик конструкции кессона крыла и шасси, поскольку разрушение шасси не должно влиять на целостность топливных систем. Целесообразно, по мнению АЭВТ, изучить на соответствие сертификационным требованиям и систему управления полетом и силовой установкой самолета, защиту пассажирского салона при внешнем пожаре и программу тренировок экипажей, разработанную производителем судна.

"АЭВТ обеспокоена авиационным происшествием с RRJ 95B RA-89098, происшедшим 5 мая в Шереметьево, - говорится в письме. - Данное происшествие нанесло серьезный репутационный ущерб российской гражданской авиации и авиапрому. Сегодня авиакомпания - члены АЭВТ эксплуатируют 19 воздушных судов RRJ-95B". Самолеты SSJ 100 есть в парке авиакомпаний "Ямал" (15 машин) и "Якутия" (четыре судна), входящих в АЭВТ.

Катастрофа с самолетом SSJ 100 авиакомпании "Аэрофлот" (не входит в АЭВТ) в Шереметьево произошла 5 мая. Судно вылетело из аэропорта, в течение получаса после вылета у него отключилась часть систем после удара молнии. Самолет перешел в режим direct mode (усеченный режим ручного управления), после чего экипаж принял решение о возвращении в аэропорт вылета. Во время посадки шасси самолета прорвали его топливные баки. Начался пожар, унесший жизни 41 человека.

Источники "Ъ" в отрасли утверждают, что за время эксплуатации SSJ 100 "Аэрофлотом" зафиксировано восемь отказов систем самолета во время полета. "Девятый случился перед крушением в Шереметьево", - уточняет источник "Ъ". Второй говорит, что за последние пять лет зафиксировано 184 попадания молний в самолеты "Аэрофлота", но "ни одно из них не приводило к отказу систем".

В **Минтрансе** утверждают, что обращение АЭВТ в их адрес не поступало. В **Росавиации** и Минпроме не ответили "Ъ". В "Аэрофлоте" не комментируют письмо. По информации, полученной от сотрудников МАК, на момент выпуска SSJ 100 с бортовым номером RA-89098 функцию сертифицирующего органа выполняла **Росавиация** и она должна была проводить процедуры по поддержанию летной годности самолета.

В ОАК считают, что инициатива АЭВТ похожа на давление на комиссию по расследованию катастрофы: "До получения результатов работы комиссии любые предположения некорректны и непрофессиональны.

Что и где надо проверить, будет следовать из выводов комиссии. Мы не сомневаемся в ее профессионализме и объективности". В ОАК добавили, что "высокая надежность и безопасность работы систем, агрегатов и элементов конструкции самолета" подтверждены европейской сертификацией SSJ 100. "Самолет с успехом прошел 200 испытательных программ, больше 1000 испытательных полетов", - сказали в ОАК.

Исполнительный директор агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев отмечает, что соответствие самолета сертификационным требованиям по перечисленным пунктам проверяется в ходе сертификационных испытаний и подтверждается сертификатом типа, в случае с SSJ 100 выданным Авиарегистром МАК и подтвержденным EASA. "Оснований для отзыва сертификата типа, выраженных в виде позиции расследователя (МАК) или авиавластей, нет", - говорит эксперт. Позиция **Минтранса**, согласно которой приостановка эксплуатации SSJ 100 не требуется, дает основания считать, что власти инициативу АЭВТ не поддерживают. Поэтому, полагает он, вопрос как о правовых основаниях проверки, так и источниках ее финансирования остается открытым.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ПРЕДЛОЖЕНИЯ АССОЦИАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТОВ ПО ПРОВЕРКЕ SSJ-100 ВРЯД ЛИ БУДУТ РЕАЛИЗОВАНЫ - ИСТОЧНИК

Обращение Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта о дополнительной проверке систем Superjet-100 примут к сведению, однако предложенные меры вряд ли воплотят на практике, сообщил "Интерфаксу" осведомленный источник.

"Данное обращение будет рассмотрено. Позиция участников рынка будет учтена. Однако позиции у этого документа слабые, практическая реализация всего комплекса предлагаемых мер вряд ли возможна в текущих условиях", - сказал источник.

По его словам, оснований для перепроверки безопасности систем лайнера нет.

"Причины катастрофы в "Шереметьево" пока не озвучены. Факторов, однозначно указывающих на системные технические неисправности в качестве причины катастрофы, нет. Поэтому объективно нет причин для перепроверки бортовых систем всех эксплуатирующихся самолетов данного типа", - сказал он.

Газета "Коммерсант" во вторник сообщила, что Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта просит **Минтранс** после катастрофы в "Шереметьево" организовать оперативную проверку систем самолета RRJ 95 (он же Superjet 100) на соответствие сертификационным требованиям. В ОАК, выпускающей SSJ-100, считают письмо давлением на комиссию по расследованию происшествия и ссылаются на подтверждения сертификации типа EASA.

5 мая следовавший из Москвы в Мурманск SSJ-100 "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT) вернулся в "Шереметьево", где совершил аварийную посадку и загорелся. Жертвами катастрофы стали 41 человек из находившихся на борту 78 человек. В рамках расследования трагедии рассматриваются версии об ошибке пилотирования, отказе техники, погодных условиях и другие.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; В РОССИИ НАДО УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТОВ - ГОЛОДЕЦ

Доля субсидированных авиабилетов сейчас далека от желаемой, их число надо увеличить, заявила журналистам вице-премьер РФ Ольга Голодец.

"Сегодня населения есть запрос на комфортный доступный отдых. Есть поручение, которое прорабатывается в правительстве - я надеюсь, до начала сезона будет принято решение о расширении числа билетов, продающихся по субсидиям. Сейчас их доля далека от желаемой", - сказала она журналистам после заседания Координационного совета по туризму во вторник.

По данным **Росавиации**, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, в программе, которая действует круглогодично, участвуют порядка десяти авиакомпаний. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ в возрасте до 23 и старше 60 лет (для женщин - старше 55 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖИЛИ КАНАДСКОЙ VIKING AIR ПЛОЩАДКУ ДЛЯ СБОРКИ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ DHC-6

Власти Приморского края предложили канадской авиастроительной компании Viking Air Limited локализовать производство пассажирских турбовинтовых самолетов DHC-6 Series Twin Otter Series 400 на базе ОАО "322-й авиационный ремонтный завод" (с.Воздвиженка, Приморский край).

Как сообщает пресс-служба администрации региона, такое предложение губернатор Приморья Олег Кожемяко сделал во вторник на встрече с руководством авиапроизводителя.

"Можно использовать мощности самого ремонтного завода N322. А также завода "Прогресс" (ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (МОЕХ: ААКР) им. Сазыкина", входит в холдинг "Вертолеты России" - ИФ). Мы заинтересованы в том, чтобы развивать наши предприятия", - привела пресс-служба слова главы региона.

По словам исполнительного вице-президента по продажам и маркетингу Viking Air Ltd. Роберта Маракера, приведенным в сообщении, компанию устраивает предложенный

вариант. Он отметил, что локализация производства в случае реализации проекта может составить от 6% до 25%.

Благодаря своим техническим характеристикам самолеты Viking DHC-6 Twin Otter Series 400 могут использоваться даже на небольших аэродромах: при длине корпуса 15,8 метра и размахе крыльев 19,8 метра требуемая полоса взлета и посадки для данного самолета составляет всего 360 метров.

"Данные параметры подпадают под класс укороченных взлетно-посадочных характеристик. Именно поэтому DHC-6 может эксплуатироваться на всех ныне существующих аэродромах и посадочных площадках Приморья, чего не могут конкурирующие модели", - говорится в сообщении.

В настоящее время на воздушных судах этого типа осуществляются внутрикраевые перевозки в Приморье. Эксплуатантом трех самолетов является авиакомпания "Аврора" (входит в группу "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT)).

Ранее сообщалось, что Viking Air Limited и администрация Приморья в сентябре 2018 года подписали протокол о намерениях по локализации производств самолетов DHC-6 Series 400.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", 99,99% акций ОАО "322-й авиационный ремонтный завод" принадлежит АО "Авиаремонт" (Московская область, 100% у Минобороны).

На сайте "Авиаремонта" говорится, что в состав интегрированной структуры АО входит 24 предприятия, расположенных в разных регионах России, деятельность которых регулируется и контролируется головной компанией. В их числе 11 авиационных ремонтных заводов и 8 предприятий по ремонту техники ПВО. АО "Авиаремонт" осуществляет сервисное обслуживание, ремонт и модернизацию более 30 типов самолетов, 8 типов вертолетов, более 20 типов авиадвигателей.

Viking Air Limited - производитель самолетов и авиакomпонентов, базирующийся в Британской Колумбии (Канада). Компания производит современную модификацию самолета DHC-6 400 Twin Otter.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; БРОШЕННЫЙ ВО "ВНУКОВО" САМОЛЕТ ТРАНСАЭРО ПРОДАН В 20 РАЗ ДЕШЕВЛЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ ЦЕНЫ

Планер и двигатель дальнемагистрального Boeing-767-200 авиакомпании "Трансаэро" (МОЕХ: TAER), находящиеся на территории аэропорта "Внуково", проданы на торгах по цене, более чем в 20 раз ниже той, по которой они предлагались изначально, следует из данных системы "СПАРК-Интерфакс".

Впервые лот был выставлен на торги в январе, тогда максимальная стоимость была установлена в размере 160 млн руб. с шагом 5% - но ни одной заявки не поступило. После этого аукцион был объявлен заново, максимальная стоимость была снижена до 144 млн руб., при этом минимальная, которая действовала в последние 22 дня приема заявок, была установлена в размере 5% (около 7,2 млн руб.)

В результате планер и двигатель (CF6-80A2) ушли с молотка за 7,4 млн руб. Победителем торгов признано подавшее единственную заявку ООО "Тендер Трейд", которое действовало в качестве агента индивидуального предпринимателя Кирилла Кочева. Последний, согласно материалам "СПАРК", входит в Единый реестр субъектов малого и среднего предпринимательства, является совладельцем и гендиректором нескольких петербургских фирм. Ранее сообщалось, что он же приобрел на торгах планеры двух Boeing-737-300 "Трансаэро" (а также один двигатель CFM) в среднем по 5 млн руб. при максимальной цене в районе 50 млн руб. Один из планеров также находился во "Внуково", второй - в "Домодедово".

Еще ранее, в апреле, на торгах был продан Boeing-737 "Трансаэро", находившийся в киевском аэропорту "Жуляны". За 15 млн руб. самолет приобрело неизвестное петербургское ООО "Риелт Мастер", которое было единственным участником торгов.

В 2015 году "Трансаэро" оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В сентябре 2017 года она была признана банкротом. Основные кредиторы

"Трансаэро" - банки и лизингодатели, в том числе структуры ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Сбербанк (МОЕХ: SBER), Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и Новикомбанк.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; САМОЛЕТ СОВЛАДЕЛИЦЫ S7 ФИЛЕВОЙ ПЕРЕД КРУШЕНИЕМ УТРАТИЛ ПРОСТРАНСТВЕННУЮ ОРИЕНТИРОВКУ - ОТЧЕТ

Частный самолет совладелицы S7 Наталии Филевой во время снижения и захода на посадку потерял пространственную ориентировку, ударился о землю и загорелся, следует из отчета Управления расследования авиационных происшествий ФРГ (BFU).

"Во время виража самолет вошел в состояние неконтролируемого полета, ударился о землю и вспыхнул", - говорится в документе.

Как сообщалось, катастрофа произошла 31 марта при заходе лайнера на посадку в аэропорту Эгельсбах под Франкфуртом-на-Майне, на борту было три российских гражданина: Филева, ее отец Валерий Карачев и пилот самолета Андрей Дикун.

Согласно отчету, самолет взлетел из французского аэропорта Канн-Мандельё, запланированный эшелон рейса - 260, это около 8 тыс. метров над уровнем моря. Примерно в 15:19:03 пилот установил контакт с диспетчером во Франкфурте-на-Майне и сообщил, что самолет на эшелоне 60 (около 2 тыс. метров) направляется к точке посадки. Диспетчер уточнил эшелон (4 тыс. футов или около 1,2 тысяч метров над уровнем моря), пилот принял уточнение.

В 15:20:20 диспетчер сказал пилоту снижаться до 3,5 тыс. футов (1 тыс. метров). Вскоре после этого пилот установил радиокontakt с диспетчером непосредственно в Эгельсбахе. В 15:26:44 диспетчер спросил пилота, видит ли он посадочное поле, пилот ответил: "Пока нет". После этого диспетчер предложил сбросить скорость и сказал, что самолет на правильном курсе. В 15:27:24 пилот спросил, может ли он сделать виток, на что диспетчер ответил: "Да, сделайте это по вашу левую руку и не перелетите трассу на запад". Пилот начал поворачивать налево, в 15:27:31 был записан последний контакт с радаром - и в следующие несколько секунд самолет уже упал на землю.

"На момент катастрофы в диспетчерской на взлетном поле было три человека - диспетчер-руководитель башни, его заместитель и диспетчер посадочной полосы. Они видели, что самолет летел прямо по направлению к диспетчерской... диагонально к посадочному направлению... Два свидетеля... видели самолет во время виража налево. Они оценили угол поворота примерно в 30-45 градусов", - говорится в отчете.

Параллельно на посадку заходил еще один лайнер, два человека внутри видели, что во время захода на посадку российский самолет попал в пике и ударился о землю.

Кроме этого, примерно в 330 метрах от места катастрофы люди гуляли в лесу, один человек записал видео. Эту запись предоставили следователям.

"На видео видна тень от самолета, движущегося на запад непосредственно перед инцидентом. Шумят двигатели и через 8 секунд после того, как тень исчезла, слышен звук от удара", - говорится в отчете.

В документе отмечается, что самолет не был оснащен "черным ящиком" и звукозаписывающим устройством, поскольку для такого самолета эти требования не обязательны. Отчет также не называет виновных в инциденте.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; BRITISH AIRWAYS С ОКТЯБРЯ ПРЕКРАТИТ ЛЕТАТЬ ИЗ ЛОНДОНА В ПЕТЕРБУРГ ИЗ-ЗА НЕРЕНТАБЕЛЬНОСТИ

Британский авиаперевозчик British Airways с 3 октября прекращает выполнять рейсы из лондонского аэропорта "Хитроу" в Санкт-Петербург ("Пулково"), говорится в заявлении компании.

"К сожалению, мы приостанавливаем полеты в Санкт-Петербург. У нас долгая история полетов в этот город, но, несмотря на то, что этот маршрут эксплуатируется с 1971 года, он более не является коммерчески жизнеспособным", - отмечается в заявлении.

Авиакомпания напоминает, что регулярно пересматривает маршруты и корректирует расписание в соответствии с тем, куда предпочитают летать клиенты.

"Мы будем сотрудничать с нашими авиакомпаниями-партнерами по (альянсу - ИФ) Oneworld и другими перевозчиками, чтобы передать клиентов, которые имеют подтвержденное бронирование (в Петербург - ИФ)", - уточняется в заявлении.

Ранее сообщалось, что рейс по маршруту Лондон - Петербург может открыть венгерский лоукостер Wizz Air. У бюджетного перевозчика есть дочерняя компания Wizz Air UK, базирующаяся в Великобритании, что даёт ей возможность получения допуска на прямые рейсы.

Из Петербурга в Лондон в настоящий момент можно улететь самолетами авиакомпании "Россия" (входит в группу "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT)), которая выполняет рейсы в аэропорт "Гэтвик".

У British Airways после ухода с линии Лондон - "Пулково" останутся только два российских рейса - в московские аэропорты "Шереметьево" и "Домодедово".

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ТАДЖИКСКАЯ "СОМОН ЭЙР" В ИЮНЕ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ХУДЖАНДА В НИЖНЕВАРТОВСК

Таджикская авиакомпания "Сомон Эйр" в начале июня приступит к выполнению регулярных полетов по маршруту Худжанд - Нижневартовск - Худжанд, сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе авиакомпании.

"Полеты по новому направлению будут осуществляться раз в две недели, по понедельникам. Время вылета из Худжанда - 09:20, из Нижневартовска - 15:20 по местному времени. Первый рейс по маршруту Худжанд - Нижневартовск - Худжанд состоится 3 июня", - уточнил представитель авиакомпании.

Кроме того, с 8 мая "Сомон Эйр" осуществляет еженедельные полеты по маршруту Худжанд - Сургут - Худжанд. Рейсы выполняются на регулярной основе по средам на самолетах Boeing- 737. Время вылета из международного аэропорта Худжанд - 08:00, из Сургута - 16:30 по местному времени.

В настоящее время "Сомон Эйр" осуществляет полеты из Таджикистана в Германию, ОАЭ, Турцию, Китай, Россию, Казахстан и Узбекистан. В парке авиакомпании самолеты Boeing-737-300, -800 и -900.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ "БУРЯТСКИМ АВИАЛИНИИМ" ВО ВЗЫСКАНИИ С ГТЛК 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Девятый арбитражный апелляционный суд в понедельник, 27 мая, подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 20 декабря 2018 года отказал ОАО "Авиакомпания "Бурятские авиалинии" ("Бурал") в иске о взыскании с ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) почти 1,2 млрд рублей.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу "Бурала".

Представитель ГТЛК заявил на заседании суда первой инстанции, что не согласен с иском. Воздушные суда, передаваемые "Буралу", были в летном состоянии, сказал он. В свою очередь, "Бурал" передал самолеты в субаренду авиакомпании "Центр юг", получал арендную плату, но денежные средства ГТЛК не платил.

При этом "Бурал" не поддерживал летную годность взятых в аренду судов.

"У нас есть судебные решения о взыскании в нашу пользу денежных средств, но они не исполняются", - подчеркнул он тогда.

Кроме того, считает юрист, "Бурал" не доказал причинения ему убытков со стороны ГТЛК.

Росавиация приказом от 7 февраля 2017 года аннулировала сертификат эксплуатанта "Бурала", который выполнял пассажирские рейсы на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей. Авиакомпания пыталась оспорить это решение, но затем отозвала иск.

В феврале 2019 года Арбитражный суд Бурятии признал "Бурал" банкротом и открыл в отношении него конкурсное производство. Конкурсным управляющим был утвержден Илья Бурькин, член саморегулируемой организации "Ассоциация антикризисных управляющих" (Саранск). Его отчет суд заслушает 22 августа.

Дело о банкротстве авиакомпании было открыто в начале 2017 года по иску транспортной компании "Фрилайн". В августе того же года суд ввел в отношении должника наблюдение и включил транспортную компанию в реестр кредиторов с требованиями в размере 1,7 млн рублей.

Мажоритарным кредитором "Бурала" является ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) - его требования составляют 458,4 млн рублей (90,43% голосов). Всего, согласно отчету временного управляющего авиакомпании от 15 июня 2018 года, в реестр входили 15 кредиторов с требованиями на общую сумму 554,2 млн рублей.

Также сообщалось, что в марте 2017 года судебные приставы арестовали весь имущественный комплекс авиакомпании из-за ее долгов. Обеспечительные меры были обращены на 6 самолетов и 4 вертолета (в том числе непригодные к полету), а также 14 объектов недвижимости.

АК "Бурятские авиалинии" базировалась в Улан-Удэ, выполняла регулярные рейсы в Иркутск, Нижнеангарск, Таксимо на самолетах Ан-24.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; ЮТЭЙР ЖДЕТ ОТ КРЕДИТОРОВ СОГЛАСОВАНИЯ НОВОГО ГРАФИКА ПЛАТЕЖЕЙ

"ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR) ждет от кредиторов согласования нового графика платежей в рамках предложения о реструктуризации двух синдицированных кредитов.

"Компания в конструктивном диалоге с кредиторами: учитывает их условия, согласилась на аудитора из "большой четверки" для независимой оценки финансовой модели и ждет согласования нового графика платежей", - сообщил "Интерфаксу" представитель авиакомпании.

"ЮТэйр" получает стабильную прибыль от операционной деятельности и бесперебойно будет совершать все полеты", - добавил он.

"ЮТэйр" в настоящее время испытывает финансовые трудности. Общий долг компании перед кредиторами составляет 75,8 млрд руб. В частности, по двум синдицированным кредитам 11 банков, выданным в 2015 году (крупнейшие - "Траст", "Россия", Сбербанк (МОЕХ: SBER)), перевозчик должен 39,1 млрд руб. По одному из кредитов в декабре 2018 года "ЮТэйр" допустила дефолт и сейчас пытается договориться о реструктуризации. Дефолт также был допущен по отдельному кредиту Сбербанку - на 17,4 млрд руб.

Ранее во вторник газета РБК со ссылкой на источники сообщила, что 15 мая "ЮТэйр" разослала кредиторам очередной вариант урегулирования задолженности. Он предполагает пролонгацию выплат по значительной части долгов на 35 лет под символические 0,01%. По словам одного из источников, близкого к авиакомпании, такой длительный срок предлагается для 12-летнего синдицированного кредита (на 23,7 млрд руб.) и 50% семилетнего (7,7 млрд из 15,4 млрд руб.) Суммарно эти 31,4 млрд руб. составляют 40% от общей задолженности перевозчика, которая равна 75,8 млрд руб.

По данным РБК, ранее Utair просила банки о более радикальных мерах - списать те же 31,4 млрд руб. долга (полностью списать 12-летний кредит и половину семилетнего). Но это предложение не устроило банки.

Зампред правления Сбербанка Анатолий Попов подтвердил "Интерфаксу", что банк получил новые предложения по реструктуризации, но не уточнил их суть. "Мы подтверждаем получение новых предложений от компании "ЮТэйр". Детальные комментарии по этой теме преждевременны", - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.28; АВИАКОМПАНИИ РФ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ НА 12,4%

Российские авиакомпании увеличили перевозки в апреле 2019 года на 14% относительно аналогичного периода 2018 года, до 9,4 млн человек, сообщила **Росавиация**.

Оперативные данные ведомства, опубликованные в начале месяца, указывали на рост на 12,1%, до 8,97 млн пассажиров.

На внутренних линиях пассажиропоток вырос на 8,1%, до 5,5 млн человек. В международном сообщении показатель увеличился на 19,2%, до 3,9 млн человек, при этом перевозки между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ выросли на 25,4%, до 3,3 млн человек, между РФ и странами Содружества - снизились на 9,4%, до 527,1 тыс. человек.

Пассажиरोоборот компаний поднялся на 13,9%, до 23,4 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел повысилась на 0,1 процентного пункта, до 81,5%

С начала года пассажиропоток авиакомпаний составил 34,1 млн человек (+11,8%), пассажиरोоборот - 88,2 млрд пассажиро-километров (+13,8%). Занятость кресел за это время снизилась на 0,1 п.п., до 80,6%.

В лидерах по перевозкам в январе-апреле - "Аэрофлот - российские авиалинии" (МОЕХ: AFLT) (11,5 млн человек, +12,6%), "Сибирь" (3,5 млн человек, +11%), "Победа" (2,8 млн человек, +45,4%), "Россия" (2,7 млн человек, +5,9%) и "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) (2,5 млн человек, +8,3%). На их долю пришлось 67,4% всего рынка.